

VLÁDCOVÉ NEBES



PŘÍBĚH AMERICKÝCH „HOCHŮ OD BOMBARDÉRŮ“,
KTERÍ BOJOVALI V LETECKÉ VÁLCE
PROTI NACISTICKÉMU NĚMECKU



DONALD L. MILLER

Vládcové nebes

Vládcové nebes

Donald L. Miller

Překlad: Marek Pavka (prolog, kapitola 1–9),
Petr Šťastný (kapitola 10–17, epilog, poděkování, obrazová příloha)

Jazyková korektura: Michal Bečvář

Sazba: Dagmar Hajdajová

Obálka: Jason Heuer

Technický redaktor: Jiří Matoušek

Autorizovaný překlad z anglického originálu Masters of the Air vydaného
Simon & Schuster Inc.

Copyright © 2006 by Donald L. Miller

Translation © Petr Šťastný, 2013

Translation © Marek Pavka, 2013

Objednávky knih:

www.albatrosmedia.cz

eshop@albatrosmedia.cz

bezplatná linka 800 555 513

ISBN 978-80-264-0280-0

Vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2013 ve společnosti Albatros Media a. s.
se sídlem Na Pankráci 30, Praha 4. Číslo publikace 18252.

© Albatros Media a. s., 2013. Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace
nesmí být kopírována a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoli formě či
jakýmkoli způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

1. vydání


ALBATROS MEDIA a.s.

Vládcové nebes

Donald L. Miller

 CIPRESS

Brno
2013

Obsah

Obsah 5

PROLOG

Krvavá stovka 12

KAPITOLA 1

Bombardovací mafie 40

KAPITOLA 2

Eakerovi amatéři 66

KAPITOLA 3

Nebezpečné nebe 85

KAPITOLA 4

SOS 122

KAPITOLA 5

Anatomie odvahy 138

KAPITOLA 6

Naučte je zabíjet 186

KAPITOLA 7

Pekelné zvony 213

KAPITOLA 8

Muži ve válce 250

KAPITOLA 9
Obrat *281*

KAPITOLA 10
Osvobozené nebe *310*

KAPITOLA 11
Osudová past *361*

KAPITOLA 12
Švýcarské zajetí *413*

KAPITOLA 13
Války plné zuby *436*

KAPITOLA 14
Ostnatý drát *481*

KAPITOLA 15
Hrůza bez konce *524*

KAPITOLA 16
Komíny takřka nikdy nespahnou *576*

KAPITOLA 17
Živoucí obraz utrpení *633*

EPILOG

PODĚKOVÁNÍ

Rejstřík *710*

Na jaře roku 1944 (...) jsme byli vládci vzduchu. Urputnost tohoto boje vysílala Luftwaffe více, než mohla snést. (...) Za naši vzdušnou převahu, která se na konci roku 1944 změnila v nadvládu, vděčíme americké 8. letecké armádě.*

Winston Churchill, *Closing the Ring*

Vždycky si uvědomoval, že má kolem sebe kamarády. Cítil, že to bitevní pouto je silnější než věc, za kterou bojovali. Bylo to tajuplné bratrstvo, které se zrodilo z kouře a z nebezpečí.

Stephen Crane, *The Red Badge of Courage*

* 8. letecká armáda formálně vznikla až v roce 1944, do té doby se tato složka ozbrojených oficiálně jmenovala 8. velitelství bombardovací letectva (VIII. Bomber Command). V textu budou v závislosti na době, ve které události probíhají, použity oba pojmy, pozn. překl.

Základny americké 8. letecké armády



Základny první divize.



Základny druhé divize.



Základny třetí divize



speciální operace (Carpetbaggers)

Bombardovací skupiny 8. letecké armády k 6. červnu 1944

34: Mendlesham, B-24

44: Shipdham, B-24

91: Bassingbourn, B-17

92: Padington, B-17

93: Hardwick, B-24

94: Bury St. Edmunds, B-17

95: Horham, B-17

96: Snetterton Heath, B-17

100: Thorpe Abbots, B-17

303: Molesworth, B-17

305: Chelveston, B-17

306: Thurleigh, B-17

351: Polebrook, B-17

379: Kimbolton, B-17

381: Ridgewell, B-17

384: Grafton Underwood, B-17

385: Great Ashfield, B-17

388: Knettishall, B-17

389: Hethel, B-24

390: Framlingham, B-17

392: Wendling, B-24

398: Nuthampstead, B-17

401: Deenethorpe, B-17

445: Tibenham, B-24

446: Bungay, B-24

447: Rattlesden, B-17

448: Seething, B-24

452: Deopham Green, B-17

453: Old Buckenham, B-24

457: Glatton, B-17

458: Horsham St. Faith, B-24

466: Attlebruge, B-24

467: Rackheath, B-24

486: Sudbury, B-24

487: Lavenham, B-24

489: Halesworth, B-24

490: Eye, B-24

491: Metfield, B-24

492: North Pickenham, B-24

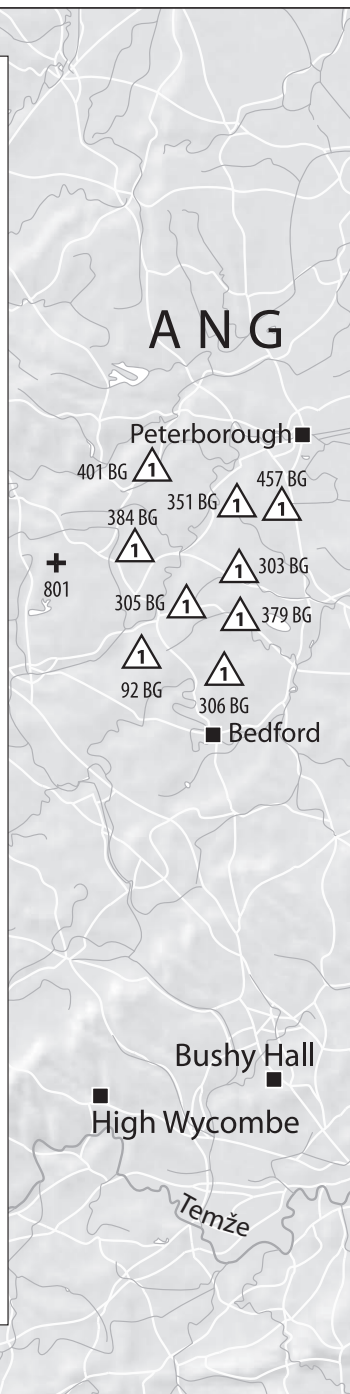
493: Debach, B-24

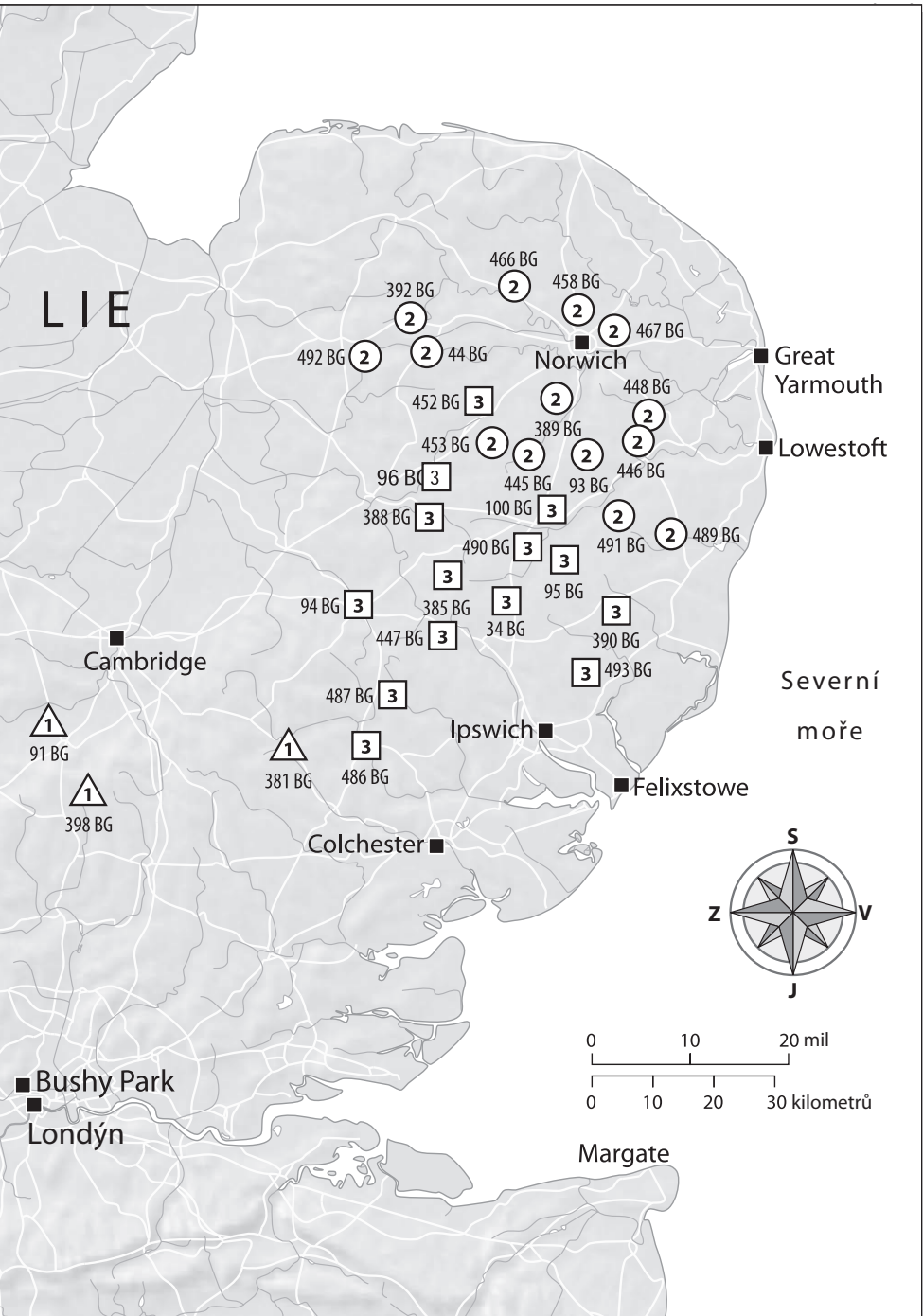
Štáby:

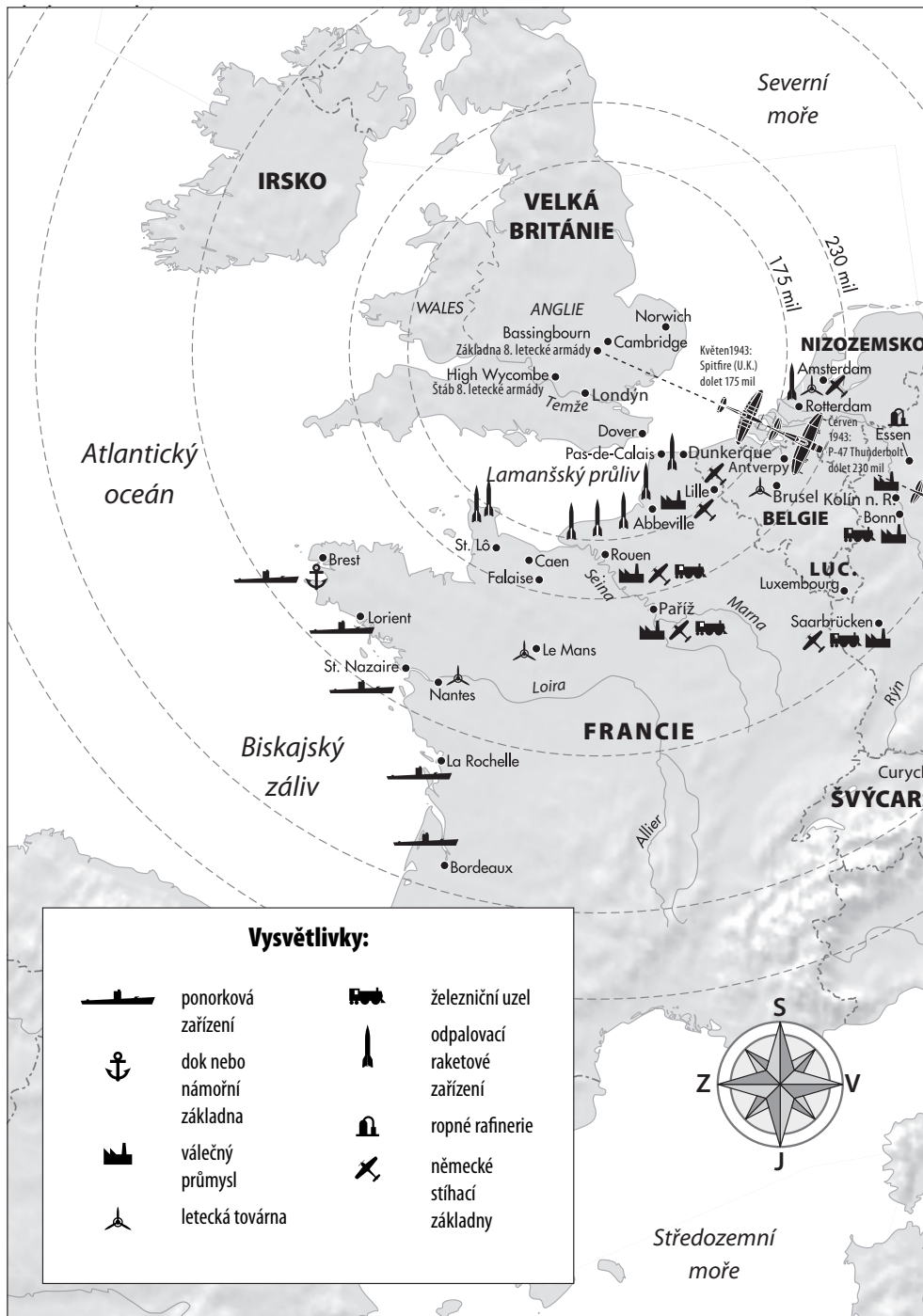
Bushy Park: štáb amerických strategických leteckých sil v Evropě (United States Strategic Air Forces in Europe – USSTAF). Krycí název: Widewing.

High Wycombe: štáb 8. letecké armády. Krycí název: Pinetree.

Bushey Hall: štáb stíhacího velitelství 8. letecké armády.







Vysvětlivky:

- | | | | |
|---|---------------------------|---|------------------------------|
|  | ponorková zařízení |  | železniční uzel |
|  | dok nebo námořní základna |  | odpalovací raketové zařízení |
|  | válečný průmysl |  | ropné rafinerie |
|  | letecká továrna |  | německé stíhací základny |



Severní moře

Atlantický oceán

Biskajský záliv

Středozemní moře

IRSKO

VELKÁ BRITÁNIE

NIZOZEMSKO

FRANCIE

ŠVÝCAR

WALES

ANGLIE

BELGIE

LUC

Luxembourq

Curyc

Bassingbourn

Základna 8. letecké armády

High Wycombe

Štáb 8. letecké armády

Temže

Londýn

Dover

Pas-de-Calais

St. Ló

Caen

Falaise

Le Mans

Nantes

Loira

La Rochelle

Bordeaux

Allier

Seine

Marna

Paříž

Rýn

Saarbrücken

Brusel

Kölin n. R.

Bonn

Essen

Rotterdam

Amsterdam

Antverpy

Dunkerque

Lille

Abbeville

Abbeville

Abbeville

Abbeville

Abbeville

Abbeville

Květen 1943:
Spirifire (U.K.)
dolet 175 mil

175 mil

230 mil

1943:
P-47 Thunderbolt
dolet 230 mil

Vybrané cíle 8. velitelství



Krvavá stovka

„Osmá letecká armáda byla jednou z nejvýznamnějších vojenských sil v dějinách války. Měla nejlepší vybavení a nejlepší muže, z nichž téměř všichni byli američtí civilisté vycvičení a odhodlaní k boji za svou vlast a za svobodu, která byla podle nich v ohrožení. To je specifikem druhé světové války.“

Andy Rooney, My war

Londýn, 9. října 1943

Soukromá válka majora Johna Egana začala při snídani v jednom londýnském hotelu. Egan měl dvoudenní volno a tak opustil Thorpe Abbots, americkou bombardovací základnu pojmenovanou po nedaleké vesnici, jež byla vzdálená sto padesát kilometrů od Londýna. Oficiální název zněl „Station 139“ a bylo v ní 3 500 letců a příslušníků podpůrného personálu. Základna byla postavena na pozemcích šlechtice sira Ruperta Manna, které obdělávali pachtýři žijící ve zchátralých kamenných příbytcích, které byly vytápěny otevřenými ohništi. Nad jejich hlavami letci vyráželi do boje.

Thorpe Abbots leží v regionu Východní Anglie, což je oblast s bohatými dějinami, prastarými usedlostmi, meandrujícími řekami a bažinami. Rozprostírá se na sever od Cambridge po památné město Norwich a směrem na východ až ke Great Yarmouthu, průmyslovému městu u Severního moře. Odvodňovací kanály, dřevěné větrné mlýny a mokřiny v této

nížinné části Anglie připomínají Nizozemí, které leží na protějším břehu Severního moře.

Tento poloostrov se za války stál tomahavkem namířeným na nepřítele. A na jeho odvodněných polích vznikly základny, z nichž byly prováděny údery do srdce německé říše. Tento zaostalý kraj, který byl svým rytmem a charakterem snad celé století za Londýnem, válka proměnila v jedno z největších bojišť světa, ve frontu, která v dějinách neměla obdoby.

Ve frontu vzdušnou. Z nových základen ve Východní Anglii byla zahájena nová forma války, jež v dějinách neměla precedens a která již nikdy neměla být opakována. Technologie nutná k vytvoření bombardéru schopného létat na velké vzdálenosti byla vyvinuta až na počátku 40. let a brzy byla překonána proudovými letadly, raketovými střelami a jadernými bombami. V řídkém mrazivém vzduchu nad severozápadní Evropou letci krváceli a umírali v prostředí, které do té doby žádný voják nepoznal. Tato vzdušná válka neprobíhala ve čtyřech kilometrech jako za první světové války, ale jednou či dvakrát tak vysoko, poblíž stratosféry, kde přírodní živly byly ještě nebezpečnější než nepřítel. Na tomto modrém bojišti chlad zabíjel, vzduch se nedal dýchat a slunce pomáhalo německým stíhačkám a protivzdušné obraně. Tento nekonečný, neznámý vražedný prostor dodával mukám války novou dimenzi a způsoboval mnoho emočních a tělesných problémů, které bojující muži zažívali vůbec poprvé v dějinách.

Pro většinu z nich bylo létání stejně neznámé jako boj. Tisíce amerických letců před vstupem do ozbrojených sil nikdy v letadle nebyly a vystřelily tak nanejvýš na neverku. Nový typ války vedl k rozvoji nového medicínského oboru – leteckého lékařství. Psychiatři a chirurgové pracovali v nemocnicích a klinikách nedaleko bombardovacích základen, kam byli posíláni letci, když jim omrzly tváře a prsty nebo když je trápila traumata a hrůza.

Bombardovací válka byla přerušovaným bojem. Dlouhá období nečinnosti a nudy střídaly krátké, hektické chvíle hněvu a strachu a poté se muži

Vládcové nebes

vrátili ze vzdušných bojů do čistých postelí, k teplému jídlu a anglickým dívkám, které je obdivovaly. V této neuvěřitelné válce mohl devatenáctiletý či dvacetiletý kluk v jedenáct dopoledne bojovat o život nad Berlínem a v devět večer být v londýnském hotelu na rande svých snů. Někteří pěšáci letcům pohodlí záviděli, ale na to odpověděla postava z jednoho románu: „Kolik pěšáků by šlo na frontu, kdyby dostali letadlo s plnými palivovými nádržemi?“ Letecká válka byla prodána americké veřejnosti jako rychlejší a rozhodnější způsob boje než pomalá dřina na zemi, ale ve skutečnosti se i ona stala pomalou, brutální opotřebovací bitvou.

John Egan byl velitel letky létajících pevností B-17, jedněch z nejobávanějších vraždicích strojů té doby. Byl to specialista na bombardování a jeho zaměstnáním bylo ničení. A tak jako většina ostatních letců dělal svou práci bez sebemenších výčitek svědomí. Byl přesvědčen, že bojuje za šlechetnou věc. Zabíjel také proto, aby sám nebyl zabit.

Egan již strávil pět měsíců v boji, na nejnebezpečnějším leteckém bojišti války – přezdívali ho „První liga“* –, a toto byla jeho první prodloužená dovolená od chvíle, kdy byl nasazen v boji. Nepřinesla mu však žádný oddych. Té noci německá Luftwaffe bombardovala město a poblíž jeho hotelu hořelo. To bylo poprvé, kdy zažil bombardování z opačného pohledu. Kvůli ječícím sirénám a otřesům po výbuších nedokázal usnout.

Egan byl přiřazen k 8. velitelství bombardovacího letectva, což bylo velitelství bombardovacích sil zformované na letecké základně v Savannahu v Georgii měsíc po Pearl Harboru. Účelem bombardovacího letectva bylo udeřit na samotné Německo. Přestože počátky byly skrovné, rychle se stalo jednou z nejmocnějších úderných sil dějin. Egan dorazil do Anglie na jaře roku 1943, rok poté, kdy první muži a stroje z 8. velitelství bombardovacího letectva začali působit na základnách, jež jim předalo britské letectvo, které bombardovalo německá města od roku 1940. Každá očíslovaná bombardovací skupina – ta jeho byla 100. – byla vytvořena ze

* V originále Big Leagues, pozn. překl.

čtyř letek s osmi až dvanácti čtyřmotorovými bombardéry zvanými „heavies“ a měla svou vlastní leteckou základnu buďto ve Východní Anglii, nebo u města Bedford v kraji Midlands na sever od Londýna.

V roce 1943 byly k 8. velitelství přiřčleněny čtyři bombardovací skupiny vybavené dvoumotorovými stroji B-26 Marauder, jež byly primárně určeny pro bombardování ze středních a nižších výšek. Jejich výsledky byly smíšené. V říjnu tohoto roku byly tyto malé jednotky s Maraudery přesunuty k jinému velitelství v Británii, k 9. velitelství bombardovacího letectva, které bylo vytvořeno za účelem letecké podpory při invazi v Evropě. Od této chvíle až do konce války mělo 8. velitelství buďto létající pevnosti nebo B-24 Liberator, což byly jediné americké bombardéry dlouhého doletu zkonstruované pro bombardování z velkých výšek. 8. bombardovací velitelství si však zachovalo vlastní velitelství stíhačích sil, jehož stroje měly doprovázet bombardéry při akcích nad severní Evropou. Piloti létali s jednomotorovými stíhačkami P-47 Thunderbolt a dvoumotorovými P-38 Lightning a operovali z letišť umístěných poblíž bombardovacích základen.

Když 100. bombardovací skupina vyrazila do boje, byla obvykle doprovázena dalšími dvěma bombardovacími skupinami z nedalekých základen, 390. a 95., a tyto tři skupiny tvořily 13. bojové křídlo. Bojové křídlo bylo malou částí formace stovek bombardérů a stíhaček, jež otřásaly zemí pod anglickými vesničkami, kteří ze svých domků pozorovali, jak Američané letí „dát co pro to Hunům“.*

„Nikdo... se při pohledu na letecké formace vylétající z letiště ve Východní Anglii nemohl ubránit vzrušení,“ napsal historik John Keegan, který vyrůstal ve válečné Anglii. „Letka za letkou stoupaly k nebi, kde se formovaly do skupin a křídel, a pak odlétaly na jihovýchod, ke svým cílům za mořem. Za šesti sty třpytícími se a blikajícími křídly

* Hunové bylo opovržlivé označení Němců ve Velké Británii za první a druhé světové války.

Vládcové nebes

zůstávaly na obloze Anglie bílé kondenzační stopy. Každé z těchto misí se zúčastnily tři tisíce elitních amerických letců, deset na každé „lodi“, přičemž každá „lod“ měla svou charakteristickou přezdívku, často založenou na názvu nějaké písně, např. *My Prayer*, nebo na větě z nějakého filmu, třeba „Já jsem Tondelayo“.

Při zpátečním letu „jsme naladili BBC a poslouchali všechny možné sentimentální skladby,“ vzpomíná druhý pilot Bernard R. Jacobs z Napy v Kalifornii. Při letu nad věčně zeleným anglickým venkovem to Jacobsovi připadalo divné, že tak bukolická krajina je nástupišťem naprosto nepředstavitelného masakrování a ničení, jaké svět dosud nezažil.

Ačkoli prezident Franklin D. Roosevelt předtím ukončil možnost dobrovolně se přihlásit do ozbrojených sil, 8. velitelství bylo stále elitní jednotkou sestavenou takřka výhradně z dobrovolníků, mužů, kteří se přihlásili předtím, než dostali povolávací rozkaz, nebo kteří byli odchyceni verbíři leteckých sil poté, jakmile je povolaly pozemní síly, které je však ještě nestihly přiřadit k žádné jednotce. Posádky bombardérů z 8. velitelství byly složeny z mužů ze všech částí Ameriky, ze všech společenských vrstev. Byli to historikové z Harvardu a horníci ze Západní Virginie, právníci z Wall Streetu a kovbojové z Oklahomy, idoly z Hollywoodu a hvězdy amerického fotbalu. Patřil k nim herec Jimmy Stewart i „král Hollywoodu“ Clark Gable. Oba sloužili po boku mužů a mladíků, kteří umývali okna na Manhattanu nebo nakládali uhlí v Pensylvánii – Poláků a Italů, Švédů a Němců, Řeků a Litevců, indiánů a Hispánců –, ale nikoli Afroameričanů, protože oficiální politika 8. velitelství znemožňovala černochům létat v bojových jednotkách. V klaustrofobických podmínkách těžkých bombardérů, v ohni boje, se katolíci a židé, Angličané a Irové stávali bratry spojenými touhou nezemřít. V bombardovací válce schopnost přežít a odvrátit strach závisela jak na vlastnostech posádky, tak na osobnosti jednotlivce. „Možná že nikdy v dějinách,“ napsal Starr Smith, někdejší zpravodajský důstojník 8. velitelství, „neexistoval za války takový vztah mezi bojujícími muži jako mezi příslušníky posádek bombardérů.“

Jednotky 8. velitelství dorazily do Anglie v době, kdy nepřítel – Německo, Itálie, Japonsko a jejich spojenci – dosahoval největších úspěchů. Britské, francouzské a nizozemské kolonie na Dálném východě a v Tichém oceánu a Američany okupované Filipíny právě dobyli Japonci. V květnu 1942, když generál Carl A. „Tooe“ Spaatz dorazil do Londýna, aby převzal velení nad americkými vzdušnými operacemi v Evropě, Japonsko kontrolovalo obrovské impérium. Stíhači britského letectva sice rok předtím zvítězili v bitvě o Británii a Anglie odolala německému útoku, který byl vůbec první dlouhodobou bombardovací kampaní války, ale od evakuace britských pozemních sil z Dunkerque v květnu 1940 a následné porážky Francie bylo Německo nezpochybnitelným pánem západní Evropy. Na jaře 1942 byla Velká Británie jediným demokratickým státem, který ještě bojoval s nacisty. Vystávala otázka: Jak zaútočit na nepřítele?

„Nemáme pozemní síly, které by mohly porazit německá vojska,“ prohlásil premiér Winston Churchill. „Ale je něco, co je může srazit na kolena... a tím je naprosto zničující, drtivý útok těžkých bombardérů na samotné Německo.“ Na počátku roku 1940 britské letectvo poprvé zaútočilo na průmyslové cíle v Porýní a Porúří, což byla centra německých materiálních kapacit. První útoky byly provedeny přes den, ale po desítech ztrátách byla RAF nucena přejít na noční bombardování a změnit cíle. Jelikož továrny nebylo možné vidět, natož zasáhnout, za bezměsíčných nocí Britové začali bombardovat města – letci tomu logicky říkali „drcení měst“. Záměrem bylo vyvolat zničující požáry, které zabijí tisíce lidí a podlomí morálku německých civilistů. Bombardování bylo neuvěřitelně nepřesné a ztráty posádek vysoké. Ale zabíjení Němců bylo pro Brity pomstou za bombardování Londýna a Coventry a zlepšovalo jejich morálku. Anglie neměla jiný prostředek, jak udeřit na Německo. A dokud spojenecké armády v posledních měsících války nevstoupily na německou půdu, bylo strategické bombardování jediným způsobem, jak přenést boj do samotného Německa.

Vládcové nebes

Síly 8. velitelství byly vyslány do Anglie, aby se připojily k této stále intenzivnější bombardovací kampani, která se stala nejdelší bitvou války. Do boje vstoupily v srpnu 1942, kdy měly podpořit britské úsilí, ale s jiným plánem a účelem. Klíčem k němu byl tzv. Nordenův zaměřovač, který vyvinuli vědci z amerického námořnictva na počátku 30. let. Piloti jako Johnny Egan zaměřovač testovali na azurovém nebi amerického Západu a jejich bomby dopadaly na cíle s neuvěřitelnou přesností. Někteří tvrdili, že z výšky sedmi kilometrů by trefili sud od okurek. Díky Nordenovu zaměřovači mohlo být bombardování z velkých výšek efektivnější a humánnější, jak prohlašovali velitelé letectva. Města nyní mohla být zasahována s chirurgickou přesností, muniční sklady mohly být ničeny s minimálními ztrátami na životech a majetku civilistů.

8. velitelství mělo toto přesné bombardování vyzkoušet v praxi. Teoretikové vzdušné války tvrdili, že se smrtícími stroji, jako byly létající pevnosti a obdobně impozantní letouny B-24 Liberator, lze ve válce zvítězit, aniž by došlo k masakrům na zemi jako za první světové války, a bez velkých ztrát na životech mezi letci. Tato v praxi neodzkoušená idea byla přitažlivá pro americkou veřejnost, jež se obávala dlouhé války, ale nevěděla, že v boji bývá teorie zpochybněna.

Generál Ira C. Eaker, někdejší stíhač, kterého Carl Spaatz vybral do čela bombardovacích operací 8. velitelství, byl pevně přesvědčen o tom, že denní strategické bombardování lze provádět pouze s bombardéry, bez stíhaček, které by je chránily. Eaker věřil, že poletí-li bombardéry v sevřených formacích – v „bojových boxech“ –, budou mít dost palebné síly na to, aby se probojovaly k cílům.

Johnn Egan věřil ve strategické bombardování, ale nevěřil tomuto tvrzení. Vstoupil do boje, když Ira Eaker začal své bombardéry nad Německo posílat bez stíhacích eskort, protože v té době neexistoval jednomotorový stíhací letoun, který by dokázal letět s bombardéry až nad jejich cíle a zpátky. Do léta roku 1943 Johnny Egan přišel o spoustu přátel, které zabila Luftwaffe.

Posádku těžkého bombardéru 8. velitelství tvořilo 10 mužů. Pilot a druhý pilot seděli v kokpitu. Navigátor a bombometčík byli přímo pod nimi v předních střeleckých věžích z plexiskla. Bezprostředně za pilotem byl letový technik, který měl také roli horního střelce. Dále v oddělené kabině byl radista, který též obsluhoval kulomet. Uprostřed stroje byli dva boční střelci a spodní střelec, který seděl v otáčivé kabině z plexiskla, jež byla na spodní straně trupu. Vzadu, v izolované kabině, seděl na zvětšeném sedadle z jízdního kola zadní střelec. Všechny pozice byly zranitelné, na obloze nebyly žádné zákopy. Spolu s osádkami německých a amerických ponorek a s piloty Luftwaffe, s nimiž se střetávali v boji, měli letci z britských a amerických bombardérů nejnebezpečnější stanoviště ze všech účastníků války. V říjnu 1943 mohla méně než ¼ členů posádek očekávat, že absolvuje všech 25 bojových akcí. Statistiky byly děsivé. Dvě třetiny mužů zahynuly v boji nebo byly zajaty nepřitelem a 17% bylo buďto vážně zraněno, utrpělo psychické zhroucení, nebo zahynulo při leteckých haváriích nad Anglií. Pouze 14% letců přidělených k bombardovací skupině majora Egana, která dorazila do Anglie v květnu 1943, se dočkalo pětadvacáté mise. Na konci války mělo 8. velitelství více mrtvých – 26 tisíc – než celá americká námořní pěchota. 77% Američanů, kteří před invazí v Normandii létali nad Německem, skončilo v kolonce „ztráty“.

Jako velitel 418. letky 100. bombardovací skupiny létal Johnny Egan se svými muži při všech nebezpečných akcích. Když se jeho chlapi dostali do úzkých, chtěl se tam dostat také. „Každý, kdo létá při bojových operacích, je šílený,“ sdělil Egan seržantu Saulu Levittovi, radistovi Eganovy letky, který byl později zraněn při havárii na letišti, a tak ho přidělili k armádnímu časopisu Yank. „A tak,“ řekl Levitt, „byl nadále šílený a létal při bojových operacích. A všechno to byly nebezpečné operace.“

Když se jeho „chlapecí“, jak jim Egan říkal, zřítili v hořících strojích, psal vdovám a matkám. „Nebyly to žádné úřední dopisy,“ vzpomíná Levitt. „Usmyslel si, že jim bude psát zdlouhavé texty, aby dal najevo

Vládcové nebes

osobní dojetí. Neexistují jejich kopie. Nikdy o tom nikomu nic neřekl. Ty dopisy byly jen mezi ním a těmi rodinami.“

Major Egan byl malý a vychrtlý, byl jako vyžle, vážil šedesát kilogramů a měl husté, černé vlasy načesané nahoru, černé oči a úzký knírek. Patřily k němu bílá, podšíváná letecká bunda a používání ustálených rčení ve stylu spisovatele Damona Runyana. V sedmadvaceti byl mezi ostatními stařec, ale když si dobíral příslušníky své letky, tvrdil, že „vás, dětičky, všechny upiju“. Když měl volno, jezdil v noci džípem do baru, kde zpíval balady s dělníky z Irska, dokud bylo co pít nebo dokud je unavený hostinský nevyhodil.

Když hýřil, většinou s ním byli jeho nejlepší kamarádi. K nim patřil major Gale W. Clevon, jehož záliby byly prosté. Měl rád zmrzlinu, melouny a anglické válečné filmy a byl věrný svému děvčeti doma, které se jmenovalo Marge. Byl to vášnivý letec a spolu s Eganem patřil k „letecké sněmovně lordů“. Jeho kamarádi z dětství mu říkali Cleve, ale Egan, jeho neodmyslitelný společník od společného výcviku v Americe, mu dal přezdívku Buck, protože vypadal jako jistý Buck, kterého Egan znal z Manitowocu ve Wisconsinu. A už mu to zůstalo. „Nikdy jsem tu přezdívku neměl rád,“ řekl Clevon o šedesát let později, poté, když získal tituly MBA z ekonomie a Ph.D. z meziplanetární fyziky na Harvardu.

Vyzábělý, shrbený Gale Clevon vyrůstal v drsném petrolejářském kraji na sever od Casperu ve Wyomingu a pracoval jako dělník na ropné věži, zatímco studoval University of Wyoming. S důstojnickou čepicí posunutou na bok a párátkem mezi zuby vypadal jako drsník, ale „měl srdce velké jak Texas a udělal by pro své muže cokoli“, jak konstatoval jeden z jeho letců. Byl extravagantní a proslul jako velký vypravěč.

Ve čtyřadvaceti se jako velitel letky stal v Americe hrdinou, když o něm podplukovník Beirne Lay ml. se Symem Bartlettem, spoluautorem knihy *Twelve O'Clock High*, nejzajímavějšího románu a filmu o letecké válce v Evropě, napsal později článek do *Saturday Evening Post* o náletu na Regensburg (Řezno). Bombardování Řezna a Schweinfurtu

(Svinibrodu) 17. srpna 1943 bylo největší a nejkatastrofičtější americkou vzdušnou operací do té doby. Bylo ztraceno 60 bombardérů a téměř 600 mužů. Byl to „dvojité úder“ proti letecké továrně v Řeznu a továrně na kuličková ložiska ve Svinibrodu. Oba komplexy byly chráněny jedním z nejlepších systémů protivzdušné obrany na světě. Beirne Lay letěl téhož dne se svou 100. bombardovací skupinou jako pozorovatel v létající pevnosti zvané Picadilly Lilly a v chaosu bitvy viděl Clevena v nejzranitelnější letce – v takzvaném koutě rakví, což byla poslední a nejnižší letící jednotka bombardérů. Cleven tehdy ukázal, co v něm je. Jeho letadlo bylo poškozeno nepřátelskými stíhačkami a druhý pilot panikařil a chtěl vyskočit. „Vzhledem k poškození draku, částečnou ztrátou kontroly, palbě, vážnými zraněním členů posádky a neustávajícím útokům stíhaček měl (Cleven) oprávnění opustit letoun,“ napsal Lay. Nařídil však druhému pilotovi, aby vytrval. „Jeho slova ostatní slyšeli ve vysílačce a měla na ně přímo magický efekt. Zarputile bojovali dále.“

Beirne Lay navrhl Clevena na medaili Cti. „Nedostal jsem ji a ani jsem si ji nezasloužil,“ řekl Cleven. Obdržel vyznamenání Záslužný služební kříž, ale nechtělo se mu pro něj jet do Londýna. „K čertu s medailemi, potřeboval jsem aspirin,“ komentoval to později. „A tak jsem žádný metál nedostal.“

Clevenův příběh z náletu na Řezno „rozohnil základnu“, vzpomíná Harry H. Crosby, navigátor z Eganovy 418. letky. Johnny Egan se toho dne též vyznamenal. Když se ho ptali, jak přežil, odpověděl: „Měl jsem s sebou dva růžence, dva talismany pro štěstí a úctenku a dvoudolarovou bankovku, na které jsem při každé akci žvýkal roh. Také jsem měl svetr oblečený naopak a kabát, který jsem vždy nosil pro štěstí.“ Ostatní neměli takovou kliku. 100. bombardovací skupina ztratila 90 mužů.

Toho léta ztrát přibývalo alarmujícím tempem, a proto již o nich muži ani neměli přehled. Jeden nováček přijel do Thorpe Abbottsu, navečerel se, šel se vyspat a ráno přišel o život nad Německem. Nikdo si nepamatoval jeho jméno. A tak o něm hovořili jako o „tom, kdo přišel na večeri“.

Vládcové nebes

Vzhledem k těmto ztrátám muži ze 100. bombardovací skupiny potřebovali hrdiny. V důstojnickém kasinu se mladí letci shromáždili okolo Clevena a Egana a „bez dechu naslouchali jejich vyprávění“, napsal ve svých vzpomínkách na leteckou válku Crosby. „Příslušníci mužstva je obdivovali“, a piloti chtěli létat tak jako oni. S frajerskými bílými šálami a pomačkanými čepicemi, které se nosily „po padesáti akcích“, jako by vypadli z knihy Beirna Laye *I Wanted Wings* či z hollywoodského filmu, který byl natočen podle ní a který přesvědčil tisíce mladých mužů, aby vstoupili k americkému letectvu. Dokonce i mluvili tak jako ve filmu. Crosby poprvé spatřil Clevena v důstojnickém kasinu. „Z nějakého důvodu přišel ke mně a řekl: Máte tu taxi, poručíku.“

Cleven měl nováčky rád, ale obával se jejich suverénnosti. „Nebáli se tolik jako my, a proto to bylo nebezpečné. Báli se neznámého. My jsme se báli známého.“

Ráno 8. října 1943, hodinu předtím, než Johnny Egan nastoupil do vlaku, kterým měl při svém prvním volnu odjet do Londýna, Buck Cleven odletěl na Brémy. Už se nevrátil. Tři stíhačky Luftwaffe rozstřílely jeho létající pevnost. Vyřadily tři motory, provrtaly před a zád, ustřelily kus levého křídla a vyvolaly požár v kokpitu. Vzhledem k situaci Cleven nařídil posádce, aby vyskočila. Poslední, kdo opustil letoun, byl on. Když vyskočil, byl bombardér pouhých 700 metrů nad zemí.

To se stalo ve čtvrt na čtyři, právě v době, kdy se Johnny Egan ubytoval v jednom londýnském hotelu. Cleven klesající na padáku k zemi viděl, že se blíží k malé usedlosti, a to „rychleji, než jsem chtěl“. Když se snažil vyhnout domu, ztratil kontrolu nad padákem, a tak otevřenými zadními dveřmi vletěl do kuchyně a narazil do nábytku a malých železných kamen. Selka a její dcera začaly hystericky křičet a v mžiku se tam objevil sedlák s vidlemi, které Clevenovi přitiskl k hrudi. „Svou ubohou středoškolskou němčinou jsem se ho snažil přesvědčit, že nejsem ničema. Ale nevěřil tomu.“

Té noci někteří muži z Clevenovy letky, kteří přežili nálet na Brémy, šli do hospody ve vesnici a opili se. „Nikdo z nás nemohl věřit tomu, že je mrtvý,“ řekl seržant Jack Sheridan, příslušník Clevenovy letky. Jestliže „neporazitelný“ Cleven nepřežil, co ostatní? Ale jak poznamenal Sheridan, „mrtví muži válku nezastaví.“

Následujícího rána si Johnny Egan v hotelu nad smaženými vejci a dvojitou skotskou přečetl nadpis v londýnských *The Times*: „8. velitelství přišlo nad Brémami o 30 létajících pevností.“ Vyskočil z křesla a běžel k telefonu, aby zavolal na základnu. Vzhledem k válečným bezpečnostním opatřením musel mluvit v šifrách. „Jak dopadl zápas,“ zeptal se. Cleven kopal nohama, bylo mu řečeno. Ticho. Když se vzpamatoval, zeptal se: „Hraje mužstvo zítra nějaký mač?“

„Ano,“ zněla odpověď.

„Chci na hřiště.“

Ještě odpoledne se dostal zpátky do Thorpe Abbottsu, kde pak nervózně očekával na návrat skupiny z náletu na Marienburg, který vedl velitel 100. skupiny plk. Neil B. „Chick“ Harding, někdejší fotbalové eso z West Pointu. Když se letky vrátily, Egan získal od Hardinga svolení vést skupinu následujícího dne. Večer šel do jedné z chat a probudil pilota Johna D. Bradyho, který hrával na saxofon v jednom big bandu. Harry Crosby, jenž měl postel naproti kapitánovi Bradymu, slyšel jejich rozhovor. „Johne, poletím s tebou... Vyřídíme ty bastardy, kteří dostali Bucka.“ Pak šli na předletovou poradu.

„Dnes je terčem Münster,“ oznámil ospalým letcům zpravodajský důstojník major Miner Shaw, když roztáhl mapu západní Evropy. Červená šňůrka vedla z Thorpe Abbottsu přes Nizozemí k malé železniční křižovatce za nizozemskou hranicí. Měl to být krátký let, a tak je nejlepší spojenecké stíhačky P-47 Thunderbolt měly doprovázet takřka celou cestu. Vypadalo to jako rutinní záležitost – až na jednu věc. Záměrným bodem bylo centrum starobylého města, třídicí nádraží a sousední dělnická čtvrt. Nedaleko stála nádherná katedrála, v níž sloužil mše biskup, o němž se

Vládcové nebes

vědělo, že to je přesvěděený odpůrce nacistů. „Prakticky všichni Źelezniění dělníci z Porůří bydlí v Múnsteru,“ tiše a monotónně vysvětloval Shaw. Bude-li bombardování přesné, němeěký Źelezniění systém v této oblasti, kde byla doprava velmi intenzivní, bude tvrdě zasažen.

To byla radikální změna v americké bombardovací praxi. Později to 8. velitelství oficiálně popíralo, ale nálet na Múnster měl za cíl zniěit město. Odtajněné zprávy a letové záznamy zřetelně oznaěují jako záměrný bod „centrum města“. Jedna zpráva 94. bombardovací skupiny popisuje záměrný bod jako „zastavěnou část severovýchodního okraje třídícího, seřaěovacího nádraží.“

Když Shaw oznámil, že „dáme co pro to obytné ětvrti, (...) vyskoěil jsem a začal jsem jásat,“ později řekl Egan. „Ostatní, kteří ztratili své kamarády v (předchozích) (...) náletech též začali jásat, protože to byla příležitost k pobíjení Němců, šířitelů rasové nenávisli a utlačovatelů menšin. Byla to mise snů pro ty, kdo chtěli pomstít mrtvé kolegy.“

Někteří z letců, kteří byli při tomto brífinku, si na Źádné jásání nevzpomínají. Jeden z nich, kapitán Frank Murphy, byl dvaadvacetiletý jazzový hudebník z Atlanty v Georgii, který opustil Emory University, aby se mohl stát leteěkým navigátorem. Murphy si nevzpomíná, že by Egan vyskoěil a přísahal pomstu, ale tvrdí, že nikdo v místnosti otevřeně neprotestoval proti bombardování civilních cílů, přestože někteří z nich, jako například on, měli příbuzné v Německu. Možná si někteří z přítomných připomněli varování jejich velitele, plk. Darra H. „Pappyho“ Alkirea, které jim pověděl ještě ve Spojených státech po ukoněení věcviku: „Jen si nemyslete, že vaše práce bude slavná nebo úchvatná. Budete dělat špinavou práci a můžete s tím být konfrontováni. Stanou se z vás vrahové děti a žen.“

Ne všichni v 100. skupině se považovali za zabijáky, ale většina z nich důvěřovala svým velitelům. „Cítil jsem, že jsem tam pro to, abych pokud možno pomohl zvítězit ve válce,“ řekl plk. Howard „Tlustoch“ Hamilton, bombometěík kpt. Bradyho. „Základním problěmem při bombardování Źeleznic je to, že je-li k dispozici dostateěná pracovní síla, koleje lze během

krátké doby opravit. Bylo nám řečeno, že záměrem bombardování domů železničních dělníků je připravit Němce o lidi, kteří by opravovali tratě.“

Ale na sousedních bombardovacích základnách se na poradách proti výběru cíle protestovalo. „Byla to neděle a mnozí letci... měli výhrady vůči bombardování v blízkosti kostelů,“ vzpomíná poručík Robert Sabel, pilot 390. bombardovací skupiny. Kapitán Ellis Scripture, navigátor, který létal s 95. skupinou ve stroji s názvem „Fešáci“ (The Zootsuits), později popsal svou reakci. „Byl jsem vychován v přísně protestantském prostředí. Moji rodiče byli zbožní lidé... Byl jsem v šoku, když jsem se dozvěděl, že naším primárním cílem jsou vůbec poprvé civilisté.“ Ellis Scripture šel po poradě za velitelem své skupiny a řekl mu, že nechce letět. Plukovník John Gerhart vybuchl: „Podívejte, kapitáne, toto je válka, rozumíte? Je to boj na život a na smrt a Němci už celé roky v Evropě zabíjejí nevinné. Jsme tu pro to, abychom jim ukázali, zač je toho loket, (...) a to také uděláme. (...) Já jsem velitelem této akce a vy jste mým navigátorem... Jestli nepoletíte, poženou vás před válečný soud. Nějaké otázky?“

Scripture řekl „ne, pane“ a zařadil se mezi ostatní. „Dospěl jsem k názoru, že válka není souboj gentlemanů,“ řekl později. „Už nikdy jsem o strategii našich velitelů nepochyboval. Museli dělat těžká rozhodnutí – a nezaváhali při tom.“

Jiný letec ze Scripturovy bombardovací skupiny, poručík Theodore Bozarth, popsal nejvýstižněji, jak se ohledně tohoto náletu cítila většina mužů z 13. bojového křídla. Byla to třetí akce tohoto křídla během tří dnů: Brémy, Marienburg a nyní Münster. „Byli jsme příliš unavení na to, abychom se starali o něco jiného.“

Harry Crosby nad Münster letět neměl. Spolu se svým pilotem kpt. Everettem Blakelym se právě zotavoval z nouzového přistání na anglickém pobřeží po návratu zponad Brém. Ráno před bombardováním Münsteru se rozhodli, že s jedním poškozeným strojem odletí do lázeňského letoviska Bournemouth, aby si tam krátce od války odpočinuli. Před odletem Crosby zavolal kapitánovi Cliffu Fryeovi, veliteli meteorologické

Vládcové nebes

služby na základně, a domluvili se na šifře, jejímž prostřednictvím se měl Crosby dozvědět o tom, jak dopadl úder na Münster.

Ve čtyři hodiny odpoledne zavolał Fryeovi. „Vrátili se všichni moji přátelé z průsmyku?“

Mlčení.

„Změnil některý z nich natrvalo stanici?“

„Ano, všichni kromě jednoho.“

Frye nad sebou ztratil kontrolu a přestal používat šifru. „Egan je mrtvý. Vaše stará osádka je mrtvá. Celá skupina je mrtvá. Jediný, kdo se vrátil, jsou nováčci 418. letky. Svému pilotovi říkají Rosie.“

Poručík Robert „Rosie“ Rosenthal necvičil s původními osádkami 100. skupiny. On a jeho osádka byli ke skupině přiřazeni v srpnu a přišli tam proto, aby nahradili muže ztracené při náletu na Řezno. „Když jsem přijel, nebyla skupina příliš dobře zorganizovaná,“ vzpomíná Rosenthal. „Byla to pěkná cháska s několika výraznými postavami. Chick Harding byl skvělý chlap, ale ani na zemi ani ve vzduchu si nedokázal vynutit tvrdou disciplínu.“ Rosenthal nebyl celých třicet dnů v akci. „Nikdo za mnou nepřišel a nepřihřadil mě k bojovým jednotkám. Až mě pak velitel mé letky John Egan nechal letět při cvičném letu ve formaci. Letěl jsem napravo od jeho stroje. Hodně jsem toho nalétal při cvičných letech ve formaci a byl jsem frustrovaný. Chtěl jsem za každou cenu do akce. Stále jsem letěl napravo od Egana. Když jsme přistáli, řekl mi, že chce, abych teď létal vedle něho.“

Rosenthal navštěvoval Brooklyn College, nedaleko svého domova ve Flatbushi. Tento vynikající sportovec byl kapitánem týmů amerického fotbalu a baseballu a později byl přijat do sportovní síně slávy v Brooklyn College. Po absolvování právnické fakulty s červeným diplomem šel pracovat do jedné významné právnické firmy na Manhattanu. Zrovna tam začal, když Japonci napadli Pearl Harbor. Následujícího rána vstoupil k letectvu.

Bylo mu dvacet šest, měl široká ramena, ostré rysy ve tváři a tmavé, kudrnaté vlasy. Tento velkoměstský mladík, který měl rád jazz, měl nemotorné držení těla jako nějaký farmář – a nebyla v něm ani špetka newyorského cynismu. Byl stydlivý a snadno upadal do rozpaků, byl však odhodlaný. „Na vysoké škole jsem četl *Mein Kampf* a viděl jsem filmové záznamy velkých nacistických shromáždění v Norimberku, kde Hitler projížděl v kabrioletu mezi jásajícími davy. Ty tváře v davu mě zaujaly, ty obdivné pohledy. Netýkalo se to jen Hitlera. Celý národ zešílel a musel být zastaven.

Jsem žid, ale to není významné. Hitler byl nepřítelem všech slušných lidí. Byl jsem velmi hrdý na Angličany. Během bitvy o Británii stáli proti nacistům sami. Se zájmem jsem četl noviny a poslouchal rozhlasové pořady Edwarda R. Murrowa, které se týkaly bombardování Londýna. Nemohl jsem se dočkat, až se tam dostanu.

Když jsem konečně dorazil do Anglie, myslel jsem, že jsem ve středobodě světa, v místě, kde se demokracie shromáždily v boji proti nacistům. Byl jsem přesně tam, kde jsem chtěl být.“

Rosie Rosenthal se o své myšlenky nepodělil s kolegy, prostými muži, kteří nedůvěřovali tomu, čemu říkali hluboké myšlení. Nikdy nepoznali, co v něm bylo, co ho přinutilo létat a odhodlaně bojovat. Později, když se stal jedním z nejvíce vyznamenaných a nejslavnějších letců 8. velitelství, se v Thorpe Abbottsu rozšířila fáma, že má příbuzné v německých koncentračních táborech. Když se ho na to kdosi zeptal, řekl, že je to nesmysl. Jeho rodina – matka, sestra, švagr a neteř (jeho otec nedávno zemřel) – byla v Brooklynu. „Nemám žádné osobní důvody. Všechno, co jsem udělal, nebo co chci udělat, vyplývá z toho, že nesnáším perzekuci... Člověk by se měl zajímat o druhé, jinak civilizace skončí.“

Na poradě před münsterským náletem, jak vzpomíná Rosie, bylo jako cíl stanoveno třídicí nádraží, nikoli dělnická čtvrt. „Bylo to blízko města a bylo jasné, že zemrou nevinní lidé, tak jako ve všech válkách.“

Vládcové nebes

Toho mlžného říjnového rána byl Rosieho letoun na vzletové dráze třetí v pořadí připraven spolu s dalšími třicetitunovými stroji, které tam čekaly s nastartovanými motory, ke vzletu, který probíhal v půlminutových intervalech. On a jeho osádka letěli s novým letadlem, s Royal Flush. Jejich předchozí letoun „Rosieho mlátičky“ (Rosie's Riveters) utrpěl značné škody nad Brémami a Marienburgem. Muži byli pověřiví a let v neznámém stroji je znervózňoval. Rosie se je snažil uklidnit.

„Když se za vámi zavřou dveře, víte, že jste zajatcem tohoto letounu,“ popsal Denton Scott, dopisovatel časopisu *Yank* pocity mnoha letců toho rána. „Tomuto zajetí se dá uniknout jen třemi způsoby: výbuchem a seskokem do jiného zajetí, smrtí nebo bezpečným návratem.“

V 11:11 se Bradyho vůdčí stroj, „M'lle Zig Zig“ (Slečna Zig Zig) s majorem Eganem ve funkci druhého pilota, poručíkem Johnem Hoerrem, Bradyho druhým pilotem na sklápěcím sedadle a nákladem bomb vznesl a zmizel za vysokými stromy na konci vzletové dráhy. Bylo to poprvé, kdy Brady letěl jako první, a cítil se nepřipravený. I Egan byl nervózní. Svou bílou bundu pro štěstí nechal na základně. Jeho kamarád Buck Clevin ji nikdy neměl rád, protože byla špinavá.

53 bombardérů 13. bojového křídla se shromáždilo nad Great Yarmouthem, přičemž 100. skupina letěla za vedoucí 95. skupinou. Stroje se vydaly na jihozápad, kde se k nim mělo připojit další bojové křídlo. Nad Severním mořem se čtyři bombardéry kvůli mechanickým závadám otočily. Oslabené formaci tak chybělo 36 kulometů ráže .50. To mohlo ve vzdušném boji znamenat hodně, ale nikdo se tím nevzrušoval. „Ve vzduchu jsme se cítili dobře,“ vzpomíná por. Douglas Gordon-Forbes, bombometčík 390. bombardovací skupiny a letounu „Chata na nebesích“ (Cabin in the Sky). „Bylo to poprvé, kdy nás stíhačky eskortovaly po celou dobu letu nad Německem, a oplývali jsme sebedůvěrou.“

Němci měli řetěz radarových stanic, který sahal od Norska po severní Francii, a ve chvíli, kdy se letadla řadila nad Východní Anglii, už o nich věděli. Když bombardéry překročily nizozemskou hranici a dostaly se nad

úhledná vestfálská města, staly se terčem intenzivní protiletadlové palby z „flaků“, jak se přezdívaly „Fliegerabwehrkanonen“ čili protiletadlové kanóny. Když Egan pohlédl na Bradyho, uviděl, že se křížuje. O několik vteřin později jednoho z bočních střelců zabila střepina z granátu z flaku.

Když se formace přiblížila k počátečnímu bodu – k místu, kde se bombardéry řadily k průletu nad cílem –, Egan oznámil skupině, že jejich stíhačky „se vrací do stodoly“, protože se dostaly na maximum svého doletu. Egan se ohlédl a viděl, jak jim mávají křídly pro štěstí. Pak se otočil a vykřikl: „Pane Bože! Nepřítel na úrovni dvanácti hodin! Jsou tady!“ Zhruba 200 německých stíhaček útočilo tak, že letěly přímo proti nim a stočily se těsně před nárazem.

Bradyho vůdčí stroj koupil jako první. Frank Murphy, který letěl v průhledné dolní věži letounu „Aw-R-Go“ přímo za M'le Zig Zig, viděl „děsivou ohnivou explozi“ pod Bradyho letadlem a v hrůze sledoval, jak se poškozená pevnost řítí dolů a zanechává za sebou černý dým a palivo. „(Náš bombometčík) přišel nahoru a vyděšeně nám řekl, že musíme opustit formaci, protože Tlustoch Hamilton má v sobě spoustu děr a chce letět zpátky,“ později popsal scénu ze zasaženého letadla Egan. „Ujistil jsem ho, že opustíme formaci.“

Zatímco Brady se snažil držet stroj rovně, aby osádka měla „plošinu“, odkud by mohla seskočit, Egan dohlížel na „opuštění lodí“. Když začal mluvit do vysílačky, letounu se zmocnily plameny. V té chvíli poslal Johna Hoerra dolů, aby pomohl devatenáctiletému Tlustochu Hamiltonovi dostat se k přednímu nouzovému vchodu v podlaze letounu. Potom Egan a Brady zapnuli autopilota a vydali se dozadu, aby otevřeli vrata pumovnice. Egan pohlédl dolů a zvolal: „Běž první, Brady... já jsem nejvyšší šarže na palubě.“ Ale Brady chtěl být poslední. Byl to jeho stroj a osádka. „Trochu jsme se hádali,“ řekl Egan, „a pak se v podlaze objevila řada děr. To byla ráže .30, a tak jsem řekl: „Zatím, Brady. Potom jsem vyskočil, napočítal do jedné a zatáhl za lanko právě ve chvíli, kdy jsem minul

Vládcové nebes

spodní střeleckou věž. Padák se bez potíží otevřel a rodinné klenoty byly v bezpečí.“

O několik vteřiny později Egan uviděl tři německé stíhačky, které opustily bombardéry a zaměřily se na něho. Jejich kulometry mu prostrfily padák. Zmizely právě ve chvíli, kdy už si myslel, že je po něm. Po doskoku spatřil nepřátelské vojáky, kteří se k němu blížili. Zbavil se padáku a překážejícího zimního vybavení a zmizel v lese.

Tlustoch Hamilton přistál kilometr od něho, přestože nebyli v kontaktu. Hamilton ležel na zemi a silně krvácel. Nevěřil však, že toto je den, kdy zemře, vždyť jen několik minut předtím takřka zázračně unikl ze spárů smrti.

Když poručík Hoerr přišel do přídě, aby pomohl Hamiltonovi, zjistil, že zraněný bombometčík visí venku na nouzových dveřích a pod sebou má jen sedm kilometrů vzduchu. Jelikož měl poraněné plíce, neměl sílu na to, aby rukama otevřel nouzový vchod, a tak se o něj zapřel nohama a začal kroutit klikou. Když se dveře otevřely, vyletěl ven, ale pravým ramenním popruhem padáku se zachytil o kliku a pak visel venku s hlavou jen několik centimetrů od vrtule.

Hoerr po velkém úsilí Hamiltona osvobodil a oba muži se snesli na zem na padácích k zemi, načež je zajali němečtí vojáci. Přijela sanitka a Hamilton byl odvezen do Münsteru. Řidičův vnuk, asi patnáctiletý hoch, po celou cestu, jež trvala třicet minut, na Hamiltona mířil dlouhou loveckou puškou.

Přibližně touto dobou osádka Rosenthalova Royal Flush absolvovala poslední minuty toho, co jeden z velitelů nazval jako „nejlítější leteckou bitvu války a možná všech dob“. Trvala 45 minut, ale intenzitou nesnese srovnání s ničím, co se za války dělo v Evropě. 8. velitelství toho odpoledne čelilo tomu, co poručík Gordon-Forbes označil za „největší koncentraci nacistických stíhaček, která kdy zaútočila na americké bombardéry“.

Luftwaffe použila novou taktiku a zbraně. Napadla pouze několik bombardovacích skupin, aby maximalizovala počet zásahů, a do těsných

bojových boxů střílela rakety vzduch–vzduch. Hlavní část útoku zasáhla 100. bombardovací skupinu, jež ve svém bojovém křídle letěla v nebezpečně nízké pozici. Několik vteřin po zásahu Bradyho stroje se celá formace 100. skupiny rozpadla a byla napadena mnoha jednomotorovými stíhačkami a raketami vystřelovanými z dvoumotorových stíhaček letících paralelně s bombardéry, které je tak nemohly ostřelovat svými obávanými kulomety. „Kolem proletěly červené ohnivé koule, které za sebou zanechávaly bílý dým,“ popsal ten děsivý raketový útok Douglas Gordon Forbes. „Některé jen ten těsně minuly náš stroj a jedna proletěla v pouze metrové vzdálenosti od plexisklové věže, ve které jsem byl.“

Bombardéry ze 100. skupiny, jež letěly samy, byly snadnou kořistí pro odhodlané nepřátelské piloty, z nichž někteří měli pod sebou své domy a rodiny. „Německé stíhačky na 100. skupinu útočily ve vlnách,“ vzpomíná Frank Murphy. „Občas jsem naklonil hlavu a zavřel oči v očekávání nárazu.“ To byla Murphyho jedenadvacátá bojová mise, ale ještě nikdy neviděl tolik stíhaček, dokonce ani při útoku na Řezno. Luftwaffe dosud nálet 8. velitelství nikdy neodrazila. „Myslím, že tento útok měl vůbec poprvé za cíl nás odrazit,“ prohlásil později Rosie Rosenthal.

Během sedmi minut 100. bombardovací skupina přestala existovat jako organizovaná bojová jednotka. Ale několik strojů, včetně toho Murphyho a Rosenthalova, se přece jen proboujvalo nad cíl a shodilo svůj náklad. Čtvrttunové bomby začaly padat na střed města právě ve chvíli, kdy zvony katedrály svolávaly věřící k večerní bohoslužbě. „Letíme šest kilometrů vysoko,“ napsal jeden mladý pilot, „pak shodíme bomby a nemáme sebemenší představu o tom, co se stane, když dopadnou.“

Stíhačky přerušily útok, když se bombardéry dostaly pod intenzivní palbu flaků, přímo nad cílem, ale když zbytky 100. skupiny po otočce dorazily na shromažďovací bod, kde se měly spojit s 95. a 390. bombardovací skupinou, opět se objevily letouny Luftwaffe. „Téměř ihned poté, když jsme nabrali zpáteční kurs, se za mnou ozvala exploze a byl jsem odhozen na podlahu,“ vzpomíná Murphy. „Bylo to, jako by mě někdo udeřil

Vládcové nebes

baseballovou pálkou a pak mě polil horkou vodou. Bylo to hrozné. Nevěděl jsem, jak těžce jsem zraněný, a nevěděl jsem, jestli přežiju.“ Ležel na bednách od nábojů do svého kulometu Browning a klouzal po nich sem a tam. Pak vzhlédl a uviděl druhého pilota Glenna Grahama, který si sňal kyslíkovou masku a pokynul na něho, ať jde za ním. Graham zatáhl za nouzovou páku předních dveří v přídí letounu, vykopl je a vyskočil, Murphy se zarazil a pohlédl na zem, která se zdála být „sto kilometrů daleko“, a pomalu vyskočil. „Náhle se tam rozhostilo ticho. Neslyšel jsem ryk boje či střelbu, necítil jsem kordit, řev motorů a praskání vysílaček utichly.“ Potom, když spatřil stroje 390. bombardovací skupiny, přímo nad ním začaly vybuchovat granáty z flaků. Protivzdušné baterie okolo města spustily palbu na 390. skupinu a své k tomu chtěli říct i stíhači. „Vzal jsem kulomet a nemusel jsem se dívat, kde jsou stíhačky,“ vzpomíná bombometčík Gordon-Forbes. „Byly všude.“

Celá obloha se proměnila „ve fantastický obraz černých obláček po výbuších granátů z flaků, hořících a vybuchujících bombardérů, které se točily kolem své osy a řítily k zemi,“ komentoval to poručík William Overstreet, druhý pilot stroje jízlivě pojmenovaného jako „Všechno v pořádku“ (Situation Normal). „Bylo to jako průlet vzdušným smetištěm,“ konstatoval střelec z jedné létající pevnosti. Bylo tam tolik padáků, že Gordonu-Forbesovi to připomínalo výsadek. A muži, kteří vypadli z letounů, než si mohli navléct padáky, se řítily k zemi a točili se ve větru. „Co se s vámi stane, když padáte z devíti kilometrů?“ ptal se jeden letec, když viděl, jak muži, které znal, mizejí v oblacích. „Zemřete po cestě, nebo jste při vědomí... a celou dobu křičíte?“

Předváleční stratégové předvídali, že bombardovací válka bude střetem strojů s minimálním lidským faktorem. Ale při všech náletech 8. velitelství se sestřelení letci jako Tlustoch Hamilton střetli s nepřítelem na jeho půdě dříve, než první americký pěšák překročil hranice Německa, a vzdušné souboje často připomínaly boj muže proti muži na zemi. V jednom okamžiku během bitvy nad Münsterem německá stíhačka těsně

minula před letounu „Chata na nebesích“. „V té chvíli byla tak blízko, že jsem jejímu pilotovi pohlédl do tváře,“ vzpomíná Douglas Gordon-Forbes. „I on vypadal vyděšeně.“

Toho odpoledne se šel patnáctiletý Otto Schuett podívat na koně na okraji Münsteru. Tento tiskařský učedník se narodil v Brooklynu v New Yorku, možná nedaleko Rosenthalova domova. Jeho rodiče se do Německa vrátili v roce 1931 a v roce 1939 se přestěhovali z Lübecku do Münsteru, kde se jeho otec stal jedním s vedoucích funkcionářů nacistické strany. Krátce po vypuknutí války Otto vstoupil do Hitlerjugend a byl hrdý na to, že se stal vůdcem jednoho oddílu.

Z parkového cvičiště pět kilometrů od středu města Otto Schuett slyšel, jak se bombardéry blíží, ale na podzimní obloze je nebylo snadné spatřit. „Z místa, kde jsme byli, jsme viděli kouř, husté oblaky dýmu, výbuchy (...) ve středu města. (...) S tím, jak bomby dopadaly blíž a blíž, (...) jsme si uvědomili, že naše životy jsou v ohrožení. Všichni jsme se snažili ukryt, zatímco výbuchy bomb a palba protivzdušné obrany přehlušily vše ostatní. Já jsem se vrhl k zemi.“

Během přestávky v bombardování Schuett běžel jinam a při tom viděl padající křídlo B-17, jehož vrtule se stále otáčela. Křídlo dopadlo těsně před ním. „Hořelo a stoupal z něj černý, olejnatý dým... Ležel jsem tam a myslel jsem si, že to nepřežiju.“

Ve městě byla čtrnáctiletá Hildegard Kosterová ukrytá v protiletectkém bunkru pod nádražím. „Země se po výbuchích bomb chvěla. Betonový bunker se otrásal v základech. Útok musel mířit na železniční křižovatku a seřadovací nádraží.“

Náhle vypnula světla. Lidé – většinou ženy a děti – se choulili k sobě jako ovce na jatkách, modlili se, plakali, křičeli strachem. Někteří oněměli hrůzou.“

„Bylo to peklo,“ vzpomíná jeden německý voják, který na münsterském nádraží přestupoval. „Všude kolem jsem slyšel raněné, kteří uvízli

Vládcové nebes

pod zničenými a hořícími domy. Takřka celý střed města byl srovnán se zemí a hlavní nádraží bylo těžce poškozeno.“

Když zvedl hlavu, uviděl bombardéry, které se skrze sloupce dýmu, jež byly jejich dílem, vydaly na zpáteční cestu do Anglie. Všiml si, že některé z nich jsou těžce poškozené.

„Měli jsme velkou díru od rakety na pravém křídle, dva motory byly vyraženy, dva boční střelci byli těžce raněni a můj zadní střelec byl též raněn,“ později Rosenthal popsal situaci na palubě Royal Flush. „Když jsme opustili cíl, znovu na nás zaútočily stíhačky. Naši střelci nemohli pálit na nepřátelská letadla, když jsme neletěli rovně, jenže kdybych držel stroj tak, abychom rovně letěli, sestřelili by nás. Takže jsem použil sérii manévřů a snažil se za každou cenu uniknout. Stroj létal sem a tam a myslím, že německé piloty to pak přestalo bavit a rozhodli se zaútočit na lehčí terč.“

Posádka oznámila v palubním telefonu, že klimatizační systém nefunguje a že mají problémy s dýcháním. Rosenthal jim řekl, že klesají tak rychle, že za pár vteřin nebudou klimatizační systém potřebovat. V té chvíli se druhý pilot Winfrey „Fotr“ Lewis otočil a zeptal se střelce v horní věži, aby mu podal zprávu o zásobě kyslíku. Střelec neodpověděl. Měl oči obrácené v sloup, což byl symptom nedostatku kyslíku. Probral se, až když klesli pod čtyři kilometry.

„V takovéto situaci nemyslíte na smrt,“ řekl Rosenthal. „Soustředíte se na to, že musíte zachránit stroj a posádku. Všechno ostatní vytěsníte. Jste vyděšen, ale je rozdíl mezi strachem a panikou. Panika paralyzuje, kdežto strach mobilizuje. Potíte se i v stupních pod nulou a divoce vám bije srdce. Po pravdě řečeno jediný strach, který jsem za války pociťoval, byl strach z toho, že nezachráním posádku.“

Lidé mluví o odvaze, ale to jsou nesmysly. Při náletu na Münster jsem nebyl odvážný. Dělal jsem to, co jsem dělat musel, ty bomby jsem tam shodil. A pak jsem se musel postarat o dalších devět mužů na palubě. Jak je dostanu domů?“

Bitva skončila stejně náhle, jako začala. „Přímo před námi bílé kondenzační stopy oznámily naši záchranu,“ vzpomíná Gordon-Forbes. „Thunderbolty! Nacisté se klidili.“

Plukovník. Hubert „Hub“ Zemke a jeho 56. stíhací skupina – „Zemkeho vlčí smečka“ – se vznesli ze svého letiště v Suffolku za mizerného počasí, aby přivítali navracející se bombardéry. Spolu s dalšími thunderbolty odrazili německé stíhačky, z nichž většině docházelo palivo a střelivo, a pak doprovodili své „velké kamarády“ přes Severní moře. Rosenthalův poškozený stroj neudržel krok se zbytkem formace a musel letět sám.

Royal Flush letěl nebezpečně nízko nad Severním mořem a navigátor Ronald Bailey kvůli rychle houstnoucí večerní mlze neviděl anglické pobřeží a nedokázal najít Thorpe Abbots, který vypadal úplně stejně jako jiná americká letecká základna, která byla vybudována nedaleko. Když se Royal Flush skrze nízké mraky blížil k letišti, členové jeho posádky vypálili červenou světlici, aby ohlásili „raněné na palubě, a téměř všichni na základně se rozběhli k přistávací dráze, aby sledovali návrat poškozeného bombardéru“. Lidé s obavami hleděli na oblohu a doufali, že se vrátí všech třináct létajících pevností. Přiletěla však pouze jediná. Kdy Rosie přistál a zastavil stroj na betonu, vylezl ven vraty pumovnice a zeptal se zpravodajského důstojníka: „Jsou všichni zpátky?“ Pak spolu se dvěma raněnými střelci nasedl do sanitky a doprovodil je na ošetřovnu. „Necítím jsem úlevu,“ později řekl. „Cítil jsem se provinile. Proč jsem já žil, zatímco ostatní ne?“

Střelec Loren Darling se zotavil rychle, ale jeho kamarád John Shaffer musel být odeslán domů, aby mu mohla být vyoperována střepina, která uvízla blízko srdce. Později se Rosenthal od techniků dozvěděl, že v jedné z nádrží letounu je nevybuchlý protiletadlový granát. Jeden z členů jeho posádky spekoval, že šlo o sabotáž dělníků v nacistických zbrojních továrnách.

Vládcové nebes

V evropské vzdušné válce byly dva druhy obětí: Ti, kdo byli bombardováni, a ti, kdo bombardovali. 10. října 1943 bylo v Münsteru zabito takřka 700 civilistů, většina z nich ve středověkých domech poblíž třídicího nádraží. Katedrála byla poškozena jen lehce a dvě školy, které utrpěly přímý zásah, byly naštěstí prázdné. Když se Otto Schuett vrátil domů, několik set metrů od katedrály, stála pouze čelní stěna jeho domu a šokovaní lidé včetně jeho příbuzných vylézali z podzemí a vynášeli odtamtud mrtvé. Pro lidi ve sklepech to bylo 45 minut hrůzy. Během těchto 45 minut 13. ztratilo bojové křídlo 25 z 30 létajících pevností, které byly toho dne zničeny. 300 letců se nevrátilo zpátky.*

Čísla nedokážou vykreslit nepředstavitelné trauma uvnitř bombardérů, které byly sestřeleny, nebo na palubách poškozených strojů jako Royal Flush, které opustily Německo s těžce raněnými, kteří se báli, že se nedostanou včas domů. Ve výšce 8 kilometrů nejsou žádní zdravotníci, žádní muži s odznakem Červeného kříže na rukávu, kteří by ošetřili postřelené letce. Členové posádek, kteří o první pomoci nevěděli téměř nic, se museli o sebe a o své druhy postarat sami. Poručík Paulu Vanceovi, pilotu stroje „Slečna Carry“ (Miss Carry), flak nad Münsterem téměř ustřelil nohu. Ovázal se sám a použil při tom drát z palubního telefonu. Pak instruoval svého druhého pilota při bombardování a cestě zpátky. Poručík Robert Sabel z 390. bombardovací skupiny, který měl výhrady vůči bombardování města v neděli, přiletěl na základnu se svým strojem Rusty Lode (Zrzavá žíla), v němž bylo více než 750 děr od granátů z flaků a který měl benzínu už jen na dvě minuty letu. Tři z členů

* Ačkoli německé záznamy hovoří o ztrátě pouhých 22 stíhaček, z nichž mnohé nepochybně padly za obětí Zemkeho thunderboltům, střelci 8. velitelství hlásili 183 zničených nepřátelských stíhaček. Jen 13. bojové křídlo si nárokovalo 105 „vítězství“. Velení letectva si po této bitvě, ale nejen po ní uvědomilo, že tvrzení střelců o počtu zničených německých stíhaček jsou značně nadsazená. Během války docházelo k omezování těchto odhadů, ale přesto zůstávaly velmi nepřesné. Někteří střelci možná svůj úspěch zveličovali, ale většina věřila, že jejich tvrzení jsou přesná. Existuje však také podezření, že Luftwaffe zatajovala velké ztráty. Nikdo se proto nedozví, kolik německých strojů bylo 10. října ztraceno. Hodnověrní historici odhadují, že to bylo 60 až 90 letounů.

jeho posádky vyskočili nad Německem, když se jim situace zdála být beznadějná, ale Sabel, byť jen s dvěma motory, letěl dále. V mlze přistál v Thorpe Abbottsu, daleko od domovské základny. Čtyři členové jeho posádky leželi mrtví v radistově kabině.

Toho večera byly osobní věci letců, kteří se nevrátili, zabaleny do pytlů a jejich postele byly převlečeny. Během jedné hodiny zmizely všechny známky jejich existence. Robert Rosenthal, který nebyl schopen usnout, šel do důstojnického kasina. Nepil, ale potřeboval společnost. V kasinu takřka nikdo nebyl a muži, kteří tam mlčky seděli, nevěděli, jak reagovat. A Rosie také ne.

Později té noci Harry Crosby pohlédl na prázdnou postel Johna Bradyho a začal počítat. Ze 140 důstojníků, kteří před čtyřmi měsíci začali působit v Thorpe Abbottsu, zůstali bojeschopní jen tři. Během posledního týdne 100. bombardovací skupina přišla o více než 200 mužů včetně dvou velitelů letky – Clevena a Egana. To byla téměř polovina letců. Náletem na Münster si skupina vysloužila svou válečnou přezdívku „Krvavá stovka“. „Jak jsem jen mohl přežít?“ pomyslel si Crosby. Té noci si Frank Murphy kladl tu samou otázku. V pravé paži měl kousky střepliny a kotník mu po tvrdém doskoku natekl, ale byl naživu, v zajetí na stíhací základně Luftwaffe, spolu s dalšími zhruba třiceti americkými letci, kteří byli toho dne zajati. Američané si nevzrušeně vykládali s německými piloty, kteří je sestřelili. „Byli velmi zdvořilí a myslím, že jsme si to zasloužili.“ Němci se hlavně zajímali o poručíka Johna Winanta, pilota z 390. bombardovací skupiny, který byl synem amerického velvyslance v Británii Johna G. Winanta.

Když piloti Luftwaffe zmizeli, začali se Američané dohadovat, jak dlouho budou „hosty“ Němců. Nikdo nepochyboval o tom, že Spojenci ve válce zvítězí, ale všichni také věděli, že 8. velitelství svou válku ve vzduchu prohrává. Jeden z nich řekl, že můžou v zajetí být třeba i deset let. „Můj Bože, deset let!“ vykřikl Murphy. „Vrátím se jako starý člověk.“

Vládcové nebes

Následujícího rána byl John Winant odvezen do tábora pro speciální vězně. Murphy a ostatní museli kráčet po ulicích, kolem rozlícených davů na chodnicích, až k nádraží, které zajatci zničili. Jejich cílem bylo vyšetřovací centrum Luftwaffe Dulag Luft u Frankfurtu. Po příjezdu byli důstojníci po dobu vyšetřování drženi v samotkách a izolováni jeden od druhého. A tak Frank Murphy neměl tušení, že John Egan a Gale Clevon jsou ve stejném táboře. Egan a Clevon na tom byli stejně.

Egan, který Němcům několik dnů unikal, než byl zajat, obýval stísněnou studenou celu nedaleko té Clevonovy a jeho jedinými společníky byly „milióny blech“. Po devíti dnech pobytu v samotkách a nekonečných výslechů byl Clevon spolu s ostatními zajatci převezen do Stalagu Luft III, zajateckého tábora pro americké a britské letecké důstojníky ve Slezsku. Byli převáženi v dobytčích vagoncích, kde byl cítit hnůj. Jelikož transport vězňů nebyl pro Němce důležitý, vozy byly neustále připojovány a odpojovány a často trčely na odstavných kolejích. 500 kilometrů dlouhá cesta trvala tři dny.

Stalag Luft III ležel v hustém borovém lese u městečka Sagan, nějakých sto čtyřicet kilometrů jihovýchodně od Berlína. Když tam v sobotu ráno 23. října dorazil Clevon, setkal se s dalšími muži ze 100. skupiny, z níž do konce války poznalo německé zajatecké tábory téměř tisíc letců. Polovina členů Clevonovy původní letky byli zajatci v Saganu. Byl tam i Frank Murphy a John Brady. Howard „Tlustoch“ Hamilton, Bradyho bombovětič, však byl v německé nemocnici. Když byl po dlouhém zotavování propuštěn, poslali ho do jiného důstojnického tábora, do Stalagu I v Barthu u Baltského moře.

Tři dny po Clevonově příjezdu stráže ohlásily, že u brány je další skupina amerických letců. Clevon je pozoroval a když spatřil Johnnyho Egana, zvolal: „Proč ti to, ksakru, trvalo tak dlouho?“

„To má člověk z toho, když je sentimentální,“ odpověděl Egan.

Nejprve byli drženi v barácích oddělených ostnatým drátem a strážními věžemi, ale po čtyřech měsících se setkali v Západním baráku, kde

nejvýše postaveným důstojníkem byl přímočarý plukovník Darr „Starý“ Alkire. Před přesunem ze Spojených států do Anglie ho zbavili velení 100. skupiny a nato byl sestřelen, když letěl s jedním liberátorem nad Středomořím. Cleven a Egan byli znovu ubytováni spolu, tak jako při výcviku, jenže toto už byla jiná válka, válka proti nudě a zoufalství – a nakonec, v drsné zimě roku 1945, se proměnila v boj o přežití, když se nacistický stát začal hroutit.

„Byl jsem rád, že jsem znovu viděl Egana a další chlapce z mé letky,“ vzpomíná Cleven na první dny v Saganu. „Společně jsme přečkali drsné časy. Setkal jsem se též s několika chlapci z prvních amerických bombardovacích skupin, které dorazily do Anglie. Tito chlapci na tom byli nejhůř. My jsme ještě cvičili ve Státech, zatímco oni už létali při sebevražedných misích. Nikdo nic nevěděl, protože neměli čas na výcvik. Válka přišla příliš nečekaně. Takže tam byli navigátoři, kteří neuměli navigovat, bombometčíci, kteří nedokázali zasáhnout cíle, střelci, kteří neuměli mířit. A velitelé, kteří nevěděli, jak porazit německé letectvo nebo snížit ztráty.

„V Saganu takových moc nebylo, ale obecně takových v Anglii bylo málo, dokud jsme nedorazili my.“

Jeden z pionýrů 8. velitelství byl poručík Walt Kelley, syn barmana z Norristownu v Pensylvánii. Byl pilotem 97. bombardovací skupiny, což byla vůbec první bombardovací skupina 8. velitelství, která se dostala do Anglie. „Muži z RAF nám pověděli, že přijdeme o krk, jestli (...) budeme bombardovat přes den,“ vzpomíná. „Ale byli jsme připraveni do akce. (...) Nemohli jsme se dočkat, až to přijde. Nemuseli jsme čekat dlouho. 17. srpna 1942 byl krásný, slunný den.“

Bombardovací mafie

„Bombardéry se vždy dostanou k cíli.“

Britský premiér Stanley Baldwin

Grafton Underwood, 17. srpna 1942

První létající pevností v akci bylo „Řeznictví“ (Butcher Shop), které pilotoval sedmadvacetiletý Paul W. Tibbets z Miami. Tento špičkový letec z 97. bombardovací skupiny, jenž měl funkci majora, vedl první útok vůbec největší americké bombardovací kampaně války. O tři roky později, 6. srpna 1945, odstartoval z jednoho odlehlého ostrova v západním Tichomoří a nad Hirošimou v Japonsku shodil bombu, která znamenala děsivé vyvrcholení války, jež zničila život 60 milionů lidí.

Velitel 8. velitelství generál Carl Tooe Spatz byl při tom, když 97. skupina odlétala, spolu se skeptickými pozorovateli z britského letectva a zhruba třemi tucty britských a amerických reportérů. „Bylo to vzrušující,“ později řekl Tibbets. Neletěl se svým letounem „Červený skřítek“ (Red Gremlin) ani se svou obvyklou posádkou, jejíž dva členové ho později doprovodili na palubě „Enola Gay“ nad Hirošimu – bombo-metčík Thomas Ferebee a navigátor Theodore „Holandaň“ Van Kirk. Tentokrát mu posádku vybral muž, který byl v kokpitu „Řeznictví“, Frank A. Armstrong, Jr., velitel 97. bombardovací skupiny, jenž proslul svou železnou vůlí. Armstrongova tvrdá disciplína vedla ke zlepšení bojové efektivity narychlo sestavených posádek, jež do Anglie dorazily předešlý měsíc. Po válce jeho kamarád podplukovník Beirne Lay, Jr., velitel a popu-

lární spisovatel, který proslavil Bucka Clevena a jeho odvahu v boji nad Řeznem, využil Armstronga jako předlohu pro generála Franka Savage, hlavního hrdinu v knize *Twelve O'Clock High*. V románu i ve filmu, který byl podle něj natočen, se hlavní postava hraná Gregory Peckem pod tlakem zhroutí. Armstrong však vydržel. Muži z 97. skupiny se ho báli, ale zároveň ho obdivovali. Přezdívali ho „Řezník“ a drsný velitel si na této přezdívce začal zakládat a pojmenoval podle ní své letadlo.

Na poradě před náletem Armstrong své posádce řekl, že začínají s denním bombardováním, které bude pokračovat, dokud nezlomí nepřítelovu vůli a schopnost vést válku. To muselo britským pozorovatelům v místnosti připadat jako plané gesto. V té době nemělo 8. velitelství v Anglii ani 100 bombardérů a jeho vstup do války byl prodlužován celých sedm týdnů, dokud Armstrong pod zvyšujícím se tlakem z Washingtonu neprohlásil, že jeho lidé jsou připraveni. Nebyli a on to věděl, ale přesto se pustili do boje. Luftwaffe se posmívala dvěma malým letištím 8. velitelství v Grafton Underwoodu a v nedalekém Polebrook. „Kde jsou ty americké bombardéry?“ „Teď to uvidí,“ řekl Armstrong svým letcům, než je poslal do letadel. „Držte se při sobě za mým ocasem a ujišťuji vás, že dáme Hunům co pro to a bezpečně se vrátíme.“ Nikdo v místnosti o tom nepochyboval.

Řeznictví vzletlo v 15,30. Přímo za ním, v prvním letadle druhé vlny sestávající z šesti létajících pevností, byl v radistově kabině v „Yankee Doodle“ brigádní generál Ira Eaker, šéf 8. velitelství. Tento Texasan s ostrými rysy ve tváři a sympatickým úsměvem překonal jako pilot stíhačky několik leteckých rekordů, ale nikdy nezažil boj. Jeho starý kamarád a spoluhráč z partií pokeru Tooey Spaatz chtěl tuto historickou operaci řídit osobně, jenže věděl o tom, že Spojenci jsou schopni dešifrovat německé zprávy a spojenecké velení považovalo jeho vyslání nad nepřátelské území za příliš riskantní, nehledě na to, co se stalo předchozí měsíc.

4. července se šest posádek z 15. bombardovací letky, které byly v květnu vyslány do Anglie, aby tam cvičily s britskými stroji, přidalo

Vládcové nebes

k šesti britským strojům při malém útoku na dobře chráněná německá letiště v Nizozemí. Útok byl nařízen generálem Henrym H. „Štístkem“ Arnoldem, velitelem letectva amerických pozemních sil, a měl nadšenou podporu amerického prezidenta Franklina D. Roosevelta.* Arnold měl za to, že americký státní svátek je ideálním dnem pro první nálet Američanů proti Němcům, jenže Spaatz na začátku července v Anglii neměl žádné stroje. A tak se na Den nezávislosti letělo s letouny Douglas A-20, jež byly vyrobeny v Americe a prodány RAF, která je přejmenovala na Bostony. Dva z dvanácti bostonů s americkými osádkami a jeden s anglickou posádkou se nevrátily a kapitán amerického letectva Charles C. Kegelman měl co dělat, aby se se svým poškozeným strojem vrátil do Anglie.

Tibbetsova mise byla jiná a mnohem důležitější. Čtyřmotorové bombardéry, jádro 8. velitelství, měly vůbec poprvé vzlétnout do akce a mělo to být bombardování z velké výšky. Měla to být první zkouška nové podoby války, která byla dílem Arnolda, Spaatze a Eakera. Letečtí stratégové pracovali na plánech celé roky a ve Spojených státech se jejich přístupy testovaly při výcviku, jenže „(naše) teorie o denním bombardování mohla být ověřena pouze v boji,“ napsal Eaker Arnoldovi před akcí.

Cílem bylo seřaďovací nádraží u Rouenu v severní Francii, kde byla upálena Jana z Arku. Byla to „snadná záležitost“, krátký nálet s podporou britských stíhaček Spitfire na celé trase letu, ale Spaatz byl přesto nervózní. Churchill naléhal na Roosevelta, aby zrušil právě vybudované 8. velitelství a podřídil jeho bombardéry RAF, která v noci bombardovala průmyslová města v Porúří. Kdyby nálet neuspěl a Armstrong by přišel o své stroje, britský premiér by možná prosadil svou.

Důstojníci RAF, kteří se Spaatzem z řídicí věže sledovali vzlet, vypadali znepokojeně. Při denních náletech britského letectva byly jejich bom-

* 20. června 1941 se US Army Air Corps (USAAC) transformoval v US Army Air Forces (USAAF).

bardéry Wellington a Blenheim německými stíhači doslova rozcupováni. A 20 létajících pevností, které Američané zaslali Britům předešlého roku, mělo v boji doslova katastrofální výsledky. Spaatz však měl za to, že to neodpovídá potenciálu této zbraně, která podle něho mohla vyhrát válku. Z bezpečnostních důvodů nebyly britské létající pevnosti vybaveny přísně tajným Nordenovým zaměřovačem a neměly ani obrannou palebnou sílu jako nejnovější model B-17. Navíc Britové letěli v příliš velké výšce, což vedlo k malé přesnosti bombardování a mechanickým problémům v mrazu nad 10 kilometry. Britové však stále o bojovém potenciálu tohoto stroje nebyli přesvědčeni. Když 12 amerických létajících pevností zmizelo v oblacích nad Grafton Underwoodem, jeden poručík RAF, zavalitý Skot, se otočil k americkému důstojníkovi, jenž stál vedle něho, a řekl: „Budete rádi, když se jeden vrátí.“

Byla to však hladká akce, nebe bylo bez mráčku a německé stíhačky nikde. Při návratu potkaly létající pevnosti několik messerschmittů Me-109, rychlých a dobře vyzbrojených jednomístných stíhaček, ale spitfiry, které jim byly rovnocenné, je zahaly. Pouze jeden messerschmitt se dostal na dostřel létajících pevností a byl pokropen kulomety z „Birminghamské bleskové války“ (Birmingham Blitzkrieg). Nepřátelské stíhačky se „k našim strojům evidentně nechtěly přiblížit,“ řekl pak Eaker důvěřivému reportérovi z časopisu *Life*. „Chápu, proč. Piloti naše nové B-17 nikdy neviděli a hlavně kulometů, které kryjí všechny úhly, je varovaly.“

V Grafton Underwoodu Spaatz čekal, až se letouny vrátí. Jakákoli ztráta by byla špatná, ale ztráta Eakera či Armstronga by znamenala tragedii. Těsně před sedmou se v dáli objevily černé tečky. Spaatz je spočítal: Bylo jich jen jedenáct, ale pak se objevila dvanáctá. Všechny stroje se vrátily.

Když bombardéry proletěly kolem malé řídicí věže, kde byli shromážděni vysocí velitelé, na předních strojů byly vidět čerstvě napsané názvy: „Baby Doll“, „Peggy D“, „Heidi Ho“, „Johnny Reb“ – frajerské názvy fra-

Vládcové nebes

gerských letadel. Názvy odpovídaly sebevědomí posádek. Američané byli příliš mladí a příliš nezkušení na to, aby se báli. Když letadla přistála, pozemní personál vyběhl na letištní plochu, aby přivítal letce. „Všichni křičeli, skákali jako kluci a poplácávali se po zádech,“ vzpomíná důstojník pro styk s veřejností William R. Laidlow. Dokonce i onen skeptický důstojník RAF ze Skotska propadl nadšení. „To je něco!“ zvolal na věži. „Takže na večeri nebude žádný Yankee chybět.“

Když se „Yankee Doodle“ zastavil na stojánce, Eaker si svlékl svou leteckou kombinézu, zapálil si doutnák a šel na tiskovou konferenci. „Jedna vlaštovka jaro nedělá,“ poznamenal, ale úsměv na jeho tváři říkal něco jiného. Výsledek ho rozhodně potěšil a byl rád, že mohl letět při bojové akci. „Nic takového jsem ještě nezažil!“ Po prohlédnutí leteckých fotografií bombardovaných míst označil útok za „výjimečně dobrý“ na nezkušené letce. Plukovník Armstrong byl temperamentnější. „Zničili jsme Rouen,“ řekl reportérům, čímž nasadil latku nadsázky, jež charakterizovala oficiální zprávy o bombardování po zbytek války.

Pouze jedna létající pevnost utrpěla poškození zásahem flaku a jen dva letci byli zraněni, oba kvůli holubovi. Ten narazil do plexisklové přídě, rozbil ji a poranil navigátora a bombometčíka. Jejich šrámy byly první krví, kterou američtí letci prolili při bombardování, které trvalo téměř tisíc dnů a jež vedlo ke smrti 26 tisíc letců z 8. velitelství.

Po zpravodajském rozboru se posádky, stále v těžkých leteckých bundách, setkaly se zástupci tisku, kterým nálet popsaly „jako šťastný tým amerického fotbalu“. Ta noc měla atmosféru „soboty po velkém zápase“, kdy hrdinou byl seržant Kent West, střelec z Birminghamské bleskové války, jenž byl označen za muže, který sestřelil německou stíhačku. Jeho tvrzení bylo později změněno na „poškodil“, ale Eaker poslal pro jeho dvojhlavňový kulomet a nechal si jej jako loveckou trofej našroubovat na zeď ve svém štábu v opatství Wycombe Abbey, což byla původně dívčí škola v městečku High Wycombe na západ od Londýna.

„Byla to hračka,“ řekl syn hospodského Walt Kelley, který létal s „Heidi Ho“. „Byli jsme namyšlení, když jsme vzlétli, a ještě více, když jsme přistáli. Oslavovali nás a psal o nás tisk. Některé stroje frajersky přeletěly nad letištěm, než přistály.“

Takové už to nikdy potom nebylo. O měsíc později, když Američané letěli dále, než je mohly doprovázet spitfiry, nepřátelské stíhačky začaly ničit Eakerovy bombardéry s alarmující pravidelností. A někteří z těch veselých chlapců, kteří stáli v bahně „Graftonského močálu“, jak přezdívali svou špatně odvodněnou základnu, a připíjeli na svůj úspěch, zahynuli. Přesně rok od náletu na Rouen zahynulo nad Řeznem a Svinibrodem pětkrát tolik amerických letců, než kolik jich při prvním útoku vylétlo z Grafton Underwoodu, z malého letiště pojmenovaného po nedaleké midlandské vesnici s devětadevadesáti obyvateli.

Ale v jednom důležitém ohledu se Rouen stal předzvěstí. Touto misí mladí muži v letounech převzali břímě americké vzdušné války od generálů a jejich štábů na zemi, velitelů, kteří vybírali cíle a vymýšleli operace. Před každým náletem byly posádky detailně informovány o počasí, o nepřátelské obraně a lokaci cíle, ale jakmile se vznesly do vzduchu, ocitly se v jiném světě. „Ani ten nejdokonalejší plán nemohl uspět, kdyby se jim nedařilo,“ řekl William Laidlaw.

Na počátku roku 1942 se členové posádek amerických bombardérů učili bojovat prostřednictvím zkušenosti a experimentu, každá akce tak byla zároveň výcvikovou lekcí. Byl to zvláštní druh zkušenosti, který byl odlišný od toho, co zažívali pěšáci. Jakmile se letci dostali do vzduchu, nemohli svému štábu odeslat informace, jež by vedly ke změně bojového plánu. Na to se tam zabíjelo příliš rychle a příliš daleko od centrálního velení. A neexistovaly ani žádné posily, takže každá akce znamenala maximální nasazení všech dostupných letounů. Tito muži to museli vybojovat sami. Ve vzduchu byli sami a byli nuceni činit vlastní rozhodnutí, jestliže plán nevyšel, což se v bojovém chaosu stávalo takřka pokaždé. Jak napsal plukovník Laidlaw: „Ve strategické bombardovací kampani žádný

Vládcové nebes

důstojník – ani ten nejzkušenější velitel s tím nejlepším štábem na zemi – nemohl sám vytýčit cíle.“ Počasí, mechanický stav strojů, síla protivníka, výcvik a duševní stabilita posádek a nejméně deset dalších veličin ve vzduchu i na zemi určovaly to, co se bude bombardovat a kdo zemře.

Pěchota a námořnictvo měly za sebou po staletí kumulovanou zkušenost, o kterou se mohly opřít při vytváření strategie. Za první světové války sice došlo k nevelkému bombardování a Japonsko, Německo a Itálie v 30. letech využívaly bombardérů k terorizování měst a vesnic v Číně, ve Španělsku a v severní Africe, avšak před druhou světovou válkou neměl nikdo zkušenost se strategickým bombardováním. Romanopisec John Steinbeck v roce 1942 o tom napsal: „Ze všech složek ozbrojených sil má letectvo nejméně precedentů a nejmenší tradici.“

Plukovník Budd Peaslee, jeden z legendárních velitelů 8. velitelství, tvrdil, že jen málo velkých velitelů letectva je uznáváno historiky, protože jen výjimečně veleli, jakmile se jejich síly dostaly do vzduchu, a protože rozhodnutí nějakého generála nikdy nevedlo k rozhodnému vítězství. Ve vzduchu rozhodovaly um a odvaha malých bojových týmů. „Jejich moc a autorita,“ psal Peaslee, „přesahovaly jejich věk, hodnost a zkušenosti.“

„Útok na Rouen,“ oznámil generál Štístko Arnold hned následujícího dne, „potvrzuje správnost naší linie přesného bombardování strategických cílů oproti kobercovému bombardování velkých území velikosti měst.“ Přání otcem myšlenky. Denní přesné bombardování ještě čekaly těžké zkoušky při náročnějších misích, za špatného počasí a proti odhodlanému nepříteli. Dějiny americké letecké války proti Německu jsou příběhem experimentu, testování nové válečné ideje, která se proměnila v dogma dlouho předtím, než Paul Tibbets dorazil do Británie. „První útok nebyl ničím jiným než gestem,“ poznamenal Budd Peaslee, „ale byl proveden s nadějí a sny dvou desetiletí amerického letectví.“

Ovládnutí vzduchu

V moderní válce existují dva typy leteckého bombardování: strategické a taktické. „Strategické bombardování,“ podle definice amerického letectva „provádí údery na hospodářství nepřítele, pokouší se ochromit jeho válečný potenciál ničením průmyslové produkce, morálky civilistů a komunikací. Taktické bombardování znamená vzdušnou podporu pohybu leteckých, pozemních či námořních sil.“ 8. velitelství provádělo oba typy bombardování, ale na počátku války velitelé sázeli takřka výhradně na bombardování strategické.

Arnold, Eaker a Spaatz byli žáky Williama „Billyho“ Mitchella, zakladatele americké vzdušné moci. V roce 1927, když dvanáctiletý Paul Tibbets poprvé vzlétl s dvojplášňákem, který pilotoval kaskadér ve frajerské bílé šále z hedvábí a kožené letecké čepici, Billy Mitchell psal a přednášel o přelomové myšlence – o bombardování. Právě tato idea vedla k teorii strategického bombardování, kterou major Tibbets poprvé vyzkoušel nad Rouenem.

Americké vojenské letectvo se zrodilo za 1. světové války a Billy Mitchell byl jeho prorokem. Byl to první americký letec, který dorazil na západní frontu, který létal nad nepřátelskými liniemi a který plně docenil ničivý potenciál bombardování. Tento syn senátora z Wisconsinu a vnuk železničního magnáta byl snem každého žurnalisty – pohledný, neohrožený a temperamentní, vynikající hráč póla, který mluvil plynně francouzsky, nosil kavaleristické boty a uniformy šité na míru. V osmnácti odešel z vysoké školy, aby mohl bojovat v americko-španělské válce a o desetiletí později psal živé zprávy, v nichž naléhal na to, aby se hipomobilní armáda, v níž sloužil na Kubě, proměnila v moderní vzdušnou sílu. V roce 1916, kdy se ve svých šestatřiceti naučil létat, byl jmenován velitelem malého leteckého oddílu spojařů, což byla první americká letecká jednotka. O dva roky později, jako brigádní generál, zorganizoval a vedl zámořskou sekci letecké služby amerických ozbrojených sil, což byla větší

Vládcové nebes

organizace, jež nahradila leteckou sekci a která byla předchůdkyní ještě rozsáhlejšího armádního leteckého sboru zformovaného v roce 1926. Ve Francii se Mitchell stal elitním velitelem. Byl odvážný a inovativní – a obdivovaný mladými letci, jako byl Carl Spaatz, jehož Mitchell navrhl vyznamenat Vojenským křížem, když sestřelil tři nepřátelská letadla. Ale největší slávu mu zajistily jeho nové myšlenky týkající se vzdušných sil.

První válečná zkušenost mu změnila život. Ačkoli žil s pěšáky v zákopecích, měl možnost létat s francouzským pilotem nad nepřátelskými pozicemi. „Překonali jsme bojovou linii během pár minut,“ psal, „zatímco armády stály tři roky na místě a nebyly schopny s tím něco dělat.“ Tvrdil, že „umění boje zmizelo. Opotřebovávací válka, postupné pobíjení nepřítelů, to bylo vše, čeho byly pozemní síly schopny“.

Když generál John J. „Black Jack“ Pershing přijel do Francie jako velitel amerických expedičních sil, Mitchell ho oslovil s troufalou žádostí: využít letecký sil k úderu za německé linie za účelem vyřazení letišť a zásobovacích kapacit. Právě tam bylo možné využít „letadlo pro strategii (Williama Tecumseha) Shermana, který chtěl válku zaměřit proti obyvatelstvu a ekonomice nepřítelů“, jak napsal historik Russell F. Weigley. Nejdřív Mitchell u Pershinga neuspěl, protože pro generála byla rozhodující přechota a nevýznamné letectvo chtěl využít jen pro průzkum a podpůrné role s minimálním bojovým významem. Ale v posledních měsících války, kdy se americké letectvo rozrostlo na 750 strojů, což činilo celých 10% spojeneckých vzdušných sil, mu Pershing dovolil, aby ve velkém využil spojenecké stíhačky a bombardéry při podpoře dvou velkých pozemních ofenzív u St. Mihiel a Meuse-Argonne. „Letecká ofenzíva, kterou Mitchell rozvinul v září (1918) u Meuse-Argonne, byla největší akcí svého druhu za celou válku,“ napsal ve svých vzpomínkách Štítko Arnold. „Do té doby byl boj ve vzduchu záležitostí individuálních duelů. (...) (Toto) bylo vůbec první masové využití letectva v boji.“

Arnold si přál, aby tam byl. Toužil po válce. Jako absolvent West Pointu byl jeden z prvních čtyř oficiálních vojenských pilotů v USA a létat se učil

u bratří Wrightů, Orvilla a Wilbura, v jejich letecké škole Daytonu v Ohio. V roce 1912 získal ceněnou Mackay Trophy pro vynikající vojenský let roku. Ale jako člen štábu leteckých sil byl považován za příliš cenného plánovače, než aby byl vyslán do boje. Přátelé ho začali přezdívat „Štístko“, což bylo odvozeno od Happy, protože měl stále ve tváři úsměv. Ten však skrýval temperamentní charakter a touhu po rozvoji amerického vojenského letectva. Byl jedním z prvních a nejnadšenějších příznivců Billyho Mitchella.

Arnold a Mitchell byli oba silně ovlivněni leteckým maršálem Hughem Trenchardem, zakladatelem a prvním velitelem britského vojenského letectva. První světová válka byla záležitostí takřka výhradně stíhaček, ale Trenchard hluboce věřil v bombardování, kterému podle něho patřila budoucnost. Když Němci bombardovali Londýn, nejdřív ze vzduchodolů (Zeppelinů) a pak v roce 1917 z dvoumotorových bombardérů Gotha, zabili téměř 1 400 lidí. Trenchard tehdy vyslal čtyřmotorové bombardéry Handley Page nad Porýní. Při rozhovorech s Trenchardem na frontě dospěl Mitchell k přesvědčení, že Američané by měli vytvořit to, co se podařilo Britům: Autonomní vzdušnou sílu, která by svými pravomocemi a postavením byla rovnocenná námořnictvu a pozemním vojskům.

Když bylo 11. listopadu 1918 podepsáno příměří, dva dny poté, co se na frontě objevila první letka amerických nočních bombardérů, Mitchell již plánoval strategické útoky na německý týl, jež měly zahrnovat použití zápalných bomb a plynu při ničení úrody, lesů a dobytka. „Jsem si jist, že kdyby válka pokračovala, rozhodly by ji vzdušné síly,“ napsal později.

Mitchell čerpal z mnoha zdrojů. Jedním z nich byl italský letecký velitel gen. Giulio Douhet. Tři roky po Mitchellově návratu z války Douhet publikoval své hlavní dílo *Il dominio dell'aria*, knihu, která z něho učinila hlavního světového propagátora vojenského letectví. Mitchell tuto knihu nikdy nečetl, ale možná že viděl výtahy připravené ministerstvem obrany a psal si s jedním z Douhetových přátel a krajanů, s Giannim Capronim, leteckým konstruktérem. Tak či onak, Mitchell přijal Douhetovy ideje.

Vládcové nebes

Zkušenost první světové války byla příliš silná, oba se snažili zamezit zdoluhavým opotřebovávacím bojům a masakrům. Navrhovali válku zkrátit návratem k ofenzivnímu pojetí. Pokroky v technologii zabíjení – kulomet, bojové plyny a moderní dělostřelectvo – učinily z útoků pěchoty na zákopy sebevraždu. Řešení spatřovali v letectvu. Tak jako technologie zvýhodnila obranu, nyní měla hrát ve prospěch ofenzívy. Letadlo, nejvýznamnější útočná zbraň, která byla dosud vyvinuta, mělo prolomit hegemonii obrany. V době, kdy němečtí stratégové v reakci na statickou válku, kterou právě prohráli, začali tajně vyvíjet nové formy boje založené na rychle útočících tancích a obrněných vozidlech, Mitchell s Douhetem hlásali bleskovou válku z nebe.

Douhet trval na tom, že budoucí konflikty budou krátké, totální a „maximálně násilné“. Že je rozhodnou mohutné flotily bombardérů s dlouhým doletem, že zvítězí ta strana, která zaútočí první a která bude útočit bez přestávky. A ovládne vzduch nikoli primárně ničením vzdušných sil nepřítele, ale destrukcí jeho leteckých základen, komunikací a průmyslových středisek. Douhetovými slovy: „Nestačí postřílet všechny ptáky ve vzduchu, abyste vyhubili druh. Zůstanou ještě vejce a hnízda.“ Zničení vajec a hnízd znamenalo strategické bombardování, jediný typ bombardování, který Douhet upřednostňoval.

Jakmile by bombardéry, oproti stíhačkám, jež podle Douheta měly být zlikvidovány bombardéry nového typu, ovládly vzduch, hlavními terči by se stala klíčová průmyslová města, nikoli armády v poli. Útoky na tato životně důležitá centra měla otřást morálkou civilistů, zničit schopnost nepřítele válčit a vést k milosrdně rychlé kapitulaci, aniž by existovala nutnost zapojit pozemní nebo námořní síly. V nové válce se „celý národ může stát bojovou silou,“ tvrdil v Douhetových intencích Mitchell. „Válka,“ napsal Douhet, „už není střet mezi armádami, nýbrž mezi národy, mezi obyvatelstvy. Rozdíl mezi vojákem a civilistou se stírá, (...) protože když jsou státy ve válce, účastní se jich všichni: voják se

svou puškou, žena nakládající v továrně granáty, farmář sklízající pšenici, vědec ve své laboratoři.“

Vášnivý fašista Douhet prosazoval totální válku v mnohem nemilosrdnější podobě než Mitchell. V jeho nové válce nebylo místo pro morálku. „Omezení kladená na takzvané nelidské a hrůzné prostředky války nejsou nic než mezinárodní demagogické pokrytectví. (...) Na válku,“ napsal, „je třeba se dívat bez emocí jako na vědu, ať už je ta věda jakkoli strašná.“ Jak napsal jeden moderní historik: „(V Douhetově díle) lze vidět definitivní a děsivé odloučení od jakékoli odpovědnosti za politické a sociální důsledky válečných činů.“

Vůbec poprvé v dějinách moderních ozbrojených střetů se civilisté stali záměrnými cíli války nejen proto, že se podíleli na výrobě, ale také proto, že bylo snadné je zastrašit. Jak Douhet, tak Mitchell byli přesvědčeni, že civilistům chybí odvaha na to, aby odolali ve vertikální válce vedené prostřednictvím mocných výbušnin, zápalných látek a jedovatých plynů, které v té době vzbuzovaly stejnou hrůzu jako dnes atomové zbraně. Zkušenost byla taková, že způsobily masovou paniku a hrůzu v Londýně i Kolíně nad Rýnem, a to byly mnohem menší vzdušné útoky než v budoucích válkách. Nové konflikty měly být rozhodnuty rychle, tvrdil Douhet, právě proto, že „rozhodující údery budou vedeny na civilisty, což je nejméně odolný prvek válčících zemí“.

V jednom z Mitchellových scénářů, při kterém vstávaly vlasy hrůzou na hlavě – bombardování New Yorku –, se měl ve vzduchu a v metru rozšířit bojový plyn, což by vedlo k masivní evakuaci města. Jakmile by uprchlíkům z New Yorku a dalších velkých měst v USA, která by byla bombardována, byly odepřeny základní životní potřeby, vláda by byla nucena kapitulovat.

Pro Douheta a Mitchella znamenala krátká válka snížení ztrát. Čím krutější by byla válka, tím by ve skutečnosti byla humánnější. Raději rozhodnout terorizováním obyvatel „několika granáty s plynem,“ psal Mitchell, „než je jako teď masakrovat dělostřelectvem nebo bajonetý.“

Vládcové nebes

Mitchell dokonce navrhoval, aby v budoucích válkách bojovaly nikoli velké armády, nýbrž elitní jednotky válečných letců, jež by byly moderními obdobami „obrněných středověkých rytířů“. I to mělo zachránit životy. Už jen samotná hrozba naprostého zničení, zdůrazňoval, měla být prevencí proti vypuknutí válek. „Vzdušná síla s sebou přinesla novou doktrínu války, (...) a novou doktrínu míru.“

V tomto bodě se Douhet a Mitchell rozcházel. Douhet používal temný darwinovský jazyk. Válka je součástí našeho evolučního vybavení, máme ji v krvi. Mír je jen naivní sen. Douhet prosazoval „nelítostné bombardování ze vzduchu (...) zaměřené na velká města“, s cílem zničení nejen továren a komunikačních sítí, ale veškeré „společenské organizace“.

Po celá staletí byli vojenští teoretikové ze západního světa v zajetí myšlenek pruského spisovatele Carla von Clausewitze, který tvrdil, že hlavním cílem války je zničení ozbrojených sil nepřítel. Mitchell s Douhetem tento železný zákon zpochybnili. Soudobý vojenský myslitel jejich ideje shrnul následovně: „Dějiny civilizovaného lidstva znají tři (...) revoluční vojenské vynálezy: disciplínu, střelný prach a letadlo. (...) Letadlo umožnilo (...) poprvé v dějinách války udeřit (...) přímo na centrum a zdroj nepřátelské moci – na obyvatele, hlavní město, průmyslová, obchodní a politická střediska –, aniž by bylo nutné porazit ozbrojené síly, které tato centra chrání.“

Mitchell předvídal, že stát, který bude připraven vybudovat masivní bombardovací sílu schopnou tvrdých, neustávajících úderů na nepřátelské hospodářství a obyvatelstvo, ukončí válku dříve, než jeho pěchota nebo námořnictvo do ní budou moci vstoupit. Nepředvídal však přesné bombardování. Bombardování z velké výšky totiž mělo být velmi nepřesné. Při útoku na průmyslové cíle měly bombardéry „sázet svá vejce do středu města“, jak by řekl letecký maršál Trenchard, ničit nejen továrny, ale i nevinné civilisty.

Mitchell podporoval své ideje s velkou vášní, uvnitř vojenské byrokracie jako asistent náčelníka letectva a mimo ni v mnoha knihách, článcích

a veřejných přednáškách. Když stál na pódiu, používal vycházkovou hůl se zlatou hlavicí k tomu, aby podtrhl své argumenty. Humorista Will Rogers o něm mluvil jako o „Napoleonovi vzduchu“. Když mu oponovali vysocí velitelé pozemních sil a námořnictva, kteří ve vzdušných silách viděli jen pomocný prvek pro tradiční válku na zemi nebo na moři, zaútočil na ně s takovou vervou, že si znepřátelil právě ty síly, které chtěl přesvědčit.

Jeho ideje byly o krok před technologiemi, které je měly umožnit. Žádný bombardér schopný strategického útoku nebyl plánován, vyráběn ani používán. V roce 1925 poznamenal jeden vojenský expert: „Bombardér může zasáhnout město z výšky tří kilometrů, je-li to město dost velké.“ Ale Mitchell byl moderní člověk a věřil v rozvoj techniky. Byl přesvědčen o tom, že americká věda a technika brzy vyvinou bombardér, který z něho učiní proroka.

Mitchellovy myšlenky narazily na další překážku, kterou jeden spisovatel označil jako „morální blok“. Na konci první světové války americký ministr obrany Newton D. Baker nařídil letectvu, aby nepodnikalo žádné útoky, „jejichž cílem by byl průmysl, obchod či populace“. Boj proti civilistům, tvrdil Baker, porušuje tradiční náboženské a humanitární ideály. Průzkumy veřejného mínění později ukázaly, že veřejnost tento pohled podporuje. Američané byli též unaveni válkou a nechtěli další výdaje pro armádu. A tak Mitchell prohnane argumentoval pro samostatné letectvo v jazyce rozpočtových omezení a obrany státu. Podle něho by velké letectvo dokázalo pobřeží USA a předsunuté základny na Aljašce, Havaji a Filipínách ubránit mnohem efektivněji a levněji než námořnictvo. Tvrdil, že cena jedné bitevní lodi je stejná jako cena tisíce letadel.

V té době platilo dogma, že letadlo bitevní loď nepotopí. Mitchell to považoval za archaický nesmysl a přiměl své spojence v Kongresu, aby uspořádali sérii zkoušek. Při té nejpamátnější, v červenci 1921, jeho malá letka poslala za pomoci tunových bomb ke dnu zajatou německou bitevní loď Ostfriesland u pobřeží Virginie. Námořnictvo tyto testy označilo za neférové. Loď byla zakotvena a její děla zacpána. A jelikož se gene-

Vládcové nebes

rál Pershing postavil proti nezávislému letectvu, Mitchell u pozemních sil neprorazil. Nicméně stále svou ideu prosazoval s takovou vehemencí, že armáda odmítla potvrdit jeho opětovné jmenování asistentem náčelníka leteckých sil a v roce 1925 byl odsunut do odlehlého San Antonia, kde jedna ze stěn jeho kanceláře sloužila jako latrína. „Mitchellův pobyt v Texasu,“ napsal jeden historik, „byl tak trochu jako Napoleonovo vyhnanství na Elbě. Intrikoval a plánoval pokračovat v boji.“ Ale na rozdíl od malého císaře nedokázal zůstat tiše, „dokonce ani v texaské polopoušti“. Když využil dvou tragických leteckých nehod k útokům na nekompetentnost a „zločinnou ignoranci“ námořnictva a ministerstva obrany, vedlo to k válečnému soudu, který mu měl sloužit jako celonárodní fórum pro jeho ideje. „Nedal si pokoj, dokud se z něho nestal mučedník,“ řekl Štístko Arnold, který se právě stal důstojníkem leteckých sil pro styk s veřejností.

Během senzačního sedmítýdenního procesu dali Spaatz a Arnold své kariéry všanc, když se za něho postavili, a Ira Eaker, který měl jisté právní vzdělání, pomáhal obhajobě. Všichni tři domýšlivého průkopníka ctili, bez ohledu na jeho excesy. Letci na všech úrovních podporovali Mitchellovy ideje o vzdušné síle, přestože někteří, jako por. James H. Doolittle, cítili, že jeho radikalismus mu může uškodit. „Tak jako všichni fanatici byl netolerantní k jiným názorům,“ později napsal Doolittle.

Mitchell byl za neuctivá veřejná vyjádření na pět let propuštěn ze služby. Ale jeho myšlenky pro něho znamenaly více než jeho vojenská kariéra. Dále na veřejnosti bojoval za nezávislé, ofenzívně orientované letectvo. Na oficiálních místech závisel na příznivcích, jako byl Štístko Arnold, kteří stále vedli jeho „bitvu idejí“, jež postavila mladé letecké důstojníky proti konzervativcům v Pentagonu.

Arnold a jeho lidé – zvaní „bombardovací mafie“ – byli spjati svou oddaností k Mitchellovi a láskou k létání. Byli to průkopníci letectví a vytvořili četné rekordy, jež byly stejným dokladem potenciálu vojenského letectví jako Mitchellovy texty. V roce 1929 Spaatz a Eaker tvořili část posádky čtyřmotorového letounu „Otazník“ (Question Mark), který

využíval revoluční techniku čerpání paliva ve vzduchu a díky tomu vytvořil nový vytrvalostní rekord, když zůstal ve vzduchu více než 150 hodin. O 7 let později byl Eaker prvním pilotem, který dokázal letět pouze podle přístrojů přes celý kontinent. Tato zkušenost z něho učinila lepšího velitele v nadcházející válce, když jeho letouny byly nuceny létat za vrtošivého počasí.

Štítko Arnold vedl deset dvoumotorových bombardérů v roce 1934 při nonstop letu z Washingtonu, D.C., na Aljašku a zpátky, což byl v době, kdy nad nezmapovanými subarktickými horami neexistovaly vzdušné koridory, úžasný výkon. Následujícího roku byl povýšen na brigádního generála a stal se velitelem hlavní bojové složky leteckých sil, 1. bombardovacího křídla v March Fieldu v Kalifornii. Mezitím spolu s Eakerem, který studoval žurnalistiku na University of Southern California, vydal tři knihy o letectví, jež nesly Mitchellovu pečeť. Tak jako předvíдалy jedny noviny v době válečného soudu s Mitchellem, „mitchellismus bude žít... i po Mitchellově smrti.“

Bombardovací mafie

Když Billy Mitchell v roce 1936 zemřel, jeho reputace žila dále v přednáškách instruktorů v Taktické škole leteckého sboru (Air Corps Tactical School) v Maxwell Fieldu v alabamském Montgomery. Byla to první profesionální škola pro letce a letecké plánovače na světě a stala se kolébkou nejnovějších idejí týkajících se strategického bombardování. „Minulá válka nás nezajímá,“ popsal úkol své školy studentům podplukovník Harold L. George. „Nás zajímá, ... jak mohou být letecké síly nasazeny v příští válce.“ Při jednání s Pentagonem letečtí velitelé stále hovořili o bombardéru jako o defenzivní zbraně, ale v Maxwell Fieldu převládly útočné ideje. Byl to pozměněný mitchellismus. George a jeho kolegové zavrhlí Mitchellovu a Douhetovu myšlenku, že bombardování může mít

Vládcové nebes

větší dopad na morálku než na výrobu. A zatímco Mitchell a Douhet volali po zničení hlavních hospodářských center nepřítele, jediným cílem, který jejich žáci přesně identifikovali, byl letecký průmysl. Jaká jsou úzká hrdla v průmyslové infrastruktuře a jak je vyřadit? Letečtí vizionáři v Maxwell Fieldu se těmito otázkami přímo zabývali. Při tom přišli s něčím novým a vyloženě americkým: s denním přesným bombardováním.

Vymysleli novou „filozofii“ války ještě předtím, než letectvo začalo testovat vynález, který ji umožnil. Tím byl Nordenův zaměřovač, nejdůležitější tajná zbraň Ameriky před projektem Manhattan. Byla pro námořní letoun vynalezena v roce 1931 samotářským nizozemským technikem Carlem L. Nordenem. Jeho žena ho peskovala a říkala mu, že je „obchodník se smrtí“, ale Norden tvrdil, že se snaží zachránit životy tím, že umožní zpřesnění bombardování. Dva roky poté, kdy námořnictvo začalo s testováním, pozemní síly zaměřovač koupily pro letouny pobřežní obrany. Za 1,5 miliardy dolarů – 65 % nákladů projektu Manhattan – jich získaly 90 tisíc. Když jej posádky 1. bombardovacího křídla Štístka Arnolda zkoušely nad jasným nebem Mohavské pouště v Kalifornii, byly udiveny jeho přesností.

To byl právě ten technologický průlom, ve který v Maxwell Fieldu doufali. Nordenův přístroj založený na gyroskopu, který počítal rychlost a úhel padající bomby, podle nich umožnil zefektivnění a zlidštění bombardování z velké výšky, což tvrdili v roce 1935, kdy se o něm dozvěděli. Nastal však problém. Pentagon zaměřovač chápal jako obrannou zbraň. Měla být instalována pouze na bombardérech chránících severoamerické pobřeží před námořní invází. Bombardovací mafie uvažovala jinak. Argumentovala tím, že města nyní mohou být bombardována s chirurgickou přesností, kdy lze ničit pouze klíčové hospodářské objekty jako elektrárny a ropné rafinerie. To vyvrátilo Mitchellův argument, že bombardování z velké výšky bude nepřesné. „Myšlenka na zabíjení tisíců mužů, žen a dětí odporuje americkým zvyklostem,“ napsal major Haywood S. Hansell, jedna z maxwellských hvězd – a později stratég a bojový velitel. Han-

sell výmluvně dodal, že zabíjení civilistů je také vojensky neefektivní. Lidé nejsou dobrým terčem, protože oproti tomu, co tvrdili Douhet s Mitchellem, jsou odolní. Mohou být evakuováni z měst a nalézt ochranu v bunkrech, zatímco průmysl je křehký, nemobilní a prakticky nechránitelný.* To byla válka vhodná pro americkou povahu. „Kombinovala morální zábrany, historický optimismus a technologické průkopnictví, což jsou všechno americké národní rysy,“ napsal historik John Keegan.

Ačkoli jim Pentagon zakázal studovat hospodářství druhých zemí a ačkoli jim jejich rozpočet zabránil najímat školené ekonomy, teoretikové v Maxwelle – Donald Wilson, Kenneth Walker, Harold George, Muir Fairchild a Haywood Hansell – sami analyzovali americký průmyslový systém. To vedlo k plánu založenému na ideji „průmyslových sítí“, ke strategii, kterou později mohli uvést do praxe jako členové Arnoldova plánovacího oddělení.

Tvrdili, že moderní průmyslové státy jsou vůči vzdušnému útoku vysoce citlivé, protože jejich hospodářství vytváří jemnou, vzájemně propojenou síť. Stačí pak, když neúnavné přesné bombardování zasáhne pouze ta odvětví, která vyrábějí produkty nebo poskytují služby nutné pro takřka všechny další obory. Zničení „uzlových bodů“ – oceláren, elektráren, závodů na kuličková ložiska, ropného průmyslu, vagónek – a veškerého válečného průmyslu mělo vést ke kolapsu, který by znemožnil pokračování vojenského odporu.

Očekávalo se, že v příští válce budou nepřáteli Ameriky Japonsko a Německo, takže podle bombardovací mafie bylo nezbytné najít základny ve spojeneckých zemích, jako byla Čína a Anglie, odkud bude možné vést strategické bombardování. To mělo být zahájeno na začátku války a naplno se mělo rozvinout během dvou let. Během této doby mělo dojít k plné mobilizaci amerického zázračného výrobního potenciálu. Na počátku roku 1935 byla tato teorie, kterou nemohli vyzkoušet žádným

* V roce 1943 byl německý průmysl odolný, mobilní a dobře chráněný.

Vládcové nebes

letadlem ani válkou, čirým vizionářstvím a spekulací. Později toho roku letecký sbor dostal své letadlo. Po šesti letech dostal svou válku.

V roce 1927 generál Douhet napsal, že „skutečný bojový letoun schopný vnutit svou vůli nepříteli zatím nebyl vynalezen a nezdá se, že k tomu brzy dojde“. V 30. letech se to americké vojenské letectvo pokusilo změnit. Společnost Boeing Airplane ze Seattlu uzavřela smlouvu s pozemními silami na projekt, který mnoha leteckým inženýrům připadal nereálný: Vývoj celokovového jednoplošného letounu, který by byl velký a rychlý zároveň a který by dokázal, že velikost nemusí nutně snižovat aerodynamiku. Odpovědí Boeingu byl B-17 (model 299) – létající pevnost. Zatímco předchozí americké bombardéry měly dva motory, prototyp létající pevnosti z roku 1935 měl čtyři hvězdicové motory o výkonu 750 koní, díky čemuž byl rychlejší než jakákoli americká stíhačka. Poslední model, B-17G, který byl začleněn do ozbrojených sil v roce 1943, měl čtyři motory o výkonu 1 200 koní, obvykle nesl 2 500 kg bomb, při plném naložení letěl ve výšce 8 kilometrů rychlostí 230 až 370 kilometrů za hodinu a měl bojový rádius 1 000 až 1 200 kilometrů v závislosti na nákladu. Bylo to elegantní letadlo, které slibovalo sílu i pohyblivost. Na zemi působilo vyzývavě, ve vzduchu ladně.

První stříbřité létající pevnosti dorazily na výcvikové letiště Langley Field ve Virginii nedaleko Washingtonu na počátku roku 1937, rok poté, co se Štítko Arnold vrátil do Washingtonu jako asistent náčelníka letectva. Tento pružný muž, mnohem více diplomat než ideolog, se po boku bouřliváka Billyho Mitchella naučil, že ve vztazích s ministerstvem obrany je třeba být opatrný. Vybuďoval si tam dobré vztahy s nadřízenými, což mu pomohlo získat tuto funkci. Když poprvé letěl s novým bombardérem, okamžitě si jej zamiloval. Na rozdíl od „abstraktní vědy na taktické škole leteckého sboru“ to byla „hmatatelná vzdušná síla“. V pozdější bojové podobě byl bombardér vyzbrojen dvanácti kulomety Browning ráže .50, z nichž osm bylo umístěno na pohyblivých věžích. Díky tomu se z letounu stal obávaný stroj. Vybaven Nordenovým zaměřovačem a novým autopi-

lotním systémem, vyvinutým v 30. letech, mohl dodat váhu idejím bombardovací mafie. Ale nejdříve bylo třeba přesvědčit ministerstvo obrany pro jeho útočné využití, nikoli jen k ochraně amerického vzdušného prostoru a pobřeží.

Příchod B-17 posílil myšlenku neporazitelnosti bombardérů, která byla jádrem Douhetova díla. Ale co kdyby nepřítel vyvinul systém protivzdušné obrany schopný ničit bombardéry bez doprovodu stíhačů? Proč plánovači leteckého sboru nenaléhali na vývoj stíhačky s dlouhým doletem? Jedním z důvodů byl nedostatek představitosti. Bombardovací mafie nepochopila, že radar, který byl tehdy v osmi zemích včetně USA vyvíjen jako systém včasného varování před leteckým útokem, bude brzy nasazen pro vojenské účely. Jejich uvažování bylo takovéto: Bombardéry budou detekovány až poblíž cíle a tam budou v takové výšce, že se ocitnou mimo dostřel pozemních kanonů. Jejich formace pak zajistí ochranu před nepřátelskými stíhačkami. „Dobře naplánovaný a provedený vzdušný útok nelze zastavit,“ prohlásil instruktor taktické školy leteckého sboru Kenneth Walker. Haywood Hansell zaujal realističtější přístup a připustil možnost, že nepřátelská protivzdušná obrana může být úspěšná. V takovém případě by bylo nutné přistoupit ke vzdušným útokům na základny stíhaček, letecké továrny a zdroje leteckého paliva. To znamenalo střet s Luftwaffe v brutální přímé konfrontaci, ve které by bombardéry nesly hlavní tíhu boje a v níž by se snažily o „opotrebování nepřítele leteckou válkou“. Létající pevnost musela nad Německem potvrdit oprávněnost svého názvu.

Nadšenci pro bombardování měli proti vývoji stíhaček s dlouhým doletem ještě jeden argument. Jelikož B-17 byl rychlejší než jakákoli stíhačka, jež v roce 1935 létala, zapojení stíhaček s dodatečnými nádržemi pro dlouhý dolet by redukovalo jejich rychlost a manévrovací schopnosti, takže by nemohly držet krok s bombardéry a musely by je nechat letět samotné proti lehčím, rychlejším stíhačkám. Vývoj vysokorychlostní stíhačky s doletem bombardéru byl považován za technicky nemožný.

Vládcové nebes

„Už jsme se rozhodli, že to nejde (stíhačky s dlouhým doletem). Nebylo možné nás zastavit, bombardér byl neporazitelný,“ řekl v upřímném poválečném rozhovoru generál Laurence S. Kuter.

Dalším faktorem byly peníze. Když Kongres a Pentagon souhlasily s koupí pouze třinácti B-17, vývoj stíhaček by ohrozil bombardovací program, který letectvo považovalo za „omluvu za svou existenci“, jak se výstižně vyjádřil major Donald Wilson.

Kdyby letečtí teoretikové jako Wilson a Kuter blíže prostudovali život a práci Billyho Mitchella, možná by věnovali větší pozornost roli stíhacího letounu při bombardování nejen jako doprovodu, ale i při stíhání. Za první světové války si Mitchell a další letečtí velitelé na frontě uvědomili, že žádná vzdušná operace – taktická, strategická ani průzkumná – není možná bez ovládnutí vzduchu. „Pro Mitchella bylo prvním úkolem leteckých sil,“ konstatoval historik Williamson Murray, „zničení leteckých sil nepřítelů, především jeho stíhacích strojů. Dokud toho nebylo dosaženo, nebylo možné útočit na jiné cíle. Proto byly rozhodujícím terčem nepřátelské stíhačky.“ Mitchell proto volal po tom, aby stíhačky tvořily nejméně 60 % válečných letounů.

Nadvláda nad vzduchem vybojovaná stíhačkami byla podmínkou pro úspěšnou bombardovací kampaň. V nadcházející válce v Evropě trvalo velitelům amerického letectva více než rok, během něhož utrpěli takřka ochromující ztráty, než to pochopili. Ale v polovině 30. let bombardovací mafie lobbovala za vznik něčeho, co Mitchell i Douhet přehlédli. Za vznik vojensko-průmyslového komplexu zaměřeného na masovou produkci bojových letadel.

Mraky letadel

V létě roku 1937 letectvo bojovalo, někdy i zoufale, za financování většího množství B-17. V té době mělo na letišti v Langley pouze sedm

těchto strojů pod velením Carla Spaatze. O rok později Mnichov všechno změnil.

Když Hitler připojil Rakousko, začal od Československa požadovat Němci obývané Sudety. Na mnichovské konferenci 29.–30. září 1938 Británie a Francie obětovaly Československo. Ministerský předseda Neville Chamberlain po návratu do Londýna pronesl svůj slavný výrok: „(Přivezl jsem vám) čestný mír. Věřím, že je to mír pro naše časy.“

O necelé dva měsíce později se Franklin Roosevelt, který měl za sebou kariéru v námořnictvu, vyslovil pro mohutnou expanzi amerických leteckých sil, když naléhal na okamžité zvýšení výroby všech typů bojových letadel jak pro účely Spojených států, tak pro ohroženou Francii a Anglii. Byl přesvědčen, že pouze tisíce bombardérů přesvědčí Hitlera a ochrání americké pobřeží a strategické pozice včetně Panamského průplavu a Filipín před leteckými a námořními útoky Japonska a potenciálně i Německa. Po mnichovské kapitulaci si byl Roosevelt jist, „že... se zapojíme do války“ a že „ji rozhodnou letecké síly“, jak řekl jeho klíčový poradce Harry Hopkins. Ale tak jako většina Američanů trval Roosevelt na tom, že letecká válka se musí vést s morálními omezeními. Když válka v Evropě v roce 1939 vypukla, apeloval na obě strany, aby se zdržely „nemilosrdného bombardování civilistů v neopevněných městech“. Churchill souhlasil a pro byl také neupřímně Hitler, neboť jeho Luftwaffe se chystala na bombardování historického centra Varšavy.

V době mnichovské krize se Štítisko Arnold stál náčelníkem letectva a okamžitě jmenoval Spaatze a Eakera do vlivných postů. Zvítězili jsme „v bitvě o Bílý dům“, pověděl svým plánovačům, nyní musíme zvítězit ve výrobní bitvě. Arnold tento boj vedl s vášní a představivostí. Byl to vynikající vůdce a „dokázal inspirovat“, vzpomíná Robert A. Lovett, finančník z Wall Streetu, který se stal speciálním poradcem ministra obrany pro letectví. „V jeho nadšení bylo cosi okázalého a klukovského.“ Arnoldovo motto bylo vyryto do dřevěné plakety, kterou měl na svém

Vládcové nebes

stole: „Obtížné provádíme dnes. Nemožné přijde o něco později.“ Tvrdil, že to slyšel u bratří Wrightů.

Arnold, vůči nadřízeným elegantní a usměvavý diplomat, dokázal být chladný a úplně jiný vůči těm, kdo byli pod ním. Byl to ambiciózní člověk, „nemilosrdně“ netolerantní vůči neúspěchu, tak jako jeho přísný otec, lékař z Ardmoru v Pensylvánii. Arnold byl znám svými kázáními. Jednou křičel na Steva Fersona, nižšího štábního důstojníka. Ten zrudl a začal se potit. Pak se chytil za hrud' a skácel se na koberec před generálovým stolem. Dostal infarkt a zemřel. Když byl odnesen, Arnold všem řekl, ať jdou domů a odpočívají, ale sám zůstal ve své kanceláři a dále pracoval. „Většina ostatních,“ řekl Laurence Kuter, „šla také do svých kanceláří.“

Arnold sám utrpěl pět infarktů a ten poslední byl smrtelný. Někteří z jeho podřízených svého hektického šéfa označovali za tyrana, ale ti, kdo mu byli nejbližší, jeho přístup chápali. „Letectvo mělo být vybudováno včas, aby zastavilo katastrofu v Evropě a Tichém oceánu,“ řekl Kuter. „Žádný velitel nepracoval pod takovým tlakem jako on. Nesl tíhu požadavků prezidenta, Harryho Hopkinse a personálu Bílého domu, stejně jako ostatních vysokých úřadů.“

Aby v těchto střetech zvítězil, vytvořil Arnold spojení s podnikatelskými a vědeckými kruhy, s Hollywoodem, Kongresem a Bílým domem, kde jeho starý přítel generál George C. Marshall měl za úkol vybudovat velkou moderní armádu, která by se mohla postavit hrozbě ze strany Osy. Naštěstí měl po ruce Carla Spaatz jako náčelníka štábu. Spaatz se narodil a vyrostl v Boyertownu v Pensylvánii, nedaleko Arnoldova domova. Ačkoli byli celý život přáteli, byli zcela protikladní. Generálporučík Elwood R. „Pete“ Quesada, který pod nimi sloužil za druhé světové války, je srovnává následujícím způsobem: „Spaatz byl (...) intrikán a plánovač. (...) Ten by se nedostal do potíží. Arnold byl na druhé straně dynamický (...) a stále zkoušel něco nového. (...) Každý den měl nějaký nový projekt. (...) Spaatz byl hloubavý, kdežto Arnold byl činorodý a právě to z něho dělalo vynikajícího velitele. (Bez něho) bychom neměli samostatné lete-

ctvo.“ Jenže bez Spaatz jako protiváhy by se Arnold nedostal tak daleko. „Spaatz s lidmi vycházel lépe než Arnold.“ Tento „skromný“ člověk kolem sebe „šířil sebedůvěru, protože byl zatraceně klidný“.

Spaatz měl rád poker, bridž, kubánské doutníky a kořalku z Kentucky. Při veselých večírcích u Arnolda hrál na kytaru a měl takřka neomezený repertoár pikantních písniček. Když dohrál, šel si zapálit doutník. „Nikdy se nic nenaučím, když mluvím,“ říkal lidem. „Arnold a Spaatz se navzájem obdivovali,“ řekl Quesada. „Hodili se k sobě a byli skutečným týmem, ačkoli Arnold přeháněl... potenciál letectva, zatímco Spaatz nikdy v ničem nepřeháněl.“ Rozdíl mezi nimi byl podle Quesady v tom, že Spaatz „byl spíše moudrý než rozhodný. Arnold byl spíše rozhodný než moudrý“.

V roce 1938 měl letecký sbor plány, ale nikoli letadla.* V květnu 1940, když se Francie otřásala pod německým útokem, požadoval Roosevelt roční produkci 50 tisíc letadel a chtěl po leteckém průmyslu, aby zvýšil svou normální kapacitu 2 000 letadel ročně na více než 4 000 měsíčně. Kongres rychle poskytl finanční prostředky. Arnoldovými slovy: „Během 45 minut jsem dostal 1,5 miliardy dolarů a bylo mi řečeno, abych vytvořil válečné letectvo.“ V době mnichovské krize bylo americké letectvo s 1 200 bojovými stroji a 22 700 důstojníky a příslušníky mužstva co do velikosti až na dvacátém místě na světě. V prosinci 1941 již mělo téměř 340 tisíc důstojníků a příslušníků mužstva a téměř 3 000 bojových letounů. Nejnovější z nich byl B-24 Liberator, který měl vyšší rychlost a delší dolet a unesl více bomb než jednodušší a obratnější B-17. V roce 1944 masová výroba a masové vzdělání – sféry, ve kterých USA vynikaly – dodaly Spojeným státům nejsilnější letectvo na Zemi s 80 tisíci stroji a 2,4 milionu letců a příslušníků podpůrného personálu, což činilo 31 % celkového personálu pozemních sil. Byla to větší síla než ta, které generál Pershing velel za první světové války. V roce 1944 americké továrny vyrobily více než 9 000 bojových letounů čili dvakrát více, než Roosevelt požadoval

* V originále „plans but not planes“, pozn. překl.

Vládcové nebes

v roce 1940, což byl údaj, který ve své době Hitler i většina prezidentových poradců považovali za „čirou fantazii“. „Nikdy předtím ani potom“, napsal jeden z Arnoldových životopisců, „nebyla vojenská mašinerie takových rozměrů a technologické složitosti vytvořena v tak krátkém období.“ A došlo k tomu díky partnerství podnikatelů a vlády, které ve značně militarizovaném nacistickém státě nebylo možné. „Arnold to všechno vedl, inspiroval a prosazoval,“ řekl Lovett. Ale tempo výroby ještě v roce 1942 nebylo dostatečné na to, aby bylo možné vytvořit velkou bombardovací sílu. A s prvními vlnami expanze, mezi roky 1938 a 1942, se nevyhnutelně snížily výrobní a výcvikové standardy, které v prvních letech bojů ovlivnily výkony posádek a strojů.

20. června 1941 ministr války Henry L. Stimson oficiálně ustavil Army Air Forces a když Arnold začal působit v americkém sboru náčelníků a v britsko-americkém sboru náčelníků, získalo letectvo značnou nezávislost na pozemních silách. Prezidentský úřad přišel s návrhem výroby pro rychle se blížící válku. V srpnu 1941, během hektického devítidenního úsilí, čtyři bývalí instruktoři z Maxwell Fieldu – Harold George, Kenneth Walker, Laurence Kuter a Haywood Hansell – sepsali dokument zvaný Air War Plans Division-1, který vypadal jako „přednáška z taktické školy“. Dokument s neuvěřitelnou přesností předpověděl množství mužů a strojů potřebných k vítězství proti Německu a vedle výrobního plánování deklaroval hlavní cíl letectva ve válce: „vést neustálou a nepolevující vzdušnou ofenzívu proti Německu a Itálii, zničit jejich vůli a schopnost pokračovat ve válce a učinit vylodění buďto zbytečným, nebo možným bez velkých ztrát.“ Jak se dalo očekávat, Harold George a jeho plánovací tým podcenili vývoj stíhačky s dlouhým doletem. Navíc stíhačka, kterou požadovali, byla špatný typ – velký a těžce vyzbrojený válečný stroj, létající pevnost bez bomb.

Když Marshall a Stimson tento plán podpořili, letectvo konečně prosadilo uznání strategického bombardování. Dosáhlo toho, čemu Arnold říkal „Magna Charta“.

Přesto se nevyhnuli problémům. Plánovači letectva založili svou strategii na výcvikových letech za jasného počasí, v nízké výšce a bez odporu, byť jen simulovaného. William Wister Haines, který sloužil jako štábní důstojník u 8. velitelství, ve svém poválečném románu „Command Decision“ napsal, že přesné bombardování, jak si je představovali v roce 1941, „mohlo ukončit války asi tak, jak doktor může zajistit nesmrtelnost“. Pří-nejlepším to byla nevyzkoušená „terapie“. Ale stala se dogmatem, nejen nevyzkoušenou, ale navíc nezpochybněnou ortodoxií, doktrínou, která vedla ke zbytečným ztrátám mužů a letadel v prvním roce a půl bombardování Německa, kdy se posádky amerických bombardérů setkaly s válkou, jakou bombardovací mafie nepředpokládala.

Eakerovi amatéři

„Je léto a všude se válčí.“

Bert Stiles, pilot, 8. velitelství

Washington, D.C., prosinec 1941

Japonský útok na Pearl Harbor „otřásl Spojenými státy jako nic od palby na Fort Sumter“,* napsal historik Samuel Eliot Morison. Republikáni i demokraté, intervencionisté i izolacionisté, odboráři i podnikatelé se spojili a zajistili přechod od míru k válce v jednotě, jakou národ nikdy předtím v kritických okamžicích nepoznal. 8. prosince se prezident Roosevelt objevil na společném zasedání obou komor Kongresu, kde požádal o vyhlášení války proti Japonsku. Kongres odpověděl s jediným hlasem proti. O tři dny později Německo vyhlásilo válku USA a pro tuto zemi to bylo ještě katastrofálnější rozhodnutí než napadení Ruska v červnu toho roku.

Během setkání Churchilla a Roosevelta v Bílém domě v prosinci přijali oba státníci strategii „nejdřív Německo“, na které se předběžně dohodli již předtím, a rozhodli o okamžitém přesunu amerických letounů do Británie. Následující měsíc Štísko Arnold vytvořil 8. velitelství a jeho velitelem jmenoval Spaatz. Jeho bombardovacím silám velel Eaker. Tito tři přátelé měli řídit bombardování v Evropě, které připravovali od mnichovské konference.

Spaatz, absolvent West Pointu, vyznamenaný bojový letec a Arnoldův nejbližší přítel, byl předvídatelnou volbou, Eaker však byl překvapením.

* Událost považovaná za počátek občanské války v USA.

Tento syn chudého texaského zemědělce v roce 1917 poté, jakmile absolvoval Southeastern Normal School v oklahomském Durantu, vstoupil ke spojařům. Avšak bylo příliš pozdě na to, aby se mohl zúčastnit bojů. Přestože v 30. letech uskutečnil rekordní počet testovacích letů, měl zkušenosti pouze se stíhačkami. Byl to však Arnoldův chráněncem a spolupracovníkem a Arnold věděl, že na nepřítele dokáže zaútočit jako chřestýš. „Chci, (...) aby při bombardování vládl bojový duch,“ řekl Eaker, když byl jmenován do nové funkce.

Malý, plešatý muž s hranatou bradou mluvil tak klidně, že ho skoro nebylo slyšet, ale měl velké ambice a dokázal se prosadit bez ohledu na preferování absolventů West Pointu. Byl to vynikající spisovatel a řečník a se svým taktem a mírným texaským přízvukem to byl rozený diplomat, což byla vlastnost, kterou potřeboval při choulustivých jednáních s britským letectvem. Britské denní bombardování Německa neuspělo, a tak Britové chtěli, aby se 8. velitelství začlenilo do jejich bombardovacího velitelství, nebo aby americké bombardéry létaly se zkušenými britskými osádkami. Eaker krátce pobýval v Anglii v roce 1941 jako pozorovatel operací RAF proti Luftwaffe a vybudoval si dobré vztahy s britskými leteckými důstojníky a vládními činiteli. Věděl, jak přesvědčiví Britové dokážou být, ale přisahal, že zachová nezávislost 8. velitelství.

Haywood Hansell a jeho plánovači varovali generála Arnolda, že Amerika bude mít dostatek letadel a personálu nutný pro nepřetržitě strategické bombardování až od konce roku 1943. A Spaatz varoval generála George Marshalla, klíčového válečného стратега Ameriky, aby nenasazoval sílu, kterou Eaker budoval v Anglii, dokud nebude schopna rozhodujících úderů. Jenže na počátku roku 1942, když Japonci ovládli jihovýchodní Asii a blesková německá ofenzíva dospěla do hloubi Ruska a před Suezský průplav, to „vypadalo“, psal později Arnold, „že Spojenci válku prohrají“. A tak Marshall nařídil Arnoldovi, aby všechny těžké bombardéry, které měl, okamžitě vyslal do Británie. Neměly podniknout rozsáhlý útok na Německo, který propagovala bombardovací mafie. Jejich úkolem

Vládcové nebes

byla příprava invaze v okupované Francii. K té mělo dojít na podzim roku 1942, kdyby bylo Rusko poraženo, ale mnohem pravděpodobnějším termínem bylo jaro roku 1943. Generál Marshall, vášnivý zastánce anglo-amerického vylovení v severní Francii – „naše nejkratší trasa do srdce Německa“ –, řekl Eakerovi, že jeho bombardéry a stíhačky mají rok na to, aby dosáhly nadvlády nad vzdušným prostorem severní Evropy. „Nevěřím, že vylovení přes průliv La Manche bude možné, dokud Luftwaffe nebude zničena,“ prohlásil. „Zabývají se tím vaše plány?“ Eaker ho ujistil, že ano a že obloha nad invazními plážemi bude vyčištěna od německých letadel, dostane-li dost mužů a strojů.

4. února 1942 Ira Eaker a šest štábních důstojníků odletěli do Anglie. Carl Spaatz zůstal ve Washingtonu a dohlížel tam na přípravu a odeslání prvních letounů a posádek 8. velitelství včetně strojů stíhacího velitelství, jemuž velel generál Frank „Mnich“ Hunter, vyznamenané letecké eso z první světové války. Spaatz se rozhodl, že do Anglie odletí s nimi, až bude vše připraveno. A tak musel vzdušné síly v cizině budovat pětáctýřicetiletý, čerstvý generál, který dosud velel nanejvýš 1 500 mužům. Eakerův úkol byl nelehký, měl vytvořit štáb, zajistit letiště a spolupracovat s RAF při budování infrastruktury nutné pro operace 8. velitelství. Síly 8. velitelství v Anglii Eaker expandoval ze sedmi mužů a nula letounů v únoru 1942 na 185 tisíc mužů a 4 000 letadel v prosinci 1943.

V roce 1942 byl největší americkou firmou General Motors s 314 tisíci zaměstnanci v 112 továrnách. Eaker měl vybudovat podobného giganta na zelené louce za necelé dva roky. „Jen málokdo dokázal tak obrovskou organizaci vytvořit tak rychle jako on,“ napsal jeho spolupracovník James Parton. „A navíc měl přesvědčit členy posádek, aby riskovali své životy. Bylo to něco jiného než postavit velkou továrnu schopnou vyrábět a prodávat auta.“

Štítko Arnold mu příliš nepomohl, neboť si nejlepší mozky letectva nechal pro sebe. „Shromážděte pár chytrých, mladých civilistů, (...) vycvičte je a já je povýším do jakékoli hodnosti, o jakou požádáte,“ řekl

Eakerovi. „Můžete vzít nějakého prohnaného manažera a udělat z něho důstojníka během pár měsíců. Ale z hloupého armádního důstojníka dobrého bojového velitele neuděláte nikdy.“

Pouze dva členové původního Eakerova týmu byli původně profesionálními vojáky: Poručík William S. Cowart, Jr., mladý stíhací pilot, který pod ním sloužil ve 20. stíhací letce, a plukovník Frank Armstrong, Jr., jeho starý kamarád, který se stal jeho výkonným důstojníkem. Tři členové týmu byli vybráni ze záloh armády: Beirne Lay, Jr., absolvent Yale University, který si v 30. letech svlékl uniformu, aby se věnoval psaní, a dva manažeři ze společnosti Sperry Gyroscope Corporation, Harris B. Hull a jeho kamarád Frederick W. Castle, absolvent West Pointu a zkušený pilot, tak jako Hull. Posledním členem týmu byl právě povýšený major, Peter Beasley, manažer z firmy Lockheed.

Později Hull s Castlem sami najímali další osobnosti, takřka výhradně civilisty: Novináře, právníky, podnikatele, vydavatele, například Eakerova vydavatele z časopisu Harper's a editora Saturday Evening Post a Partona, editora časopisu Time a manažera, který toho jara přijel do Anglie za Eakerem. Pochybovační hostitelé z RAF je přezdívali „Eakerovi amatéři“, přesto však vytvořili překvapivě schopný štáb a dva z nich, Armstrong a Castle, se stali vynikajícími bojovými veliteli.

Prvních sedm mužů se do Anglie málem nedostalo. Bez strojů letectva muži nejprve letěli čtyřmotorovým boeingem společnosti Pan American do neutrálního Portugalska. Odtamtud nizozemskými aeroliniemi KLM, jež byly pod kontrolou nizozemské exilové vlády, cestovali do Anglie. Při přistání v Lisabonu spatřili stroje Luftwaffe na stojánkách vedle sebe. Město bylo plné nacistických agentů. „Před tím jsme byli varováni,“ vzpomíná Eaker. „Vyslali nás v civilních šatech a řekli nám, že s sebou nemáme nosit žádné papíry... Všechny směrnice jsme měli v hlavách.“ Předtím, než opustili hotel Metropole a zamířili na večeri, si šli vyskládat kufry. Když přišli na pokoje, zjistili, že jejich zavazadla někdo prohlédl, pravděpodobně němečtí agenti. O dva dny později, v pět ráno, je nizozemský

Vládcové nebes

pilot přivedl na palubu letounu KLM DC-3. Všichni byli napjati, protože věděli, že nad Biskajským zálivem se to jen hemží německými bojovými letouny. Němci o nich věděli, bylo jim známo, že jsou v Lisabonu a mají namířeno do Londýna. Měli Göringovi letci příkaz je sestřelit?

Půl hodiny po odletu nizozemský pilot neplánovaně přistál v Portu v severním Portugalsku. Zavola si Eakera do kabiny a informoval ho o tom, že je sledovalo německé letadlo. Po hodinovém čekání opět vyrazili. Letěli mimo plánovanou trasu, aby se vyhnuli Němcům, ale pak pilot opět zavola Eakera a ukázal mu německý stroj, který letěl za nimi. „Nizozemský pilot lehce změnil směr, aby se vyhnul palbě, kdyby Němec zaútočil,“ vzpomíná Frank Armstrong. „V tu chvíli zasáhla náhoda. Z jednoho z motorů německého letadla se začalo kouřit, a když pilot motor vypnul, musel změnit směr. Stíhačka proletěla asi 800 metrů pod námi a pak zmizela. Náš pilot vyšel z kabiny, zvedl si límeček a pohlédl na cestující. Několik vteřin tam bylo ticho – všichni se modlili.“

Později toho dne dorazili do Anglie. V letovém deníku byl zápis: „Přílet do cíle: let bez mimořádných událostí.“ O rok později Němci sestřelili civilní letadlo nad Biskajským zálivem, což byl druhý zaznamenaný útok Luftwaffe na letadla odlétající z Lisabonu. V tomto stroji bylo třináct cestujících, mezi nimi anglický herec Leslie Howard. Nikdo nepřežil.

Po příjezdu do Londýna Eaker a jeho lidé projeli otřeseným, ale nepokořeným velkoměstem. Osm měsíců německého bombardování si vyžádalo 30 tisíc mrtvých a 50 tisíc raněných. Na vzdálených frontách válka probíhala z pohledu Spojenců katastrofálně. V Libyi byly britské síly poraženy polním maršálem Erwinem Rommelem, v Rusku Rudá armáda ustoupila až k Moskvě a Leningradu a na Filipínách se vyhladovělé, slabé americké síly generála Douglase C. MacArthura stáhly do své poslední bašty, do horských džunglí poloostrova Bataan. 15. února, pět dnů před Eakerovým příletem do Londýna, padl Singapur, klíčový opěrný bod Spojenců v jihovýchodní Asii.

Pro Británii to byly ty nejmurnější chvíle války. Ani vstup USA do války, který Churchill považoval za záruku toho, že „Anglie bude žít“ a že Německo a Japonsko budou „rozdraceny na prach“, nedokázal Angličanům zvednout náladu. Londýňané vyčítili Americe, že se v Pearl Harboru nechala nacytat na hruškách, a láteřili nad tím, že vstoupila do války tak pozdě.

Pro Eakera a jeho skupinu byl příjezd do obležené země šokem. Nikdo z nich si neuvědomoval, jak vypadá život ve Velké Británii. Maso, ryby, zelenina, marmeláda, margarín, vejce, kondenzované mléko, vločky, sýr a suchary byly na přiděl, stejně tak jako šaty, mýdlo a uhlí na vytápění. Nikdo netrpěl hladem, ale přidělový systém redukoval život do monotónní, ubíjející askeze, která lidem brala elán.

Eaker a jeho miniaturní štáb opustili Ameriku, která ještě nebyla připravena na totální válku. Anglie byla plně mobilizovaná, země se téměř podobala kasárnám. Zdraví muži a ženy ve věku od osmnácti do šedesáti museli sloužit vlasti. Bezdětné ženy mezi dvaceti a třiceti lety sloužily v Británii ozbrojených silách nebo pracovaly ve zbrojních továrnách, což bylo poprvé, kdy takové opatření bylo v západní Evropě zavedeno. V žádné bojující zemi s výjimkou Ruska nebyli civilisté vystaveni takovým omezením a mobilizaci. Ženy sloužily u protivzdušné obrany a továrny po celé zemi pracovaly nonstop, sedm dnů v týdnu, i s dvanáctihodinovými směnami.

Anglie vypadala jako země bojující o přežití. Stovky tisíc rodin z dělnické třídy, z toho 60 % z nich v Londýně, ztratily nebo měly poškozeny domovy po německých náletech a další tisíce prožívaly zármutek nad ztrátou svých příbuzných a přátel. Německé nálety zabily téměř 43 tisíc britských civilistů. Teprve čtvrtý rok války Němci zabili více britských vojáků než žen a dětí. „Toto je válka neznámých bojovníků,“ napsal Churchill. „Jsou do ní zapojeny celé národy, nejen vojáci, ale veškeré obyvatelstvo, muži, ženy a děti.“

Vládcové nebes

Byla to válka obyčejných lidí, ale ti byli unaveni. „Jaký to rozdíl oproti loňskému roku, kdy lidé čelili náletům a nebezpečí s odvahou, veselím a vtípem,“ napsala do svého deníku jedna Londýňanka. Rodiny chodily spát brzy kvůli omezením v dodávkách elektrického proudu a uhlí a v noci byly ulice neosvětleny a okna byla zatemněna. Dokonce i tehdy, když vysvitlo slunce, „se lidé jen málokdy usmívali“.

V tu pochmurnou neděli, kdy Ira Eaker a jeho lidé projížděli automobilem RAF Londýnem, viděli i vybombardovaný East End, poblíž hlavního přístaviště. Americký novinář Harrison Salisbury „nechápal, jak funguje bombardování“, jak si poznamenal v deníku, dokud nejel autobusem na tržiště v této čtvrti, jež byla z celého města zasažena vůbec nejvíce. „Všude kolem (byla) spoušť, kterou po sobě zanechaly bombardéry.“ Salisbury se ve Washingtonu setkal s generálem Spaatzem a účastnil se večírků, kde generálové leteckva dlouho do noci hovořili o letecké síle, jež může rozhodnout válku. Toto byla první Salisburyho bezprostřední konfrontace s „úspěšnou leteckou válkou“. „Teď už jsem chápal, o čem Tooej Spaatz mluvil. Toto chtěli oni udělat s Německem.“

Nebo, lépe řečeno, Britové rozhodli, že toto je třeba udělat s Německem. Zprvu RAF na německé civilisty shazovala pouze letáky, v nichž je vyzývala, aby povstali proti svým tyranským vládcům. Bombardovací operace byly omezené a orientovaly se hlavně na letiště a námořní lodě. Provádělo je malé množství zastaralých dvoumotorových bombardérů za denního světla. Britští politikové se obávali, že bombardování německých měst by vyprovokovalo Luftwaffe k odvěti vůči Londýnu, a též poukazovali na to, že RAF nemá dostatek bombardérů a posádek, aby poškodila německou výrobu či morálku. Proto chtěli raději bombardovací sílu nejprve budovat a ponechat na důležitější operace.

Potom, uprostřed května 1940, když německá armáda s šokující lehkostí dobyla Nizozemí a při tom bombardovala Rotterdam, kde zabila 980 civilistů, Churchill a válečný kabinet pověřili bombardovací velitelství RAF útokem na seřaďovací nádraží a továrny na syntetický benzín v Porúří

a Porýní. Jejich nadějí bylo, že tyto útoky poškodí zdroje německé vojenské moci a dají spojeneckým armádám v severní Francii možnost odolat vpádu nacistů. Nálety měly být provedeny pod rouškou noci, protože německé stíhačky a flaky malou vzdušnou flotilu RAF doslova decimovaly.

Nálet RAF v noci z 15. na 16. května 1940 byl začátkem prvního strategického bombardování dějin. Přestože cílem nebylo zastrašit obyvatelstvo, Churchill věděl, že dojde ke ztrátám na životech mezi civilisty a že Luftwaffe pravděpodobně provede odvetný úder na Londýn, ale očekával, že stíhači RAF, vedeni novými radary, německé bombardéry odrazí. Poté, při odvetě za náhodný útok Luftwaffe na Londýn v noci z 24. na 25. srpna 1940, který byl součástí německého úsilí o podlomení moci Británie před invazí, Churchill nařídil té samé noci odvetný nálet na Berlín. Škody byly minimální, ale Hitler zuřil. 7. září zahájil ničivé bombardování Londýna a brzy je rozšířil i na ostatní britská města s primárním cílem zničení továren a zastrašení civilistů do té míry, že odmítnou podporovat válku. Jako odpověď na bombardování Coventry ze 14. na 15. listopadu nařídil sir Charles Portal, nový náčelník štábu britských vzdušných sil, v polovině prosince 1940 zastrašující úder na Mannheim, který byl velmi neefektivní, když bomby byly rozesety po okolí města.

Bombardovací válka, kterou teoretikové Giulio Douhet a Billy Mitchell předvídali, se pomalu rozjížděla. Ale Británie zatím měla jisté skrupule. Německé útoky na britská města byly prováděny noc co noc, aniž by byly koncentrovány na určité cíle. Hlavní britské úsilí bylo zaměřeno na vojenské cíle, ale v cílových oblastech bylo zabito jen malé množství německých civilistů. Rozdíl spočíval také v účelu. Cílem Německa bylo dobytí, cílem Anglie přežití. Po evakuaci armády u Dunkerque Británie neměla jinou možnost, jak zasáhnout Německo. V roce 1940 „bylo bombardování z nouze ctností,“ napsal historik Max Hastings.

Výsledky těchto náletů nebyly povzbudivé. Ztráty i nepřesnost byly vysoké. V létě roku 1941 byla vydána alarmující vládní studie o přesnosti bombardování. Její autor, úředník jménem D. M. Butt, tvrdil, že pouze

Vládcové nebes

třetina britských letounů, které v červnu a červenci dorazily ke svému cíli, shodila bomby do vzdálenosti sedmi kilometrů od záměrného bodu. V dobře chráněném Porúří, s jeho permanentním kouřem z komínů, byl tento poměr jedna ku deseti.

Buttova zpráva vedla k výrazné změně ve strategii bombardování. Protože přesné bombardování bylo v noci nemožné, Anglie přistoupila k tomu, o čem Churchill přísahal, že nikdy neudělá: k záměrnému bombardování civilistů. Cílem nové britské vzdušné ofenzívy byly obytné oblasti v německých městech, kde žila většina dělnictva. Na seznamu terčů bylo 58 měst nad 100 tisíc obyvatel. Cílem bylo zničení „morálky civilního obyvatelstva nepřítele, především průmyslových dělníků“. Mělo to být zastrašení, naplnění Douhetových a Mitchellových idejí. Jenže to byl zároveň akt zoufalství, nikoli původní vojenský účel.

Nová linie byla schválena Churchillem, který také jmenoval muže, jenž ji měl provést, leteckého maršála Arthura Harrise, zemitého a přímočarého profesionálního důstojníka, který pracoval jako zástupce RAF ve Washingtonu. Tam se na večeri před společným odletem do Anglie setkal s Irou Eakerem. Měli letět současně, ale v různých letounech, a měli vést nová a paralelně působící velitelství. 22. února, den po Eakerově příjezdu do Londýna, se Harris stal velitelem bombardovacího velitelství. Harris nevytvořil novou strategii, ale nadšeně ji podporoval, s jedinou, významnou výjimkou. Jeden z cílů bombardování – sociální revoluce – byl podle něho chimérou. Douhet předvídal, že lidé vystavení neustávajícímu bombardování povstanou a ukončí válku. Ale i kdyby byl duch německého lidu zlomen, jak předpovídal Douhet, jak by mohly miliony trpících povstat proti nacistickému režimu, který disponoval brutálním systémem špionáže, mučení a represí? Hlavním Harrisovým cílem bylo zpomalit německou válečnou výrobu ničením továren a zabíjením dělníků. Vyškolit dobré dělníky, řekl Eakerovi, trvá déle než vyrobit dobrý stroj „a jejich nedostatek ovlivní válečnou výrobu stejně jako zničení továrny“. Likvidace dělnických obydlí také měla snížit výrobu vytvářením

atmosféry strachu a vyšší mírou absencí. Jistý britský úředník, který se uchýlil k eufemismu, nazval tuto novou iniciativu jako „de-housing“, ale přímočarý „Bombardák“ Harris, jak mu začal říkat tisk, nikdy nepopřel, že je to způsob zastrašování.

Harris měl malou zastaralou sílu s necelými 400 letuschopnými stroji, z nichž pouze 69 bylo těžkých bombardérů. Ale bombardovací velitelství již zahájilo proces, který měl vést k rozšíření počtu bombardérů a k jejich vyšší technické kvalitě. V březnu britské bombardéry začaly používat novou navigační pomůcku zvanou Gee (Ground electronics engineering), jež je naváděla k cíli za bezměsíčných nocí, a britské továrny spustily masovou produkci čtyřmotorových letounů Stirling, Halifax a Lancaster, jež se měly stát prvkem Harrisovy strategie „ničení měst“, která, jak Harris věřil, měla dostat Německo na kolena ještě předtím, než dojde k vyloďení. „Byl jsem přesvědčen,“ napsal později, „že bombardovací ofenzivě adekvátního rozsahu a se správnými typy bomb, bude-li trvat dostatečně dlouho, nemůže odolat žádná země.“

Churchill nesdílel Harrisovu sebedůvěru v tom, že pouze bombardování porazí Německo, ale vzhledem k neexistenci alternativ podpořil program, který měl provést muž, jehož – částečně z obdivu, částečně ze zděšení – přezdíval Buccaneer.* (Harrisovi letci, které nadšeně podpořoval, mu říkali Butcher čili Řezník, anebo Butch). Premiér neměl žádné morální výhrady, ani tehdy ani později. Po válce napsal jednomu bývalému důstojníkovi z bombardovacího velitelství: „Nikdy bychom neměli klesnout tak, že bychom se omlouvali za to, co jsme dělali v Německu.“

Po třídním pobytu v Londýně odjeli Eaker a jeho lidé do štábu bombardovacího velitelství v High Wycombu v Chiltern Hills, nějakých pětaticet kilometrů na západ od Londýna. Tam je vřele přivítal Harris – nyní sir Arthur – a ubytoval je tam s tím, že tam zůstanou, dokud nebude vybu-

* Čili pirát, pozn. překl.

Vládcové nebes

dován jejich vlastní štáb. Harris trval na tom, aby u něho Eaker bydlel. Se svou optimistickou ženou lady Jill a jejich dvouletou dcerkou žili v nádherném venkovském sídle se stájemi a stezkami v lese.

Eaker a Harris měli narozeniny ve stejný den a oba měli v mládí těžký život. Harris část mládí strávil v drsné rhodéské buši, kde v oblasti zamorené komáry jezdil na koni a vedl tabákovou farmu. Ale jinak byli takřka ve všem jiní. Raymond Daniell, korespondent New York Times, je výstižně popsal. „Harris, který byl zlatokopem a pěstitelem tabáku v Rhodésii, je obr se zálibou v černém humoru. Je na Angličana přímočarý a srdečný, rád provokuje a je důvtipný při konverzaci. (...) Eaker je vlídný Texasan s mrštnými pohyby a tělem sportovce. Jeho rysy jsou tak jako u tolika jiných mužů, kteří zasvětili své životy létání, ostré a zřetelné, takže připomíná orla. Je skromný a takřka stydlivý a chová se se zdvořilostí, jež je obvykle spojována s Jihem před občanskou válkou.“

Harris, když si našel čas, četl knihy o vojenské historii a farmaření, zatímco Eaker četl s náboženskou pravidelností. Harris se večer rád věnoval koktejlům, které míchal a servíroval v sametovém smokingu. Eaker pil jen málo – trochu sherry –, ale měl rád poker, doutníky a bodré kamarády. Harris měl zálibu v „suchém, řízném, často vulgárním humoru“ a byl někdy až brutálně přímý. Eaker své emoce skrýval a ve společnosti byl vždy ochoten pomoci. Ačkoli Harris, syn úředníka z ministerstva zahraničí, měl rád vtipy o aristokratech, byl vůči svým podřízeným odměřený, chladný a náročný. Eaker byl mnohem uvolněnější. Pracoval se svými lidmi neformálním způsobem, hrál s nimi volejbal, softball a poker a rád se s nimi radil. Nic nepředstíral. Když jezdil v limuzíně, kolikrát řekl svému řidiči, aby vzal stopující britské vojáky, kteří jeli domů. „Britští důstojníci by to nikdy neudělali,“ řekl mu jeden voják. A když Eaker jel do vesnice k holiči, trpělivě čekal s ostatními vesničany, až na něho přijde řada. Když ho starosta požádal, aby improvizovaně promluvil před skupinou obyvatel High Wycombu, řekl jen toto: „Nebudeme moc řečnit, dokud za námi nebude více bojů. Doufám, že až odjedeme, budete rádi, že jsme přijeli.“

Nemilosrdný nadřazený Arthur Harris byl doma srdečným a uvolněným hostitelem, naprosto jinou osobou než v podzemní operační místnosti ve štábu bombardovacího velitelství. S Eakerem v sobě navzájem našli zalíbení a každý večer spolu rozmlouvali v Harrisově slavné „konverzační místnosti“, ve studovně táflované kůží a dřevem, kde měl přístroj umožňující trojrozměrné pozorování leteckých snímků nepřátelských měst, která jeho letci zničili. Ale jejich přátelství nikdy nepřeklenulo propast mezi jejich přístupy k bombardování. Harris popřál Eakerovi štěstí v jeho nadcházejícím experimentu s denním bombardováním a udělal vše pro to, aby uspěl, sdílel s ním zpravodajské informace, novinky o operacích, předpovědi počasí a výběr cílů. Přesto byl přesvědčen, že americký pokus neuspěje a že Eaker bude nucen requalifikovat posádky, změnit výzbroj bombardérů a přidat se k RAF při nočních útocích. „Doufám, že to dokážete,“ řekl Eakerovi, „ale nevěřím tomu. Připojte se k nám v noci. Dohromady jim dáme na frak.“

James Parton ve svých vzpomínkách uvádí slavnou příhodu, která ilustruje morální rozdíl mezi oběma veliteli. Když jednou Harris řídil svého bentleye ve zběsilé rychlosti mezi Londýnem a High Wycombem, zastavil ho policista a zdvořile ho upozornil: „Mohl byste někoho zabít, pane.“

„Mladý muži,“ opáčil Harris, „já každou noc zabiju tisíce lidí!“

Ani náhodou není přecitlivělý ohledně zabíjení civilistů, „naopak, vychutnává si to“, napsal Parton. Možná to tak bylo, ale Ira Eaker nikdy Harrisovým náletům kvůli morálním ohledům vůči bombardovaným neoponoval. „Nevěřím, že mezi vojáky (za druhé světové války) vládly nějaké morální ohledy,“ poznamenal po válce. „Když jsem viděl, jak bomby padají na domy a kostely, celé se mi to znechucovalo, jenže oni na nás stříleli.“ Kdyby byla atomová bomba dostupná již v roce 1942 a on měl pravomoc ji použít, bez váhání by ji svrhl na Německo, prohlásil.

Jeho výhrady vůči plošnému bombardování byly založeny na čistě vojenských úvahách – nebyl to totiž ten nejefektivnější způsob, jak vyřídit nepřítele. Věřil však, že plošné bombardování v kombinaci s americkým

Vládcové nebes

přesným bombardováním dostane Němce pod neutuchající tlak a urychlí jejich porážku. Považoval Harrisovy operace za doplněk k těm svým a viděl v něm partnera, nikoli rivala.

Harris byl nápomocen při hledání stálé základny pro Eakera a jeho lidi, jejichž počet každým týdnem vzrůstal. Po návratu z jedné průzkumné cest v Chiltern Hills tvrdili Eakerovi spolupracovníci, že našli perfektní místo, dívčí školu Wycombe Abbey s panským domem v parku, kde rostly lípy. Díky Harrisovu a Eakerovu lobbování bylo ministerstvo letectví nuceno přesunout studentky do Oxfordu a školu poskytnout 8. velitelství. Jednoho dubnového dne se Eaker a 20 dalších amerických důstojníků přesunuli do tohoto zařízení a hned tam vybudovali softballové a volejbalové hřiště. Té noci službu konající důstojník náhle uslyšel zvonění. Po jistém pátrání zjistil, že vedle každé postele je zvonek s nápisem: „Jestli potřebujete výchovnou poradkyni, dvakrát zazvoňte.“ Wycombe Abbey, pod krycím názvem Sosna (Pinetree), leželo pouhých šest kilometrů od Harrisova štábu. To usnadňovalo spojení a komunikaci. Eaker ve spolupráci s Harrisem zajistil pro Američany osm bývalých základen RAF v Huntingdonshiru, v Midlands na sever od Londýna. Dalších sto amerických základen – bombardovacích i stíhacích, stejně jako zásobovacích, výcvikových a opravárenských – bylo brzy vybudováno v Norfolku a Suffolku v sousední Východní Anglii. Na konci roku 1943 proměnilo 8. velitelství tento kraj vysokých kostelů a malých vesnic v mohutnou letadlovou loď. Východní Anglie se stala „vyloženě americkým nástupištěm“, zatímco RAF své bombardovací základny koncentrovala na severu odtamtud.

V květnu, zatímco Britové dokončovali práci na prvních dvou základnách 8. velitelství – Polebrook a sousední Grafton Underwood –, dorazil do Anglie generál Štístko Arnold. 30. května ho s doprovodem, spolu s Eakerem a velvyslancem Winantem, pozval Churchill na večeři do svého sídla Chequers v Buckinghamshiru. Jakmile se jeho hosté posadili, premiér vstal a dramaticky oznámil, že RAF právě vylétá na největší vzdušný útok dějin, nálet na Kolín nad Rýnem, jehož se účastní na 1 000 strojů.

Harris již zničil historická centra dvou středověkých měst, Lübecku a Rostocku, ale potřeboval výraznější demonstraci kobercového bombardování. Později večer, když hosté popíjeli portské a kouřili doutníky v salonu, ministerský předseda oznámil, že operace Millennium skončila naprostým úspěchem. Střed Kolína se proměnil v ohnivě peklo. Později zjistili, že za necelé dvě hodiny bylo takřka 500 lidí zabito, 45 tisíc přišlo o střechu nad hlavou a 12 tisíc budov bylo zničeno, a to za cenu pouhých 41 britských letounů. To byl mediální trhák. Harris sice dokázal vytvořit sílu s 1 046 letadly pouze tím, že vyslal jen 400 zastaralých strojů z výcvikových jednotek, ale s tímto náletem se stal národním hrdinou a miláčkem britského tisku.

Té noci v Chequersu Štístko Arnold britskému premiérovi srdečně gratuloval, ale v britském úspěchu viděl ztracenou příležitost pro Američany. Přijel do Chequersu, aby Churchillovi a jeho poradcům z RAF ukázal výhody amerického denního bombardování. „Jako naschvál jsem tam přijel zrovna té noci, kdy oni ukázali světu výhody svého bombardování. (...) Bylo jasné, že nyní opět vyvinou tlak na to, aby naše čtyřmotorové bombardéry byly přiřčeny k RAF.“

Té noci, kdy došlo k náletu na Kolín nad Rýnem, mělo 8. velitelství v Anglii pouze 1 871 mužů – téměř všichni to byli příslušníci pozemního personálu –, ale ani jeden bojový letoun. Následujícího dne americký velvyslanec Winant zaslal naléhavou zprávu prezidentu Rooseveltovi. „V Anglii se rozhodne o vítězství ve válce. Pošlete sem letadla a vojáky, jakmile to jen bude možné.“

První bojová skupina již byla na cestě. 10. června majestátní loď Queen Elizabeth, přizpůsobená k přepravě vojáky, dorazila do zálivu Firth of Clyde. Na její palubě, spolu s tisíci americkými pěšáky, byli letci z 97. bombardovací skupiny. Byli to střelci. Piloti a navigátoři se k nim měli přidat o měsíc později, po cestě přes Atlantik, která byla téměř stejně obtížná jako ta Lindberghova patnáct let předtím.

Vládcové nebes

B-17 byl mnohem spolehlivějším strojem než Lindberghův „Spirit of St. Louis“, ale Lindbergh byl vynikající aviatik. Piloti z 8. velitelství letěli na svých strojích přes oceán s pouze několikaměsíčním výcvikem, přičemž byli závislí na zprávách radistů, kteří měli problémy se čtením Morseovy abecedy, a pod vedením navigátorů, kteří si v navigaci nebyli tak úplně jistí. Při odletu z pobřeží v Maine letci z vnitrozemí poprvé spatřili oceán. Jejich cílem byl Prestwick ve Skotsku, kde končila tzv. „velká okružní“ trasa. Jejimi zastávkami byly Newfoundland, Labrador, Grónsko a Island. Přestože pozdější skupiny letěly do Skotska nonstop, ty první považovaly tyto zastávky za nepostradatelné, protože letěly přes oblast, kde panuje jedno z nejhorších počasí na Zemi.

Během první části letci přistáli buďto v Goose Bay na Labradoru, nebo v Gander Lake na jižním Newfoundlandu. Obě letiště jsou zhruba 1 000 km od severního pobřeží nejsevernějšího amerického státu Maine. Další úsek byl dlouhý 1 000 až 1 500 km a vedl přes oceán k jedné ze dvou základen v Grónsku, které USA nedávno vybudovaly na základě smlouvy s Dánskem. První letouny z 97. bombardovací skupiny vedené Paulem Tibbetsem se do Grónska dostaly snadno. Pak začaly potíže. Při letu nad rozeklanými pobřežními horami Tibbets uviděl nekonečnou ledovou plochu, jež se třpytila na slunci. To bylo varování, že se blíží k Blue West One neboli BW-1, k jednomu z nejnebezpečnějších letišť na světě. Tibbets se dostal do velmi úzkého fjordu, který byl 30 km dlouhý a lemovaný vysokými útesy, jimž se vyhnul jen o vlas. Vzpomínal, že tam bylo „několik zrádných ohbí. Z hlavního fjordu odbočovalo mnoho kaňonů a musel jsem sledovat naši mapu, abych do nich nevletěl..., protože na konci byly slepé a neměl bych možnost z nich uniknout.“

Když pilot vletěl do fjordu, musel vědět, jaké počasí ho čeká na konci. Nebyl tam prostor na to, aby letadlo otočil a žádná B-17 by nevystoupala dostatečně rychle na to, aby se vyhnula nárazu do vysokých skalních stěn a ledovců za přistávací plochou. Tibbets měl jasné počasí a přistál bez

potíží. Ale později tam mnoho letců havarovalo v mlze nebo bouři, které se tam vždy znenadání objevily.

BW-1 bylo nevládné místo těsně pod polárním kruhem. Byly tam jídelna, meteorologická stanice, chaty, do kterých foukalo, a na druhém břehu fjordu stála eskymácká vesnice. Nikdo tam nechtěl trčet dlouho. Po natankování paliva Tibbets odletěl na Island a odtamtud do Prestwicku, který byl 1 300 kilometrů daleko. Tam se s nimi setkal navigátor RAF, který je přivedl do Polebrook, kde přistáli na letišti, místo kterého bylo předtím bramborové pole. Když o několik týdnů později dorazil poslední letoun 97. skupiny, Tibbets zjistil, jaké štěstí měli. Ztratili pět letadel, ale ani jednoho muže. „Ti mladí letci a jejich stroje prokázali, že mají všechno, co je nutné k vítězství ve válce,“ napsal později Tibbets.

Generál Carl Spaatz dorazil do Anglie o měsíc později v B-24 Liberatoru a již měl připraven svůj štáb v Bushy Parku nedaleko Londýna a štábu generála Dwighta Eisenhowera, nového velitele amerických sil v Evropě. S příchodem 97. skupiny bylo 8. velitelství připraveno vstoupit do války.

Skládalo se ze čtyř velitelství. Kromě bombardovacího a stíhacího velitelství tam bylo velitelství pozemní podpory, jež bylo vytvořeno o rok později, s dvoumotorovými bombardéry B-26 Marauder, a servisní velitelství odpovědné za zásobování a údržbu. Generál Frank Mních Hunter vytvořil štáb stíhacího velitelství v Bushey Hallu, na venkovském sídle v Hertfordshiru na severozápadním okraji Londýna, poblíž stíhacího velitelství RAF. V srpnu byly v Británii čtyři americké stíhací skupiny, dvě z nich létaly na britských spitfirech a dvě na amerických P-38 Lightning.

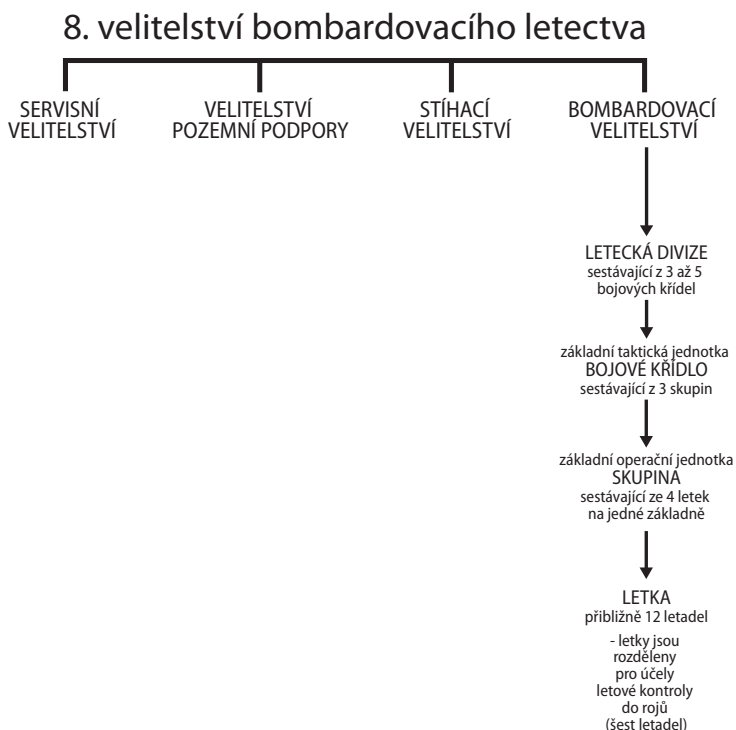
Pro potřeby plánování a bojových operací bylo bombardovací velitelství 8. velitelství rozděleno do bojových křídel. Každé sestávalo ze tří bombardovacích skupin, které se na obloze setkávaly nad sousedními základnami a odlétaly do boje společně. Každé bojové křídlo náleželo do některé z větších jednotek, původně zvaných bombardovací křídla, později letecké divize. Byly to ekvivalenty pěchotních divízií, velké jednotky, jež měly bojovat ve velkých bitvách. V roce 1942 existovala pouze

Vládcové nebes

dvě bombardovací křídla, 1. a 2. Každé mělo svého vlastního velitele a štábní budovu, kde se organizovaly nálety vyžadující těsnou koordinaci.

Toto organizační schéma bylo pro většinu obyvatel anglického venkova nepochopitelné. Tito lidé brzy naučili mladé americké letce ignorovat vojenskou terminologii a označovat své základny nikoli čísly letectva, nýbrž jmény vesnic, kde byla postavena nová letiště: Seething a Snetterton Heath, Wendling a Wattisham, Alconbury a Attlebridge, Thorpe Abbots a Thurleigh.

Organizační schéma



Většina amerických pěšáků začala být přepravována do Anglie v roce 1942. Pěchota cvičila na invazi, ale letci se do války zapojili hned. Zatímco se však posádky 97. bombardovací skupiny připravovaly na svou první akci, došlo k zásadnímu obratu ve strategii Spojenců. 1. července, v den, kdy v Británii přistála první B-17 s americkou bojovou posádkou, německá armáda dobyla ruskou námořní základnu Sevastopol a do rukou jí padl Krym. Deset dnů předtím Rommel přemohl obklíčenou britskou posádku v Tobruku v Libyi, poblíž egyptské hranice. Tato dvě vítězství dodala Němcům sebevědomí, zatímco Winston Churchill ve Washingtonu mezi čtyřma očima přiznal, že je nejzkroušenějším Angličanem v Americe od té doby, co se generál Burgoyne vzdal v Saratoze.*

Churchill byl v Bílém domě proto, aby tam prosadil klíčovou změnu ve spojenecké válečné politice. Chtěl dostat americké vojáky a bombardéry do boje co nejdříve, aby obnovil spojeneckou morálku, uvolnil tlak na Rusy a v severní Africe posílil britskou pouštní armádu, jež byla pod tlakem. V dubnu volky nevolky souhlasil s americkým plánem na spojeneckou invazi v severní Francii na jaře 1943. Nyní využil svých proslulých přesvědčovacích schopností k tomu, aby přiměl Roosevelta invazi odložit. Připomněl mu Dunkerque a hovořil o „průlivu plném těl britských vojáků“.

Zafungovalo to. V červenci Roosevelt souhlasil se spojeneckým vyložením ve francouzské severní Africe, což byla kontroverzní a velmi kritizovaná změna. Znamenalo to odložení invaze v severní Francii, druhé fronty, kterou tak netrpělivě požadoval Stalin. George Marshall a jeho chráněnci Dwight Eisenhower, bojem neprověřený generál, jehož Roosevelt vybral jako velitele operace Torch, což byl krycí název severoafrického tažení, tomu plánu tvrdě oponovali, ale Churchill měl pravdu. Ještě nebyla vybudována adekvátní invazní flotila, německé ponorky způsobovaly atlantickým konvojům těžké ztráty a Luftwaffe ovládala vzdušný

* Událost z americké války za nezávislost, kdy v bitvách u Saratogy byly britské síly generála Burgoyna poraženy povstalci.

Vládcové nebes

prostor nad severní Evropou. Pro Roosevelta to byl také politický kalkul. Jelikož se v listopadu přibližovaly parlamentní volby, cítil tlak příznivců amerického zásahu proti Němcům. A severní Afrika byla jediným místem, kde se Amerika s dosud nerozvinutým válečným potenciálem mohla s britskou pomocí postavit obávané německé mašinerii.

Arnold zuřil. Součástí plánu bylo, že musel přesunout rodící se 8. velitelství do Středomoří, kde mělo podpořit připravované operace. A nesměl o tom říct Spaatzovi a Eakerovi.

97. a 301. bombardovací skupina, jež právě dorazily do Anglie, měly být na počátku podzimu přesunuty do severní Afriky. Další stroje tam měly být poslány přímo z výcvikových základen v USA. To znamenalo, že plán letectva, který předpokládal tisíc těžkých bombardérů nad Německem v dubnu 1943, musel počkat. A Arnold nevěděl, jak dlouho.

Nevadilo mu jen zpoždění. Arnold považoval operaci Torch za hrozbu vůči samotné existenci 8. velitelství. Před dokončením operace totiž mohlo dojít k začlenění 8. velitelství do nočního bombardování RAF.

Proto Arnold nutil Spaatze a Eakera, aby vysílali své posádky do boje, aniž by byly dostatečně vycvičeny. Ony týdny před říjnovou invazí v severní Africe byly pro americké letectvo jedinou možností, jak prověřit svou doktrínu denního strategického bombardování. Když se po náletu na Rouen dozvěděli Eaker se Spaatzem o operaci Torch, též dospěli k přesvědčení, že budoucnost amerického letectva v Evropě „závisí na výsledku“ několika desítek misí.

„Nevěděli jsme však, jak zajistit, aby to fungovalo,“ později připustil Arnold. „Všechno, co jsme věděli, bylo to, že jsme *museli* zajistit, aby to fungovalo.“ Eaker a Spaatz letounům, posádkám a především doktríně strategického bombardování důvěřovali. A tak na konci léta třetího roku války vylétali američtí chlapci z malých letišť v Anglii, aby otestovali myšlenku, jež vznikla v době, kdy se Billy Mitchell proháněl nad zákopy v chatrném dvouplošníku z plátna a dřeva.

Nebezpečné nebe

„Ti, kdo létali na konci roku 1942 a na počátku roku 1943, bojovali v odlišné válce než ti, kdo přišli později.“

Russell Strong: First over Germany

Polebrook, 6. září 1942

Cílem byla letecká továrna v severní Francii a síly 8. velitelství měl opět vést Paul Tibbets. Do toho dne Američané neutrpěli žádné ztráty, ale nyní byla Luftwaffe ve střehu. „6. září,“ napsal velitel Budd Peaslee, „Američané poprvé poznali, co je to válka.“

Göringovy stíhačky čekaly, dokud se bombardéry nezačnou vracet z náletu. Pak proletěly kolem doprovodných spitfirů a vrhly se na bombardéry jako rozzuření sršni. Dvě létající pevnosti, jedna z nich pilotována poručíkem Paulem Lipskym, Tibetsovým kamarádem, vzplály a začaly klesat dolů a postupně se rozpadávaly. „Byl to skvělý kluk,“ napsal později Tibbets, „a jeho smrt mnou otrásla. Do té doby byla pro nás válka hrou. Vyletěli jsme, shodili bomby a vždy se bezpečně vrátili. Mysleli jsme si, že jsme supermani a že jsme díky svým schopnostem neporazitelní. Proto jsme byli hloupě sebevědomí, dokud jsme neuvěřili, jak Paulův letoun začal hořet a padat dolů.“ Všichni si představovali, jaké by to bylo, kdyby v Paulově letadle seděli oni. „Hned při následující akci jsme na onen svět málem odešli my,“ vzpomíná Tibbets. „Bylo to (...) to nejděsivější setkání se smrtí, jaké jsem za celou válku – v Německu, Africe i Tichomoří – zažil.“

Vládcové nebes

Messerschmitty Bf-109 (Me-109), nejpočetnější stíhačky Luftwaffe, zaútočily na Tibbetsovou formaci, hned jak dokončila bombardování. „Všechny naše stroje zběsile střídaly, zatímco na nás útočily ze tří směrů a provrtávaly křídla a trupy našich B-17.“ Když už se zdálo, že to nejhorší mají za sebou, zaútočil nepřítel na Tibbetsův bombardér. Kulometná palba rozbila okno kokpitu vpravo a část přístrojové desky zmizela. „V té chvíli jsem ucítil, jak se mi několik částíček kovu zarylo do pravého boku,“ vzpomíná Tibbets.

Druhý pilot, poručík Gene Lockhart, dopadl nejhůř. Kulky mu uštěřily část pravé ruky a krev stříkala po kabině. Šlachovitý Tibbets dokázal udržet kurs, ačkoli se letoun otřásal pod opakovanými zásahy. Právě v této chvíli musela osádka zachovat disciplínu. Propukla tam panika, a to ze zcela nečekaného důvodu. Byl jím plukovník Newton D. Longfellow, nový velitel 2. bombardovacího křídla, který letěl s Tibbetsem jako pozorovatel. „(Longfellow) měl mezi svými podřízenými reputaci drsného hochy. Jenže teď vyděsil půl posádky k smrti,“ řekl Tibbets. „V hektických momentech, které pak přišly, byla jeho suverénnost, s níž naháněl strach svým podřízeným, rázem ta tam. V panice mi sáhl přes rameno a zmáčkl několik knoflíků a pák, čímž v osmikilometrové výšce snížil výkon našich motorů.“

V kokpitu nastal chaos. Snažil jsem se jednou rukou držet kurs a druhou zabránit tomu, aby Lockhart vykrvácel. Držel si pahýl ruky nad hlavou a já jsem mu pravou dlaní svíral zápěstí, zatímco levou rukou jsem se pokoušel držet kurs.“

Tibbets vykřikl na Longfellowa, aby dal ruce pryč z přístrojové desky, ale ve svištění mrazivého vzduchu, který dovnitř pronikal dírou v kokpitu, ho Longfellow neslyšel. Tibbets ho levým loktem praštil do brady a zbavil se ho. O několik vteřin později to jeden ze střelců koupil do hlavy a skácel se na Longfellowa. Když se Longfellow probral z mrákot, vzal lékárničku, ovázal Lockhartovi ruku a ošetřil i omráčeného střelce.

Tibbets opět získal kontrolu nad strojem a s Longfellowem jako druhým pilotem se dostal domů. Když vylezli z prostříleného bombardéru, Longfellow se otočil k Tibbetsovi a řekl: „Paule, udělal jsi správnou věc.“

Dva těžce ranění letci se uzdravili a spolu s Tibbetsem obdrželi vyznamenání Purpurové srdce. Tibbets stál vedle ovázaného Lockharta a pózoval pro fotografie časopisu *Life*. Utrpěl pouze drobná zranění a neměl čas na „přehlídky a ceremonie“, jak řekl publicistům leteckých sil. Toho dne měl totiž pomáhat s plánováním dosud největší operace 8. velitelství.

Lille

9. října měla letadla 8. velitelství vzlétnout směrem na Lille, francouzské ocelářské a železniční centrum, které bylo součástí Hitlerovy válečné mašinerie. Ira Eaker měl již k dispozici více bombardovacích skupin, a tak mohl dát dohromady 108 těžkých bombardérů včetně dvaceti čtyř dvouocasých B-24 Liberator z právě připravené 93. bombardovací skupiny, které velel plukovník Edward J. „Ted“ Timberlake, jenž se stal jedním z nejlepších velitelů války. Měla to být vůbec první bojová mise B-24 v rámci 8. velitelství. Bombardéry mělo krýt více než 400 stíhaček. Mezi nimi byly tři desítky P-38 Lightning a stejný počet spitfirů pilotovaných slavnou Orlí letkou, jednotkou složenou z Američanů, kteří před Pearl Harborem vstoupili do RAF a nyní byli začleněni do vznikajícího stíhacího velitelství 8. velitelství jako 4. stíhací skupina.

Lille bylo první akcí poručíka Kempa McLaughlina. Třidvacetiletý absolvent West Virginia University byl produktem hospodářské krize. Toto byla jeho první stálá práce a navíc ji vykonával v zájmu věci, které věřil. Dostával 250 dolarů měsíčně a dalších 90 dolarů za každý let, aby pomohl zneškodnit nejnebezpečnějšího muže světa. Když se s kolegy ze své posádky z 92. bombardovací skupiny, jednotky, jež právě dorazila do Anglie, připravoval na poradě na bovingdonském letišti, všiml si, že

Vládcové nebes

není jediný, kdo je nervózní, bledý a strhaný. Někteří reptali, když jim velící důstojník plk. James. S. Sutton řekl, že mohou očekávat zarputilý odpor Luftwaffe.

Major Gardiner „Gordy“ Fiske, hlavní zpravodajský důstojník skupiny, jim popsal očekávané nepřátelské síly. Fiske pocházel z bohaté bostonské rodiny a za první světové války byl členem slavné Lafayette Escadrille. Po Pearl Harboru vstoupil do vzdušných sil, aniž by věděl, jak se vojenské letectví posunulo od doby, kdy ve svém dvouplošniku bojoval nad zákopy. Když dokončil svou zprávu, jeden letec se ho zeptal na protivzdušnou obranu podél francouzského pobřeží. „Vypadal zmateně,“ vzpomíná McLaughlin, „a pak řekl: „No, když jsem tam byl za první světové války, žádná tam nebyla.“ V té chvíli plukovník Sutton vyskočil ze židle a zvolal: „Gordy, proboha, sedněte si!““ Jen pár mužů se rozesmálo.

McLaughlin byl druhým pilotem a letěl s ním velitel letky major Robert Keck. Jeho přítomnost šla McLaughlinovi na nervy. Když se bombardéry přiblížily k Lille, objevila se hustá mračna a Keckův bombometčík nemohl zaměřit cíl. Keck nařídil letce přesun k druhotnému cíli, k letišti v St. Omer, kde se dostala do intenzivní palby flaků. McLaughlin s hrůzou sledoval, jak jeden granát trefil jeho levé křídlo, kde byla polovina paliva, takže celé začalo hořet. Střepina z jiného granátu provrtala trup a zranila radistu, který pak začal řvát do palubního telefonu a znemožnil jakoukoli komunikaci. Major Keck dal McLaughlinovi znamení, aby převzal řízení, a šel do spodní části nosu, aby tam pomohl se střelbou – nebo to si aspoň McLaughlin myslel. Když nepřátelské stíhačky zmizely a požár dohořel, Keck se vrátil do kokpitu a opět začal řídit stroj. Později se McLaughlin od navigátora dozvěděl, co Keck dole dělal. Vzal si svůj padák a seděl u únikového otvoru, rozechvělý strachem a odhodlaný být první, kdo vyskočí z letounu, jakmile stroj vybuchne nebo přijde o křídlo. „Ten incident, byť teprve po roce,“ prohlásil McLaughlin, „ukončil jeho vojenskou kariéru.“

Po návratu na základnu McLaughlin sedl na kolo a rozjel se ke svému příbytku. Po cestě potkal jednoho ze svých spolužáků, který se též zúčastnil náletu. Zamával na něho, ale spolužák neodpověděl. Později se McLaughlin dozvěděl, že jeho přítel šel na velitelství odevzdat své insignie. A již nikdy neletěl.

Tato akce Kempa McLaughlina přesvědčila o tom, že ani on ani velitelé, kterým věřil, nejsou připraveni bojovat ve vzdušné válce. Byl si jist, že jeho šance na přežití jsou nulové.

Lille byl „první opravdový boj“ 8. velitelství. Čtyři bombardéry byly ztraceny, což byly první ztráty 8. velitelství od 6. září, a 46 dalších bombardérů bylo poškozeno útoky stíhaček, útoky, které byly „co do zuřivosti a trvání bezprecedentní“. Žádný střelec z 8. velitelství nebyl připraven na to, co je čekalo nad Lille a St. Omer. S tím, jak se objevovaly vlny nepřátelských stíhaček, lehkomyšlní střelci začali pálit z kulometů všemi směry, přičemž často zasáhli vlastní bombardéry nebo jejich stíhací doprovod, avšak jen občas nepřítele. Po bitvě se publicisté letectva chvástali tím, že pro střelce to bylo „rodeo“. Oficiální údaje byly přímo fantaskní: 56 zničených německých stíhaček a 46 „pravděpodobně zničených“ nebo těžce poškozených – čili 102 zasažených německých stíhaček, což bylo více, než toho dne Luftwaffe vůbec vyslala do vzduchu. Německé záznamy hovoří o tom, že Luftwaffe ztratila jen dva stroje. „Žili jsme v bludu,“ komentoval to jeden velitel.

Střelci byli nezkušení, špatně vycvičení, ale odhodlaní se ukázat – to byla katastrofická kombinace. Ale vůbec nechtěli lhát. Ve víru bitvy často třeba i deset střelců pánilo na jednu německou stíhačku. Když byla sestřelena, kolikrát pět či šest střelců tvrdilo, že ji vyřídili právě oni, a všichni tomu věřili. K nepřesným odhadům vedl ještě další faktor. Němečtí piloti, kteří se blížili k bombardérům rychlostí více než 750 km v hodině, po střelbě převrátili své stroje a zamířili dolů. Při tom zplodiny z jejich motorů za sebou zanechávaly hustý černý dým. Mnoho střelců tento kouř

Vládcové nebes

a úhybný manévr považovalo za pád stíhačky k zemi po zásahu z jejich kulometů.

Ani navigátoři a bombometčící to neměli jednoduché. Pro některé to byl jejich první nálet ve výši více než tři kilometry. Každý bombardér měl Nordenův zaměřovač v hodnotě 10 tisíc dolarů. Když se bombometčící ptali, zda s ním mohou zasáhnout sud s okurkami ze sedmi kilometrů, Carl Norden odpověděl: „Kterou okurku chcete zasáhnout?“ S jeho citlivým přístrojem však nebylo snadné zacházet, a to ani při cvičných letech za jasného počasí. V západní Evropě byly na obloze mraky nebo dým z továren ve dvou ze tří dnů, a když byl bombometčík schopen vidět zřetelně, mohl ho stejně zřetelně vidět i nepřítel. Navigátor musel v boji zachovat klid, ačkoli do jeho kabiny kryté plexisklem mohla kdykoli vletět střepina, a ve víru boje musel do přístroje zadávat údaje o rychlosti letadla, směru větru, předpokládaném odporu vzduchu a době pádu bomby. Piloti měli při svrhávání bomb držet stroj rovně a pokud možno stabilně, ale jak poznamenává utajená zpráva letectva, zneklidnění piloti pod palbou často prováděli prudké úhybné manévry, což mělo vliv na citlivé gyroskopy Nordenova zaměřovače. Někteří bombometčící byli tak nervózní, že zapomněli otevřít dvířka pumovnice.

Při přesném bombardování byli nezkušení bombometčící závislí na stejně nezkušených navigátorech, kteří měli najít cíl, a přitom při výcviku měli problém s nalezením vlastních základen v Anglii. „Když nová osádka vzlétne nad Anglii s mapou,“ hlásil jeden činitel letectva, „dá se očekávat, že se během pěti až deseti minutami ztratí.“ Průměrná přesnost bombardování během války „vyjádřená jako rozptyl“ byla zhruba jeden kilometr, což byl rozhodně větší poloměr než sud s okurky. Tajná zpráva letectva o útoku na Lille odhaluje chyby při bombardování, které byly tak „značné a časté, že když je nedokážeme drasticky omezit, připraví nás o výhodu danou naším excelentním Nordenovým zaměřovačem.“ Generál Eaker věděl, že to bombardování bylo chabé, ale novinářům výsledky vyložil jinak.

Posádky, které letěly na Lille, byly informovány o tom, že jejich cíle jsou v hustě zalidněné oblasti. „Když jsme se dostali nad (...) kostel, (...) který nás měl navést na cíl, uvědomil jsem si, že když mineme cíl, zraníme spoustu lidí,“ řekl po náletu jednomu novináři Tibbets. „Nechceme zabít Francouze. (...) Báł jsem se o ženy a děti. (...) Sám mám tříleté dítě. Nedokážu ani pomyslet na to, že by si hrálo poblíž bombardované továrny. Proto jsem opatrný.“ Jenže v žáru leteckého boje a v silném větru ani pečlivost nedokázala zajistit, aby nezahynuli nevinní lidé. Velitelé posedlí svou hlubokou vírou v chirurgické bombardování chtěli po posádkách nemožné. Přes svou zaslepenost však dokázali myslet na postižené. Dva dny před náletem na Lille na jejich žádost BBC varovala Francouze žijící v okruhu dvou kilometrů okolo továrny a třídícího nádraží, aby opustili své domovy.

Posádkám 8. velitelství nikdo neřekl, že jejich bomby v Lille zabily nejméně 40 civilistů. Dalších 150 Francouzů zahynulo při náletu na přístav Lorient a 140 při druhém útoku na Rouen. Škody na Rouenu, kulturním centru Normandie, by mohly být větší, kdyby několik desítek bomb nebylo nefunkčních, mezi nimi jedna, která proletěla střechou nemocnice.

Nadšení 8. velitelství však zůstávalo neochvějně

Ira Eaker viděl v Lille bod obratu – úspěšné dokončení první fáze amerického denního strategického bombardování. Útok na Lille jasně ukázal, psal Štístku Arnoldovi, že bombardéry „v silné formaci mohou být nasazeny efektivně a úspěšně i bez podpory stíhaček“. Arnold předal Eakerovu zprávu prezidentu Rooseveltovi, který pod neutuchajícím Churchillovým tlakem začal pochybovat o tom, zda tyto nálety Němcům nějak uškodí. „Ujistil jsem ho, že se nemá čeho obávat,“ odepsal Arnold Spaatzovi. „Doufám, že máme pravdu.“

Roosevelt možná byl skeptický, ale Eakerovy optimistické zprávy nebyly zpochybněny americkými válečnými korespondenty v Británii, kteří jim věřili, anebo si mysleli, že vzhledem k chmurnému průběhu války bude lepší, když jim bude věřit americká veřejnost. V říjnu toho

Vládcové nebes

roku časopis *Life* vyslal do Anglie svou slavnou fotografku Margaret Bourke-Whiteovou, aby pořídila fotoseriál o 8. velitelství, jediné americké jednotce, která v té době bojovala s nacisty. „Všechny její nálety byly mimořádně úspěšné,“ psalo se v *Life*. Ten přiznával, že bombardovací velitelství je malé, ale „rozroste se“ a „intenzita a děsivost útoků na Německo se budou adekvátně zvyšovat, až nebe nad Evropou potemní a země se bude chvět při výbuších amerických bomb“.

Expanze ničení se však neodehrála tak rychle, jak předvídal *Life*. V následujících šesti měsících 8. velitelství nedokázalo ani jednou dát dohromady pro jeden nálet tolik bombardérů jako při útoku na Lille. Eaker měl pravdu: Lille bylo bodem obratu, jenže ne tím směrem, jak si představoval.

Ze zpětného pohledu však ofenzíva 8. velitelství nad severozápadní Evropou na podzim roku 1942 byla „nejdůležitější událostí při strategickém bombardování“, psal Horst Boog, vynikající německý historik letecké války. Denní ofenzíva v kombinaci s britskými nočními útoky vyvinula „neustálý tlak na německou protivzdušnou obranu a nadřazenost spojenců začala být skličující“. Ale v roce 1942 jak německé, tak spojenecké vrchní velení považovala nálety 8. velitelství za zcela neefektivní. Na podzim toho roku angloamerická globální strategie ještě více oslabila 8. velitelství a ohrozila jeho samotnou existenci.

Ponorkové úkryty v Biskajském zálivu

Na konci října 1942 dostal Paul Tibbets rozkaz shromáždit pět létajících pevností pro tajný let na Gibraltar. Cestujícími byli američtí a britští velitelé operace Torch čili invaze v severní Africe. Pasažérem v jeho Červeném skřítkovi měl být generál Eisenhower, vrchní velitel celé operace. 2. listopadu Tibbetsova malá letka odletěla z Polebrook na letiště u Bournemouthu, populárního přímořského letoviště u průlivu La Manche.

Následujícího dne Eisenhower a jeho štáb dorazili speciálním vlakem z Londýna připraveni na odlet do Gibraltaru. Počasí bylo špatné, mrholilo a mlha byla tak hustá, že „i ptáci chodili pěšky“, jak žertovali letci. Let byl několikrát odložen, ale potom Eisenhower rozhodl, že se poletí, ačkoli se počasí zhoršovalo. Stál na vzletové dráze pod křídlem Červeného skřítka, když tu se otočil k Tibbetsovi a řekl: „Synu, tam na jihu mi má začít válka a já ji musím stihnout.“ Tibbets z kokpitu téměř neviděl ani okraje svých křídel, když se v mlze rozjížděl po dráze.

O tři dny později, 8. listopadu ve tři ráno, dva velké konvoje s vojáky a materiálem, jeden z USA, druhý z Británie, vyrazily ke svým cílům. Jedna část amerických sil, část největší válečné flotily, jež kdy vyplula z USA, dorazila do Casablanky na atlantickém pobřeží Maroka, další dvě skupiny složené z britských a amerických jednotek přistály v Oranu a Alžíru ve Středomoří. Dohromady se tam vylodilo 65 tisíc vojáků. Byla to do té doby největší americká obojživelná operace. Později toho měsíce byl Tibbets vyslán do severní Afriky, aby tam velel letce amerických bombardérů v nově vytvořeném 12. velitelství.

12. velitelství mělo příznačný krycí název Junior. Spaatz a jeho štáb museli přesunout letecké jednotky, které právě začali budovat v Anglii za účelem strategického bombardování, aby z nich postavili jiné síly, jejichž operace měly být primárně taktické, při podpoře pěchoty a narušování zásobovacích linií nepřítele. „To nemůžete mít, to je pro Juniora,“ znělo okřídlené přísloví v Park Housu, ve Spaatzově rezidenci ve Wimbledon Commonu, nedaleko od štábu 8. velitelství v Bushy Parku, jež mělo krycí název Widewing. V Park Housu, v prosté, ale útulné viktoriánské rezidenci, Spaatz žil a pracoval se svými nejbližšími poradci. Tam pořádal schůzky raději než ve Widewingu, což byla skupina baráků z tvárnice. Pracovalo se tam ve dne v noci. „Vzpomínám si, že jsem tam jednou byl ve dvě ráno,“ poznamenává jeden důstojník, „přijel jsem do domu generála Spaatze. Generál (Frederick) Anderson (Spaatzův hlavní poradce v operačních otázkách) vyšel z koupelny a generál Spaatz nám servíroval

Vládcové nebes

čaj. Během té noci jsme nešli spát.“ Jak konstatoval generálův životopisec, „žít a pracovat společně, to zapadalo do Spaatzovy filozofie velení“. Nenáviděl práci v kanceláři, kde měl na stole haldy papírů a otravných dokumentů. „Tooey, tak jako některé literární postavy, rád vstával pozdě a pracoval dlouho do noci,“ vzpomíná jeden jeho přítel. Tak jako Churchill udělal spoustu práce v pyžamu nad ránem. Nejraději pracoval sám nebo se třemi čtyřmi lidmi, kterým naprosto důvěřoval, s muži, s nimiž často vytvářel strategii při nočních partiích pokeru. Rozkazy se vydávaly jen zřídkka. Spaatz usrkával bourbon a snažil se přítomné přesvědčit.

Eisenhower instruoval Spaatze, aby přispěl k operaci Torch svými dvěma nejzkušenějšími bombardovacími skupinami, a to 97. skupinou a 301. skupinou, a všemi stíhacími skupinami, vyjma 4., která měla základnu v Debdenu severně od Londýna. Do začátku listopadu 8. velitelství dodalo Juniorovi více než 27 tisíc mužů a 1 200 letadel. 8. velitelství též ztratilo generála Jimmyho Doolittla, prvního amerického hrdinu letecké války. Po náletu na Tokio v dubnu 1942, za nějž byl oceněn medailí Cti, byl přiřazen k jednomu bombardovacímu křídlu 8. velitelství, jenž pak se stal velitelem 12. velitelství. „Co zbylo z 8. velitelství po operaci Torch? Moc ne,“ poznamenal Spaatz při jedné poradě. A když v říjnu anglické počasí nedovolilo po celé týdny jeho strojům vzlétnout, začal se obávat, že s postupem spojeneckých sil ve Středomoří bude 8. velitelství zcela rozebráno a jeho bombardéry budou přesunuty na základny v jižní Evropě, kde počasí tolik nepřekáželo.

Jak se ukázalo, do severní Afriky byl vyslán velitel 8. velitelství, nikoli všechny síly. V předvečer invaze Eisenhower jmenoval Spaatze velitelem vzdušných operací ve Středomoří. Ira Eaker se stal velitelem oslabeného 8. velitelství a šéfem jeho bombardovacího velitelství se namísto něho stal Newton Longfellow. 8. velitelství zůstaly jen čtyři skupiny létajících pevností – 91., 303., 305. a 306. – a dvě skupiny liberátorů – 44. a Timberlakova 93. Obě však měly být v následujícím roce vyslány se zvláštním dočasným přiřazením do severní Afriky, takže od listopadu 1942

do následujícího léta nesly tíhu bombardování severozápadní Evropy létající pevnosti. Po tomto oslabení dal velitel operace Torch jednotkám 8. velitelství dosud nejtěžší úkol. Měly zaútočit na německé ponorkové základny v Biskajském zálivu, aby bylo možné přesunout síly přes Atlantik do severní Afriky.

Při prvních náletech nebylo cílem ani tak oslabit nepřítele, jako spíše dokázat, že Američané jsou schopni provádět denní bombardování bez velkých ztrát. Spaatz s Eakerem, kteří se obávali, že nebezpečné akce a velké ztráty by celý experiment s bombardováním zhatily, dosud směřovali nálety na průmyslová centra ve Francii a Nizozemí, kam sahal dolet doprovodných stíhaček. V následující fázi letecké války, kdy byly bombardéry vysílány proti cílům, které jejich bomby nemohly zničit a kam nedoletěly doprovodné stíhačky, mnozí z přátel, které Paul Tibbets zanechal v Anglii, přišli o život.

Když Ira Eaker převzal 8. velitelství, přestěhoval se z High Wycombu do Bushy Parku a zanechal po sobě sehraný štáb 150 důstojníků, ze kterého vytvořil odhodlaný operační tým. Spaatz mu nabídl Park House, ale Eaker, který očekával spoustu návštěvníků, chtěl větší sídlo. „Hodování v době, kdy vůbec nebylo jisté, kdo vyhraje válku, může vypadat jako Neronovy hrátky, když hořel Řím,“ napsal Parton ve svých vzpomínkách, jenže Eaker měl také důležité diplomatické a propagandistické úkoly. „Musel udržovat úzké a srdečné vztahy s Brity na všech úrovních, včetně krále. A musel přesvědčit vysoce postavené návštěvníky, že dosud neprověřený koncept přesného denního bombardování bude fungovat i mimo Francii.“

Jeho přátelé v RAF mu našli ideální místo – útulnou tudorovskou usedlost zvanou Castle Coombe nedaleko Bushy Parku. Byl tam necelý hektar zahrad, tenisový kurt, dvanáct ložnic, prostorná síň a brána vedoucí na golfové hřiště, kde Eaker trávil spoustu času. RAF dům vybavila nábytkem a Parton vyzdobil zdi padesáti malbami a tisky, které si

Vládcové nebes

půjčil z bunkrů Tateovy galerie. Než byl Castle Combe připraven, Eaker žil v Park Housu, odkud řídil první fázi bombardování, které málem zničilo 8. velitelství.

Největší námořní konfrontací druhé světové války byla bitva o Atlantik, boj, při kterém chtěli Spojenci znemožnit německým ponorkám útoky na námořní trasy mezi Británií a spojeneckými zeměmi a na spojenecké jednotky po celém světě. „Bitva o Atlantik,“ prohlásil Churchill, „byla rozhodujícím faktorem války... Cokoli, co se dělo jinde, na zemi, na moři nebo ve vzduchu, záviselo na jejím výsledku.“ Pro Británii to také byl boj o přežití. Zranitelná ekonomika tohoto ostrova, přes jeho značnou průmyslovou kapacitu, závisela na dovozu většiny neželezných kovů, poloviny potravin a veškeré ropy, kterou potřebovala. Kdyby se podmořské flotile admirála Karla Dönitze podařilo Británii izolovat, vypukl by v zemi hlad. Navíc blokáda ohrožovala i dodávky tanků a letadel do Ruska, které Sověti potřebovali k zastavení německého postupu na Moskvu a Leningrad, leteckého benzínu, letadel a leteckého personálu z Ameriky do Anglie a mužů a materiálu do severní Afriky. „Jediná věc, která mě během války skutečně děsila,“ prohlásil Churchill později, „byly ponorky.“

V roce 1942 to vypadalo, že Spojenci bitvu o Atlantik prohrají, neboť výroba ponorek se zvyšovala a Dönitzova plavidla začala útočit na konvoje v tzv. vlčích smečkách. Pouze za tento jediný rok německé ponorky v severním Atlantiku potopily více než 1 000 lodí. Nejhorším měsícem byl pro Spojence listopad 1942, kdy Dönitzovy ponorky poslaly ke dnu 116 lodí, což byly ztráty, které ohrožovaly vylodění v severní Africe. Churchill žádal Roosevelta, aby mu poslal B-24 Liberator s dlouhým doletem, které by mohly pátrat po vlčích smečkách v dálavách severního Atlantiku, jenže prodlevy při výrobě, požadavky amerických velitelů v Tichomoří a Arnoldovo naléhání na prezidenta, aby denní bombardování pokračovalo, zpomalily dodávky takřka všech bombardérů pro patrolování nad Atlantikem. A tak, v rozporu se zdravým rozumem, byly americké

bombardéry vysílány proti cílům, jež byly méně důležité a zranitelné než ponorky na moři.

Britové také přiložili ruku k dílu, ale letecké útoky na německé ponorky byly především americkou doménou. Harrisovy bombardéry prováděly údery na továrny v severním Německu, kde se ponorky vyráběly, zatímco stroje 8. velitelství útočily na pět ponorkových základen na západním pobřeží Francie: v Lorientu, St. Nazaire, Brestu, La Pallice a Bordeaux. Vedle Paříže to byla nejcennější kořist nacistů při dobytí Francie. Díky tomu nemusely ponorky při svých plavbách do severního Atlantiku vyplouvat z Kielu a Wilhelmshavenu a obeplouvat britské ostrovy. Mohly na moři zůstat déle a měly větší rádius, přičemž mohly zůstat blíž svým zásobovacím základnám, velení, údržbě a zpravodajství. V roce 1942 každá z 12 ponorek kotvících v Biskajském zálivu potopila lodě s celkovým výtlakem více než 100 tisíc tun. Žádná z amerických ponorek v Tichomoří nepotopila za celou válku lodě s takovou celkovou tonáží.

Dönitz z těchto přístavů učinil hlavní operační základny ponorek a svůj štáb ubytoval v zámku u Lorientu, na dlouhém poloostrově, kde předtím byl ospalý rybářský přístav. Měl odtamtud výhled na největší německou ponorkovou základnu vůbec, kterou budovalo 15 tisíc nuceně nasazených. Byly to tři mohutné úkryty s betonovou střechou osm metrů silnou. Když byly v lednu 1943 dokončeny, byla to jedna z nejpozoruhodnějších pevností dějin a jedna z největších staveb druhé světové války. Vyžádala si $\frac{3}{4}$ objemu betonu, který byl použit při stavbě Hooverovy přehrady v USA.

Studie 8. velitelství popsala ponorkové úkryty v Lorientu a dalších přístavech v Biskajském zálivu následovně: „Z výše 6 kilometrů tyto úkryty připomínají krabici na boty. Ze země vypadají jako velké železniční tunely. Stojí na pevnině a s vodou je spojují rampy. Ponorky jsou nakládány na podvozky, na kterých jsou přepravovány do některého z dvanácti boxů.“ V hlubokých tunelech pod úkryty postavili němečtí technici slo-

Vládcové nebes

žitý systém opravárenských a servisních zařízení a obytné prostory, jež zahrnovaly ložnice, zubní kliniky, nemocnice, pekárny, kuchyně a protiletadlové bunkry.

Spojenecké zpravodajství považovalo úkryty za fakticky nezničitelné. Slovy generála Spaatzte to byly „tvrdé oříšky, které se možná nedají rozlousknout“, ale spolu s Eakerem věřil, že bombardování z velké výšky by mohlo těžce poškodit plovoucí doky, železniční vlečku, skladiště torpéd, elektrárny a dílny, které stály poblíž úkrytů. Doufali, že zničení těchto zařízení prodlouží dobu, po kterou ponorky budou muset zůstat v nečinnosti, což sníží počet patrolujících ponorek na námořních trasách v Atlantiku. Porážka ponorek „je jedním ze základních předpokladů vítězství ve válce“, řekl Eisenhower velitelům 8. velitelství. Eaker ho ujistil, že jeho bombardéry to mohou dokázat. Ten úkol se mu nelíbil, protože to podle něho znamenalo odložení strategického bombardování, ale po následujících deset měsíců byly útoky na základny ponorek pro jeho letce prioritou.

Eaker zahájil útok 21. října 1942, kdy vyslal 90 bombardérů proti Lorientu. Hustá mračna přinutila 75 strojů obrátit se ještě před dosažením cíle, ale sebevědomí veteráni 97. bombardovací skupiny při své poslední akci před odletem do severní Afriky našli skulinu v mračnech a sestoupili na 6 kilometrů. Mířili skvěle, jenže jejich jednotunové bomby se odrážely od ponorkových úkrytů „jako pingpongové míčky“. Útočící letouny, které celou dobu letěly nad mořem, aby se vyhnuly nepřátelským stíhačkám, nachytaly obsluhy flaků na hruškách, při cestě zpátky se však se stíhačkami střetly a výsledkem byla ztráta tří bombardérů.

Při náletu zemřelo 40 Francouzů, odboj však hlásil, že lidé v Lorientu stáli na střechách a tleskali přesnosti amerických bombardérů. Smrt svých krajanů odboj komentoval tak, že „si o to koledovali“, protože na námořní základně pro Němce pracovali.

Poté bylo na řadě St. Nazaire. Tentokrát Eaker záměrně vyslal bombardéry v nebezpečně nízké letové hladině, v níž se setkaly s intenzivní obranou. Špatné počasí znemožnilo 8. velitelství celých 18 dnů vzlétnout.

To bylo dost času na to, aby Němci přístav vybavili bateriemi flaků, z nichž většina byla vyzbrojena kanony ráže 88 mm, které pálily granáty o váze 10 kg. Více než polovina létajících pevností v této akci byla poškozena a poslední skupina, 306., byla zdecimována. Takřka všechny její letouny byly poškozeny a tři šly k zemi. Po zbytek války letci přezdívali St. Nazaire jako Flak City. „Nad St. Nazaire se vždycky dostanete do potíží,“ prohlásil jeden střelec. „Mají tam odborníky na protivzdušnou obranu.“

Po zbytek roku 1942 provedlo 8. velitelství ještě šest náletů na ponorkové základny. Největší škody nadělaly bombardéry v St. Nazaire, nejdůležitější ponorkové základně. Němci však tento i ostatní přístavy dokázali plně zprovoznit během týdnů, někdy i dnů. Také došlo k náletům na Rouen a Lille a na zařízení Luftwaffe ve Francii. Na rozdíl od prvního úderu na St. Nazaire způsobovaly téměř vždy největší problémy německé stíhačky.

Na počátku zimy 1942 generál Adolf Galland, někdejší stíhací eso, velitel stíhacích sil Luftwaffe a ve třiceti vůbec nejmladší německý generál, začal mít obavy ohledně obrany vzdušného prostoru nad severozápadní Evropou. RAF již ničila německá města, a jakmile by Američané spustili masovou výrobu bombardérů, zaútočili by i oni na Německo a to by mělo značné dopady na válečnou výrobu Říše. Galland měl ve Francii a v Beneluxu ani ne 200 bojeschopných letadel, která měla bránit Evropu před americkými denními nálety. Většina stíhaček byla organizována ve dvou Jagdschwaderech čili stíhacích křídlech, JG 2 a JG 26. Druhou jednotku američtí letci přezdívali „Abbeville Kids“ podle její hlavní základny v severní Francii. Byly to elitní jednotky s prvotřídními piloty a nejlepšími německými stíhačkami, ale Gallandovi piloti, jak později přiznal, byli „nedostatečně připraveni“ na boj s americkými bombardéry s jejich „kolosální obrannou výzbrojí“. Dokonce i poškozený bombardér byl považován za smrtící nebezpečí. Když čtyři německé stíhačky pronásledovaly B-17, která se s třemi fungujícími motory vracela nad průliv La Manche, tři nezkušení útočníci byli sestřeleni. „Následkem toho,“ hlá-

Vládcové nebes

sil jeden významný německý stíhač, „se začalo říkat, že létající pevnosti nemůže žádná stíhačka sestřelit.“ Galland poznamenal: „Nejenže naši piloti museli překonat psychologickou bariéru, navíc musela být vytvořena zcela nová taktika.“ Jestliže nebudou posíleny stíhací jednotky a nebudou-li vyvinuty nové způsoby, jak útočit na létající pevnosti, „budou tito ptáci jednoho dne létat až do Berlína,“ řekl pochybujícímu Göringovi, který připomněl neslavnou britskou zkušenost s létajícími pevnostmi a pohrdavě o nich mluvil jako o „létajících rakvích“. Göring se také vysmíval Rooseveltovým plánům na produkci ohromných počtů válečných letadel a tvrdil, že měkkí, materialističtí Američané jsou schopni vyrábět jen „auta a ledničky“.

Na konci roku 1942 německé vrchní velení považovalo leteckou válku nad západní Evropou za druhořadou „epizodu“, slovy historika Horsta Booga. Skutečný boj probíhal na východní frontě a právě tam byly soustředěny německé stíhací síly. Co se týče západní Evropy, byl Hitler bezdůvodně přesvědčen, že flaky v kombinaci s několika stovkami stíhaček budou dostatečnou obranou proti spojeneckým bombardérům. A velení Luftwaffe sebevědomě věřilo, že spojenecká bombardovací ofenzíva neuspěje stejně jako německé bombardování Británie v letech 1940 a 1941.

Jak Hitler, tak generál Hans Jeschonnek, náčelník generálního štábu Luftwaffe, ignorovali Gallandovy žádosti o zvýšení produkce stíhaček. Od konce 30. let zdůrazňovala doktrína Luftwaffe útok před obranou a tato strategie znamenala prioritu výroby bombardérů před stíhačkami. Navíc se Hitler soustředil na „zbraně pomsty“ – bombardéry a nové rakety ve vývoji v tajných výzkumných střediscích. Těmito „zázračnými zbraněmi“ se Němci chtěli pomstít Anglii za to, co dělala s německými městy. Jenže problém byl v tom, že angloamerická strategie rovněž preferovala ofenzivní akci a RAF s 8. velitelstvím měly v Anglii bezpečnou základnu, z níž mohly provádět nálety ve větším počtu letounů a s delším doletem a destruktivní kapacitou, než měly dvoumotorové bombardéry Luftwaffe. Zanedbáváním Gallandových stíhacích sil nacisté otevřely „nebezpečnou

skulinu“ v německé obraně, kterou pak spojenecké bombardéry pronikaly s děsivou efektivitou, jakmile Amerika a Anglie zvítězily v první a nejdůležitějších z bitev bombardovací války – ve válce produkce.

I kdyby Hitler chtěl na konci roku 1942 přesunout více stíhaček na západ, mohl by to udělat pouze za cenu mimořádného ohrožení Wehrmachtu, který bojoval o všechno – a prohrával – na dvou frontách: v Rusku a severní Africe. Přetížená Luftwaffe zkrátka neměla dost letadel na to, aby bojovala na všech frontách. A při neochotě Führera zvýšit výrobu stíhaček musely německé obranné síly na západě vymyslet novou taktiku, jak bojovat s obávanými létajícími pevnostmi, jež Gallandovi piloti přezdívali „Boeingy“.

Do té doby Němci útočili na bombardéry po jednom a zezadu, takže se na dobu až jedné minuty vystavovali palbě. Když se stroje 8. velitelství vracely 23. listopadu k St. Nazaire, Luftwaffe pro ně měla překvapení. 30 letounů focke-wulf 190 (Fw-190), nejnovější a nejrychlejší německé stíhačky, na létající pevnosti zaútočilo zepředu. Stíhačky patřily do JG 2, jemuž velel nadporučík Egon Mayer, jedno ze slavných stíhacích es války. Mayer si pečlivě prostudoval předchozí americké nálety a všiml si, že létající pevnosti a liberatory mají slabé místo v přídi. Některé pevnosti tam měly pouze jeden kulomet ráže .30, který otvorem v plexisklové přídi stroje střílel, zatímco další měly dva přídové kulometry ráže .50, umístěné na otočných podstavcích hned za nosem letounu. Liberatory měly čelní obranu řešenou podobně, takže oba bombardéry měly úhel, který ostatní střelci nemohli vykrýt.

Mayer a jeho piloti letěli společně s bombardéry dostatečně daleko na to, aby byli z dostřelu jejich kulometů, ale dost blízko na to, aby je nervózní američtí střelci viděli. Potom se přesunuli před formaci bombardérů, prudce se otočili a vrhli se na Američany ve vlnách dvou až čtyř stíhaček, jež letěly vedle sebe. Němečtí piloti začali střílet teprve tehdy, když uviděli rotující vrtule bombardérů. Pak stroje stočili těsně předtím, než je čekal náraz do přídi bombardérů.

Vládcové nebes

Jeden německý stíhač později vysvětloval efektivitu těchto čelních útoků. Kvůli soustředěné palbě z bombardérů a dopadu střel byla nejnebezpečnější vzdálenost pro útočníka 1 000 až 600 metrů. „Jakmile jste byli blíž, (...) ta nejmenší chyba (v míření) (...) způsobila, že vás minuli, (...) a vy jste je mohl poslat k zemi. (...) Mohli jste rovnou zabít celou posádku (nebo trefit) motory a (palivové) nádrže.“

Při následných akcích se německé stíhačky přibližovaly k bombardérům až na sto metrů a se zvyšujícími se ztrátami někteří letci, kteří létali na přídí, dostávali takřka ochromující strach a věřili, že focke-wulf i s mrtvým pilotem by narazil přímo do nich. Z původních posádek 306. bombardovací skupiny, které létaly od začátku října 1942, bylo 30 % pilotů a druhých pilotů zabito v akci. Na jedné základně ve Východní Anglii byl plakát s usmávajícím se pilotem a nápisem „Kdo se bojí nového focke-wulfa?“ Jeden letec na něj připíchl papír se slovy: „Můžete se podepsat.“ Podepsali se tam všichni létající důstojníci ze skupiny včetně velitele skupiny.

Piloti často před vzletem museli uklidňovat své posádky. Dělo se tak u strojů na stojánkách, kam přijeli džípy nebo nákladními vozy. Pro mnoho letců byla tato krátká jízda tou nejhorší částí celého náletu. „Když jste to měl koupit, tak jste to koupil – bez ohledu na váš strach, obavy nebo touhu se vrátit,“ vzpomíná kapitán Robert Morgan, pilot „Memphiské krásky“ (Memphis Belle) z 91. bombardovací skupiny, nejslavnějšího amerického bombardéru v Evropě. „Když vzlétnete, pocítíte úlevu. Nejhorší je ta zatracená cesta k letadlu.“ Letci říkali: „Nezemřete po zásahu, ale ještě na vzletové dráze.“

Předtím než na letišti v Bassingbournu vlezl do svého letounu, Morgan, těžký piják z Asheville v Severní Karolíně, zavolal svou posádku a pak ji hecoval jako tým amerického fotbalu. Klidným hlasem k ní promlouval, třeba i několik minut. To, co říkal, nebylo důležité. „Bylo to,“ vzpomíná Morgan, „naše hecování, naše chvíle. Slyšeli jsme jeden dru-

hého, jak dýcháme, a poplácávali jsme se po ramenou. Přestávali jsme být jednotlivci a stali jsme se jednou bytostí.“ Tito důvtipní mladí Američané, kteří jako by nic nebrali vážně, náhle „byli vážní a vyrovnaní jako jednou tak staří lidé. (...) Účelem bylo, aby se deset mužů plně soustředilo.“

Mise

První akcí Memphiské krásky byl útok na ponorkové úkryty v Brestu 7. listopadu. Morgan se na to připravoval tak, že psal své milence Margaret Polkové, memphiské krásce, kterou potkal při výcviku ve Walla Walla ve Washingtonu a po které pojmenoval své letadlo. „Musíš věřit, že se vrátím. Budeme mít nádherný život.“

Noc před náletem důstojníci povečeřeli v takřka absolutním tichu a šli brzo spát. Nikdo neměl chuť na drink. „Všichni jsme slyšeli o ztrátách RAF, (...) a nikdo z nás nevěděl, co očekávat, jaké to je, když na vás střílejí.“ Tiše leželi v postelích s otevřenýma očima a slyšeli rachot Harrisových bombardérů, které směřovaly k Porúří.

Neexistovalo nic takového jako typická akce. Každá byla unikátní a jedinečná, ale dal se rozeznat jistý vzorec. Pro posádky většinou nálet začínal tím, že uslyšely džíp, který zastavil ve čtyři ráno před jejich chatami. „Zdvořilý štábní seržant šel k palandám důstojníků, kteří měli letět,“ vzpomíná druhý pilot Bernard Jacobs z 384. bombardovací skupiny umístěné v Grafton Underwoodu. „Příslušníci mužstva byli ubytováni jinde. Snažili jsme se spát, dokud nepřišel k naší posteli a nedlouhl nás do ramene. Potom řekl: „Dobré ráno, pane. Vy a vaše osádka poletíte jako číslo 6 v nižší letce, nižší skupině. Snídaně je ve 4:30, porada v 5:15 a start v 6:15.“

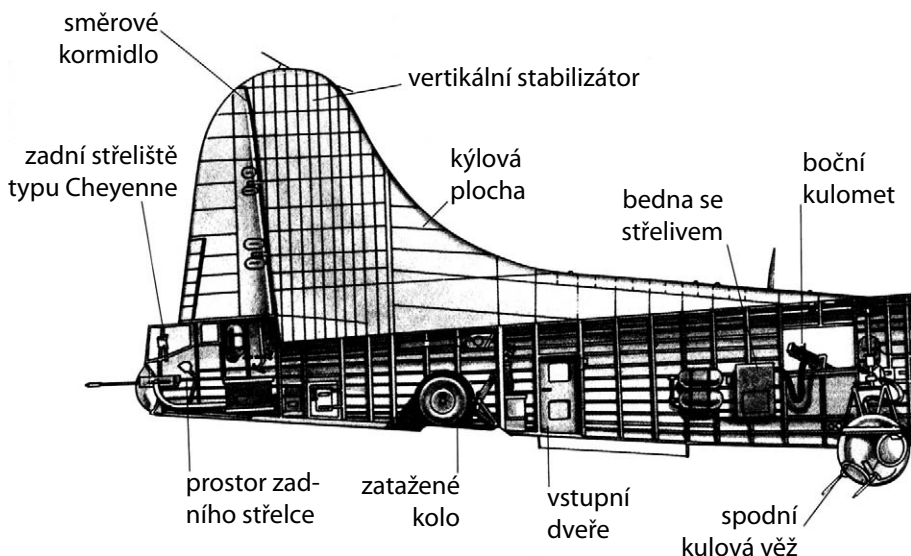
Střelci byli probouzeni drsněji. „Vstávejte chlapci, dnes letíte,“ zařval na ně poddůstojník a zabušil na nízkou střechu z vlnitého plechu.

Vládcové nebes

Venku se nesvítilo, záměrně, pro případ nenadálého německého nočního útoku. Muži kráčeli do jídelny s baterkami a na obloze viděli světelné kužele světlometů, které pomáhaly navracející se RAF.

Na poradě před Morganovou první akcí chodil plukovník Stanley Wray, velitel 91. skupiny, s dřevěným ukazovátkem před nástěnnou mapou Evropy. Na ní vedla barevná šňůrka z Bassingbournu nedaleko Cambridge přímo k cíli, k ponorkovým úkrytům v Brestu. „Bombardéry, když neuvidí první cíl, poletí k druhému. Když neuvidí druhý, poletí k třetímu. Ale neshazujte bomby naslepo. Když nebudete moct bombardovat cíle, neshazujte je na města. Přivezte bomby domů.“ Později, když letouny 8. velitelství začaly létat nad Německo, tyto instrukce často nebyly dodržovány.

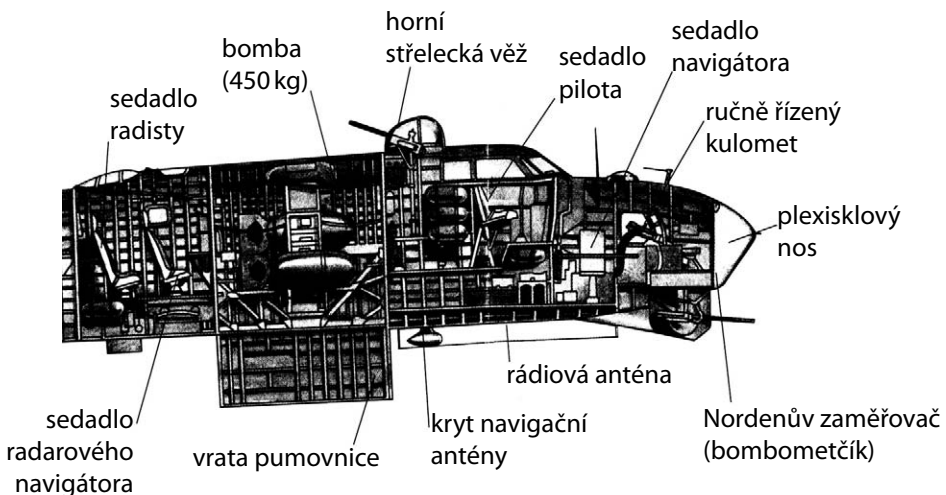
„Je to vaše první akce. Očekávám od vás dobrou práci... To je všechno. Seřídte si hodinky.“



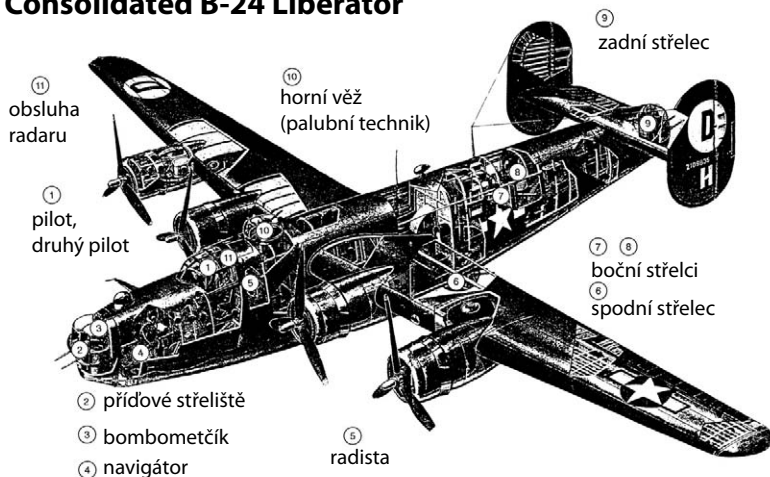
Když vycházeli ven, katolíci se zastavili u dveří, poklekli a obdrželi rozhřešení a svaté přijímání od svého kaplana. Protestanti stáli se skloněnými hlavami před svým knězem a odříkávali modlitby. Židé se s tím museli vyrovnat sami. Velitelé některých základen nepouštěli kaplany ani na porady ani ke strojům na stojánkách, aby tam žehnali bombardérům, zatímco jejich motory startovaly. „Nemám rád, když mým chlapcům někdo říká, že budou potřebovat více než štěstí a odvalu na to, aby se dostali domů,“ prohlásil jeden velitel.

Nákladní vozy odvezly posádky ke skladům, kde převzaly padáky a výstroj. Pak byly přivezeny k letadlům. Toho podzimního dne byl na ty stroje velkolepý pohled, jak se vyjímaly na pozadí stromů rostoucích u okolních statků. Pach benzínu se mísil s pachem hospodářských zvířat na polích a zpoza nízkého drátěného plotu, který ohraničoval základnu, rolníci povzbuzovali Američany, z nichž některé přijali do svých domů

Průřez Boeingem B-17



Consolidated B-24 Liberator



jako své „adoptivní syny“. Muži posedávali v trávě, kouřili a tiše hovořili. Pak jeden po druhém vlezli do strojů.

„Vnitřek B-17 byl jako hliníkové pouzdro na doutník,“ konstatoval boční střelec Jack Novey. Hliníkové pláty spojené tisíci nýty dodávaly letounům aerodynamiku a výdrž, ale byly tak tenké, že je bylo možné provrtnat šroubovákem. Létající pevnosti vypadaly velké díky třicetimetrovému rozpětí křídel, jenže desetičlenná osádka byla namačkána v úzkém prostoru, který byl těsnější než ponorka. Boční střelci se téměř dotýkali zády, když stáli a stříleli ze svých kulometů, a tak si při boji s nepřítelem překáželi.

Za nimi – aniž by ho mohli vidět – byl zadní střelec otočený dozadu, který byl vtěsnán do malého střeřiště pod zádi letounu. Střeřiště bylo tak malé, že jeho dva kulometry se nabíjely z nábojových pásů uprostřed letadla.

Před bočními střelci byla hydraulická kulová věž spodního střelce. Za letu byla tato věž, jež měla průměr jen 45 centimetrů, otočena dolů a kulometry mířily pod ni. Střelec se do ní dostal průlezem a pak byl v té

plexisklové kouli skrčen jako embryo v děloze a oba kulometry měl mezi nohama, zatímco průlez nad ním byl zavřený. Jeho zorný úhel byl dán jeho nohama a v kouli bylo tak málo místa, že tam nemohl mít ani padák. Ten byl vevnitř trupu, poblíž průlezu.

Před spodní kulovou věží byla dveřmi oddělená radistova kabina. Byla to jediná izolovaná a samostatná kabina v bombardéru. Čelem ve směru letu seděl u malého stolu radista. Nad ním byl v otevřeném průzoru ručně řízený kulomet ráže .50 a mířil dozadu.

U pozdějších modelů B-17 s radarovým naváděním pro bombardování v mračnech seděl navigátor přímo před radistou.

Pumovnice, podbřišek velryby, byla přímo za přepážkou radistovy kabiny. Bomby byly naskládány ve stojanech od podlahy až po strop, „visely tam jako ryby“. Když chtěl tamtudy někdo projít, musel se protáhnout půl metru širokým prostorem. Po vzletu šli bombometčík nebo střelec z horní věže do pumovnice a odstranili z bomb zajišťovací kolíky. Ty bránily předčasnou detonaci.

Jakmile se bomby na stojanech zasekly, musel je někdo z posádky ručně uvolnit. A když byla vrata pumovnice zasažena flakem a neotevřela se, musel je někdo otevřít ručně, přičemž stál nad „tou hroznou prázdnotou,“ jak poznamenal jeden letec, „která je mezi vámi a nekonečně vzdálenou zemí“.

Přímo za kokpitem byla hydraulicky ovládaná horní věž se dvěma kulometry ráže .50, „které se mohly otáčet tak akorát, aby střelec netrefil ocas svého letounu“. Při bojovém letu byl střelec v horní věži hlavním technikem a palubním mechanikem letadla a měl hlavu a ramena v otáčející se kouli. Když nestřílel, stál za pilotem a hleděl mu přes rameno na „přístroje měřící kondici a fungování čtyř motorů“.

V nosu seděl navigátor vlevo za stolkem, na němž měl mapy a přístroje. Byla tam čtyři okna, dvě na každé straně, nahoře astrodom a vepředu zelený plexisklový nos. Navigátor Elmer Bendiner prohlásil, že astrodom „mi pomáhal stanovit pozici hvězd vůči Zemi a tak určit naše postavení“.

Vládcové nebes

Bombometčík byl před navigátorem, v nejexponovanější části letounu. Před ním byl Nordenův zaměřovač a vlevo páka a tlačítko, kterými ovládal vrata pumovnice. Při bombardování stál nad zaměřovačem jako orel hledící na kořist. V té chvíli vypadal jako jeden z nejnebezpečnějších lidí na světě a také jim byl, neboť rozhodoval o shození 2 500 kg výbušnin.

U pozdějších typů měl bombometčík dva ručně řízené kulomety, jeden „jako žihadlo“ v přední části plexisklového nosu, druhý v levé části nosu. Navigátor měl kulomet v okně napravo.

Pilot a druhý pilot seděli nad bombometčíkem „jako na můstku lodi“ a mohli vidět „oblohu a vzdálený obzor, ale už ne mořské vlny a zemi pod sebou“. Byli „vtěsnáni mezi přístroje“: mezi více než 150 tlačítek, ciferníků, pák a měřidel, z nichž každé mohlo zachránit nebo zahubit celé letadlo a jeho posádku. Jeden letecký lékař popsal potíže vyplývající z letu v plně naloženém, pětadvacetitunovém gigantu. „Koordinace operací se všemi těmito přístroji by byla obtížná i v pohodlí vaší kanceláře. Ale představte si, že by se vaše kancelář smrškla do kostky o straně dlouhé jeden a půl metru ve výši sedmi a půl kilometru, kde neustále hučí motory. (...) Teprve pak pochopíte, za jakých podmínek museli tito muži kalkulovat s otáčkami motorů, sáním a tlakem paliva, aerodynamikou, barometrickým tlakem, výškou, silou větru, letovou rychlostí, traťovou rychlostí, pozicí a směrem“.

Byl to nejkrásnější letoun, který byl dosud vyroben, jenže vevnitř to páchlo mazivý, potem, korditem, uschlou krví a močí a před startem byly stroje plné kouře z cigaret. Dokonce i letci, kteří nikdy předtím nekouřili, nacházeli úlevu v tabáku. Když byly provedeny poslední kontroly, členové posádky, někteří pojídali jablka nebo cumlali bonbóny, čekali na zelené světlo z věže, které jim signalizovalo, že toho dne mohou zemřít.

Vzletové dráhy byly krátké „a bylo otázkou štěstí, zda budeme mít dostatečnou rychlost na to, abychom před koncem dráhy vzletli“. Bernard Jacobs vzpomíná: „Horní střelec oznamoval rychlost: „60 – 70 – 90 –

110.“ Když se objevil konec dráhy, vznesli jsme se do vzduchu a začali se modlit“.

Mraky někdy sahaly až do osmi kilometrů a v tom případě musela většina strojů letět naslepo – podle přístrojů. Někteří piloti ztratili orientaci a narazili do jiných bombardérů.

„Když jsme vystoupali nad mraky, před námi se objevila úžasná scéna,“ poeticky to popisuje druhý pilot Jacobs. „Právě vyšlo slunce a my jsme byli nad vrstvou oranžové bavlny, která sahala, kam oko dohlédlo. Ostatní stroje se vynořovaly z mraků jako ryby z moře.“ Každý bombardér se zařadil na své místo ve formaci, tři skupiny po osmnácti letounech tvořily bojové křídlo. Pak vzdušná flotila „zamířila k poslednímu vysílačí na pobřeží, kde se k ní přidala další křídla“.

Nad Severním mořem střelci zkontrolovali své zbraně a pak vystřelili. Celý stroj se otrásal a ten rachot byl ohlušující. Všude byl cítit kordit. Potom se rozhostilo ticho, zatímco muži se připravovali na boj. Jediný zvuk, který se ozýval, byl monotónní hukot motorů. Všichni byli připraveni. Členové posádky na sobě měli nehořlavé záchranné vesty pro případ, že by se dostali do vody, a postroje na padáky. Samotné padáky byly poblíž stanovišť, ačkoli někteří z mužů nevěděli, jak se používají, a nikdo z členů posádky nikdy s padákem nevyskočil. Nebylo to součástí výcviku. Někteří měli za opaskem extra pár pěšáckých bot pro případ, že by museli vyskočit nad okupovaným územím. Každý měl v kapse věci pro případ nouze: peníze, lékárničku, vodovzdornou mapu, malý kompas a potraviny.

Jak stoupali do tropopauzy, dostávali se do zcela nepřátelského prostředí. Jejich prvním bojem byl boj s chladem, neviditelným nepřítelem, který je čekal v sedmi kilometrech. Někteří z nich měli elektricky vyhřívané oděvy, rukavice a boty, ale na začátku války jich bylo dost jen pro dva tři členy posádky. Pouze přední část stroje byla vyhřívaná – kokpit, nos a radistova kabina –, ovšem jen nedostatečně. Většina letců se chvěla zimou v bundách z alpací vlny, kalhotách a botách s vložkou z ovčí vlny.

Vládcové nebes

Napětí vzrostlo, když „malí přátelé“ – doprovodné stíhačky – zamávali křídly na znamení, že jsou na konci svého doletu. Pak všichni pozorovali oblohu před sebou a hledali „bandity“. Morgan a jeho muži při své první misi spatřili pouze jednu nepřátelskou stíhačku, ale to se brzy změnilo. „Frontální útoky německých stíhaček nám naháněly hrůzu,“ vzpomíná Morgan. „V kokpitu to bylo špatné, ale daleko horší to bylo v nose. Bombometčík a navigátor seděli u okna, vystaveni nepříteli, a mohli se bránit jen malorážními kulomety. Ty se někdy v boji tak rozžhavily, že se jejich hlavě ohnuly. V kokpitu jsem byl spolu s druhým pilotem zcela zaneprázdněn řízením stroje“. Piloti někdy stáli i proti čtyřem nepřátelským stíhačkám, a proto neměli čas přemýšlet. Museli se soustředit na to, aby chvějící se letoun udrželi v rovině a ve formaci. Některé bombardéry letěly tak blízko sebe, že se navzájem poškrábaly.

Vzadu na hladké klenuté podlaze stáli boční střelci a klouzali po nábojnicích. Mrazivý vítr jim vanul do tváří. Střelci byli zadýcháni strachem a námahou a dech jim pronikal do kyslíkových masek, takže skla se jim zamlžovala a zamrzala. Střelec John H. Morris vzpomíná, co dělal, když k tomu došlo. „Jednou nebo dvakrát jsem jednou rukou pustil kulomet a vyčistil skla od ledu. Hned jsem uviděl německé stíhačky, které prolétávaly naší formací. Jenže led se začal tvořit znovu, takže jsem toho potom moc neviděl. (...) Slepý střelec! Ale přežil jsem.“ Přežil, přestože německé stíhačky svými kulomety nadělaly díry do jeho letounu, které byly dost velké na to, aby se jimi dala prostrčit ovce.

Často byla palba flaků tak intenzivní, že muži i přes plynové masky cítili pach vybuchujících granátů. Exploze byly tak mocné, že piloti by proletěli střechou svých strojů, kdyby nebyli připoutáni. V některých letadlech muži seděli na olověných plátech, aby si chránili genitálie. Při palbě flaků byli bezmocní, mohli jen sedět a čekat. Právě tehdy piloti a ostatní letci poznali, že je možné se potit i při $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Bombometčík Theodore Hallock nebyl zbožný člověk, ale když se dostal nad cíl, začal se modlit: „Bože, musíš. Musíš mě dostat zpátky.

Poslouchej, Bože, musíš.“ Mnozí z jeho mužů slíbili Všemohoucímu, že když přežijí, zřeknou se alkoholu a žen. Hallock nic takového nepřísahal. „Protože jsem přišel na to, že kdyby Bůh existoval, určitě by to, co muži cítí k alkoholu a ženám, pochopil.“

Když Robert Morgan při své první bojové akci přiletěl s Memphiskou kráskou nad ponorkové úkryty v Brestu, bombometčík v prvním stroji ve formaci, který letěl přímo před ním, nedokázal v mracích správně zaměřit cíl a shodil bomby ve špatném okamžiku. Všechny ostatní stroje udělaly stejnou chybu a většina bomb dopadla mimo město. Létající pevnosti z 91. skupiny potom proletěly mračny vybuchujících nábojů z flaků, pomalu se otočily a poklidnou oblohou zamířily domů.

Jenže při jiných náletech to pro mnohé byla „drsná a děsivá cesta domů“. V mlze nad Severním mořem a Británií věděli, že mohou havarovat a zemřít, třebaže přežili boj s nepřítelem. Když Memphiská kráska po náletu na Brest přistála v Bassingbournu a osádka vylezla z letadla, nikdo se neusmíval, ale přesto bylo vidět, že jsou rádi, že stojí na pevné zemi.

Při přistání byli nováčci často dezorientováni. Jako by se vrátili z jiného světa, „kde se nepřemýšlí, kde existuje pouze touha přežít. (...) Byli jsme na bojišti z jiného světa“, napsal Denton Scott, reportér časopisu *Yank*, který letěl se stroji 8. velitelství k ponorkovým úkrytům. „Mezi těmito dvěma světy je propast hlubší než těch 8 kilometrů.“ Pak náhle strach a napětí opadly, ale mnohem silnější bylo intenzivně pocíťované sejetí s ostatními na palubě a se samotným letadlem, které bylo jedinou ochranou posádky před střepinami z granátů. „Hrůzy boje těch deset mužů během osmi hodin sblížily více, než by v jiném, normálním světě dokázalo osm let, bylo to nevyhnutelné pouto spojující muže, kteří společně zažívali strach a společně proti němu bojovali. Možná že je to vůbec nejsilnější pouto, které může lidi spojovat,“ řekl Scott.

Muže náhle přepadla únava, ale ještě nemohli jít odpočívat. Museli zhodnotit akci. „Museli to všechno procházet znovu a znovu, vzpomínat

Vládcové nebes

na všechny detaily... Káva a sendviče vám pomohly, ale uvědomovali jste si, že postrádáte známé tváře.“

Při rozbořech dostali letci whisky. „Po pár skleničkách jsme byli lehce podnapilí, (...) a pak jsme šli spát,“ vzpomíná Bernard Jacobs. Muži se chvěli, když šli do svého baráku a pohlédli na svlečené postele spolubojovníků, kteří se nevrátili. Přeživší o padlých nikdy nemluvili, byla to jakási tichá dohoda. „Když někdo zemřel, ale jeho stroj se vrátil, většina z nás se rozhodla, že pohřeb není nic pro nás,“ vzpomíná jeden navigátor. „Nikdy jsem nebyl na pohřbu. (...) Mrtvé jsme si připomněli tak, že jsme napsali jejich jména, místo, odkud byli, a datum poslední akce na stěnu v baráku.“

Nikdo, kdo přežil, se nepovažoval za hrdinu. Přitahovat na sebe pozornost bylo dalším porušením nepsaných pravidel. Bylo těžké poznat skutečné hrdiny. Muži, kteří ve vzduchu vykonali neuvěřitelné hrdinské činy, křičeli strachem ze spánku nebo si stěžovali na zbabělé pěšáky nebo v opilosti řekli svým druhům, že jediný důvod, proč létají, je to, že se chtějí dostat domů. Seržant Arizona T. Harris, pomocník z ranče u Tempe v Arizoně, nenáviděl na létání téměř všechno, ale v letadle to byl úplně jiný člověk.

Harris byl horní střelec a palubní technik na jedné z létajících pevností a znal svůj stroj lépe než kdokoli jiný kromě šéfa údržby. Když „Synové hněvu“ (Sons of Fury) pojížděl po letišti, muži, kteří jej sledovali, mohli Harrise snadno rozeznat. Viděli zrzavou hlavu a silnou paži. Harris leštil čelní sklo. „Ty zatracené skvrny ve vzduchu vypadají jak Me-109,“ říkal.

Harris zahynul po cestě ze St. Nazaire 3. ledna 1943. Seržant P. D. Small, zadní střelec z jiného bombardéru 306. skupiny, byl u toho. Small viděl čtyři padáky, které se otevřely předtím, než letoun „Synové hněvu“ přistál na vodní hladinu. Střelci, kteří zůstali na palubě, se museli uchýlit do radistovy kabiny, která byla při havárii nejbezpečnějším místem. Ale dva kulometry stále střílely, ty Harrisovy. Pak stroj „Synové hněvu“ perfektně přistál na hladinu mrazivého Biskajského zálivu. Když se voda

dostala nad křídla a letoun se začal potápět, horní kulometry stále střílely, „tak rychle, jak je jen bylo možné nabíjet“. Arizona Harris se snažil chránit pilota a druhého pilota, kteří byli ve vodě pod palbou německých Fw-190. „Ocelově šedé moře doslova vřelo pod přívalem kulek.“ Do Harrisovy věže tekla chladná voda, ale stále střílel.

Když takové zprávy dorazily domů, americké veřejné mínění si začalo uvědomovat, že chlapci v Anglii bojují jinou válku, než byla první světová válka nebo i bitva o Británii. První, kdo jim to řekl, byl novinář Ernie Pyle, který strávil podzim roku 1942 na amerických leteckých základnách v Anglii, načež odcestoval do severní Afriky psát o operaci Torch. „Muži, kteří bojovali v našich válkách ve vzduchu, vždycky vypadali tak nějak slavněji než ti, kteří bojovali v blátě,“ napsal v jedné z reportáží ze „vzdušné fronty“. Ale v epoše nové letecké války, „v éře obrovských bitevních lodí ve vzduchu se osamělý, veselý, dobrodružný hrdina nebe stává stále větší raritou“, napsal. 8. velitelství samozřejmě bude mít své hrdiny, předvídal, ale většina z nich bude bojovat a umírat v týmech, při ochraně svých druhů, tak jako Arizona Harris. „Dokonce i letadla bojují jako tým. Naše bombardéry létají do Francie ve velkých formacích. Tak se navzájem chrání.“

V letectvu si důstojníci a příslušníci mužstva byli blíží než v pěchotě. Každý, kdo létal v bombardéru, měl hodnost seržanta nebo výše, a přispělo k tomu i to, že jen malá část důstojníků byla profesionálními vojáky. Takřka všichni narukovali dobrovolně, tak jako seržanti. Přísná disciplína byla vzácností, stejně tak se na základnách v Anglii příliš nesalutovalo.

Dr. Malcolm C. Grow, šéf zdravotní služby 8. velitelství, řekl zpravodajcům: „Tito muži nebojují za demokracii nebo svobodu, ale za své druhy. Ještě jsem nikdy neviděl něco tak stmeleného jako posádky bombardérů.“ Střelec Jack Novey vzpomíná: „Nedokážu vysvětlit, proč jsme bez nějakého hazardérství v těch hrozných dnech riskovali životy náletu. (...) I když mě ochromil strach, i když jsem byl nemocný, stále jsem létal. Nechtěl jsem opustit své kamarády. To bych raději zemřel.“

Vládcové nebes

Tato pouta upevňovalo a symbolizovalo vybavení. Těch deset mužů bylo spojeno s bombardérem a se sebou navzájem hadicemi a dráty. Hadice jim umožňovaly dýchat a dráty komunikovat.

Posádky byly neuvěřitelně různorodé. V jednom letadle, „Pekelní andělé“ (Hell's Angels), byl prodejce aut, rančer, zemědělský inspektor, pumpař, jezdec z rodea, prodavač, trumpetista, námořník, student a obchodní cestující. Nikdo z nich však nevstoupil k letectvu před Pearl Harborem a pouze tři z nich letěli předtím, než zahájili výcvik.

„Nikdy jsme se nestarali o to, že se nemusíme vrátit,“ řekl jejich kapitán po osmadvaceti náletech. „Říkali jsme si, že tak jako tak jednou musíme zemřít, a to, že to můžu koupit, mě ani nikoho jiného z posádky nezajímalo.“ Ale to se říkalo jen novinářům. Nikdo v bombardéru nelétal beze strachu. „Letci se bojí, tak jako vy a já,“ napsal Ernie Pyle. Mnozí se báli vzduchu, v němž létali, takřka stejně jako Luftwaffe.

V řídkém vzduchu

V prvním roce nebyly největšími nepřáteli 8. velitelství flak nebo stíhačka, ale počasí a přírodní živly. Předpokladem úspěšného denního bombardování bylo dobré počasí, ale podzim a zima roku 1942 byly v severní Evropě mimořádně špatné. V oficiálních dějinách amerického letectva se píše: „Na počátku října se debatovalo o tom, zda je vůbec možné takovouto ofenzívu z britských základen provádět.“ Měsíčně bylo nanejvýš pět až osm příznivých dnů, jež dovolovaly rozsáhlejší nálety, a počasí nad kontinentem umožňovalo přesné bombardování jen ve 20–30 % případů. Nepříznivější počasí už bylo pouze na Aljašce a Aleutských ostrovech.

Špatné počasí ohrožuje i osamocené letící stroj. Pro velkou sevěřenou formaci však může být katastrofou. Hlubkové nálety vyžadovaly dobré počasí nejméně při pěti příležitostech: při startu, při shromáždění, při cestě k cíli, nad cílem a při návratu na základnu. Nebylo možné letadla

vyslat, ačkoli v osm ráno bylo dobré počasí, když předpověď tvrdila, že o šest hodin později, kdy se bombardéry měly vracet, bude špatné počasí. Anglický venkov byl poset troskami amerických bombardérů, které v rychle se tvořící mlze a oblačnosti nedokázaly přistát.

Tak jako dobrý pozemní velitel musí znát terén, v němž jeho armáda bojuje, tak letecký velitel musí znát atmosférický „terén“ čili počasí, s nímž jeho muži musejí zápolit. Jenže počasí v severozápadní Evropě se dalo jen obtížně odhadnout a meteorologie byla ještě stále v plenkách. Po dobu války redukovalo počasí operace o 45 % a 10 % letounů vyslaných do boje nad severozápadní Evropu se muselo vrátit nebo bylo odvoláno kvůli počasí. Tyto předčasné návraty z boje znamenaly velký morální problém. Odvolání nebo předčasný návrat se totiž nepočítaly do nutného počtu bojových akcí, jimiž měli letci projít před návratem domů. Opakovaná zrušení náletu znamenala opakování zážitku předletového traumatu a napětí, jejichž symptomy zahrnovaly nekontrolované zvracení a průjem. Když byli muži nuceni projít „osmi předčasně zrušenými akcemi na jednu provedenou“, hlásili, že jejich zkormoucenost a deprese po těchto zrušeních byly „mnohem horší než samotná bojová akce“. Každá mise, kterou počasí odložilo, ale nezrušilo, zatěžovala duševní odolnost většiny mužů.

Na rozdíl od pěchoty se letci nemohli dostat do boje nebo v něm zůstat bez velmi složitého technologického podpůrného systému – bombardéru a jeho životně důležitého kyslíkového vybavení. Jakmile přestalo fungovat, což se stávalo často, byli bezmocní. Let v třesnutém mrazu způsoboval, že okna a zaměřovače se zamlžovaly, vrata pumovnice zamrzávala a klíčové mechanické součástky v mrazu odcházely. Muži mrzli a hroutili se. Létání v teplotách, které lze na zemi zažít jen v Arktidě a Antarktidě nebo na vrcholcích velehor, vedlo k tomu, že mráz způsoboval větší škody než nepřítel. V prvním roce bylo 1 634 mužů převeleno na zem kvůli omrzlinám, bylo jich o 400 více než těch, kteří byli převeleni pro bojová zranění. Kapitán William F. Sheeley, letecký lékař z 8. velitelství, tento problém studoval. Polárníci již dávno varovali, že mokrá noha zna-

Vládcové nebes

mená omrzlá noha. „Muži, kteří šli ke svému letadlu v dešti, kteří spali ve vyhříváných oblecích, kteří se zpotili při hře, byli mokří, když letěli. A ve vzduchu omrzli.“

Jestliže nové elektricky vyhříváné obleky byly vůbec k dispozici, byly notoricky nespolehlivé. Zkratovaly a probíjely na rukou, nohou a genitáliích a po několika akcích přestávaly fungovat, a to většinou proto, že mužům nebylo řečeno, jak se o ně starat. Po náletu je vyčerpaní muži pomačkali spolu s dalšími oděvy a strčili je do skříněk nebo pytlů, takže se jejich křehké výhřevné součástky poškodily.

Nejvíce obětí si mráz vybral na exponovaných místech bombardérů: Boční střelci u otevřených oken, kteří dýchali mrazivý vzduch, a zadní střelci, kteří odstraňovali zmrzlá plátna, jež kulometům bránila v pohybu. Spodní střelci, kteří byli nuceni zůstat ve svých věžích celé hodiny nad nepřátelským územím, močili do svých šatů, takže jim potom promrzala záda, hýždě a stehna tak, „že se jim loupalo maso až na kost“. Spodní střelec George E. Moffat z 482. bombardovací skupiny zjistil, že „ve chvíli, kdy dorazíte k cíli, jste tak promrzlí, že už je vám jedno, jestli to koupíte, nebo ne“. Při jedné akci, hned po svržení bomb, vybuchl těsně pod Moffatovou věží granát z flaku. O několik vteřin později přestal cítit prsty a chodidla. „Rozhlédl jsem se a uviděl jsem díru v plexiskle. Drát mezi mou rukavicí a oblekem byl přeseknutý.“ Elektrické oděvy byly zapojeny podobně jako světla na vánočních stromcích a když přestala fungovat jedna rukavice, odešly i ostatní části. Moffat věděl, že nemůže zůstat ve věži dlouho, protože by omrzl, jenže kdyby opustil své stanoviště, ohrozil by životy ostatních. „A tak jsem tam zůstal.“ Bušil pěstmi do kulometů a kopal do podlahy, aby urychlil cirkulaci krve. „Ta bolest byla tak šílená, že se skoro nedala snést. Po tváři mi tekly slzy, které mrzly. (...) Byl jsem na tom tak, že bych smrt přivítal.“ O minutu později nepřátelské stíhačky zmizely, a tak mohl vylézt ze svého stanoviště. Když pilot se strojem klesl do 6 kilometrů, jeden z členů posádky nabídl Moffatovi svou elektricky

vyhřívanou rukavicí. „To teplo mi vyvolalo takové bolesti, že jsem musel zavřít oči a zatnout zuby, abych nekřičel.“

Když se v boji kulomet zasekl, někteří muži zpanikařili a svlékli si rukavice, aby to mohli opravit. Jejich studené ruce však přimrzaly ke kovu, a když je odtrhli, zůstávaly na kovu kusy masa. Občas to muži dělali schválně, ze strachu, že brzy zemřou v boji. Když bombardér dosáhl maximální výšky, stáhli si rukavice, což jim zajistilo dlouhý, bolestivý pobyt v nemocnici, ale také dočasnou záchranu před mnohem horším osudem.

Muži zranění v boji byli mimořádně náchylní k omrzlinám. Jejich elektrické oděvy často zkratovaly kvůli tomu samému kusu oceli, jenž se jim zaryl do masa. Když leželi v bezvědomí na promrzlé podlaze, přestávali cítit končetiny, přestože je jejich druhové přikryli několika tenkými dekami, které byly po ruce. Dr. Sheeley popsal děsivý osud navigátora, jehož kyslíková maska byla provrtána granátem z flaku, který zničil před letadla. „O šest týdnů později měl amputovány ruce, nohy, uši a nos, neměl oči a z lícních kostí mu odpadávala nekrotická tkáň. Stále je naživu.“

Neznámý počet mužů zemřel, protože jejich kolegové neměli dostatečné zdravotnické znalosti nebo vybavení na to, aby je zachránili. Když zadní střelec z B-17 přišel kvůli kulometné palbě o hýždě, jeho druhové ho ovázali, jak jen mohli. Stále krvácel, a tak „jsme mu na ránu postavili sedmdesátikilogramovou bednu s náboji,“ vzpomíná jeden ze střelců. „Zdalo se, že její tlak krvácení zastavil. Klidně tam ležel, ale málem umrzl, protože jeho vyhříváný oděv byl roztržený a neměli jsme žádné deky.“ Tento ubohý hoch zemřel v prostředí, které je pro obyčejné smrtelníky naprosto nepřátelské. „Právě toto znásobuje tlak na vaše nervy – prostředí, ve kterém se musíte vypořádat s nebezpečím, je nepřírozené,“ řekl jeden letecký důstojník.

Na konci každého náletu byli z letadel vyneseni muži s opuchlými a oteklyma rukama, nohama a tvářemi. Během dvou dnů omrzliny zrudly a pak zčernaly. Jedna třetina mužů s omrzlinami musela být hospitali-

Vládcové nebes

zována. Lehké případy nutily muže zůstat na zemi až dva týdny. „Je to opravdový problém,“ varoval své kolegy v 8. velitelství dr. Sheeley. „Mnozí z mužů v nemocnici se do služby nevrátí po celé měsíce – jestli vůbec.“

Nezkušené letečtí lékaři, kteří nebyli schopni léčit omrzliny, se uchýlili ke starému ruskému receptu: „Počkat, až odpadne, co má odpadnout, a pak se uvidí, co se dá dělat s tím, co zbylo.“ Jediným odpovídajícím řešením byla prevence. Na přelomu let 1942 a 1943 letečtí lékaři – na každé základně byl nejméně jeden – začali jednat. Přednášeli a vysvětlovali letcům nebezpečí omrzlin, dávali do spodních věží nádoby na moč a vydávali tenké, hedvábné rukavice, jež se nosily pod těžkými, vyhřívanými rukavicemi. Ale v prvním roce nebylo toto úsilí dostatečné. Nebyl vynalezen prostředek proti ušnínému barotraumatu, chronickému zánětu středního ucha, který byl způsoben četnými sestupy z velkých výšek v nepřetlakovaných kabinách. Mělo to doslova epidemické rozměry a 2/3 postižených musely být dočasně převeleny na zem.

Anoxie neboli nedostatek kyslíku byla součástí „zdravotní noční můry“, která postihla 8. velitelství. Když se sliny nebo zvratky dostaly do masky a zmrzly, zablokovaly hadici s přívodem kyslíku, a tak muži omdlávali, nebo dokonce umírali. Při letu navigátor prostřednictvím palubního telefonu vždy po několika minutách obvolával členy posádky. Jakmile některý z nich neodpověděl, šel za ním a v případě potřeby mu dal umělé dýchání nebo ho nechal dýchat z přenosné láhve s kyslíkem. „Velice snadno se vám může stát, že vám netěsní maska nebo hadice nebo cokoli jiného a že si toho vůbec nejste vědom,“ popsal jeden navigátor typické problémy v 8 kilometrech. „Bez kyslíku v té výšce omdlíte během třiceti vteřin. A po dvou minutách jste mrtev.“

Přestože na anoxii zemřelo necelých 100 mužů – většina během prvního roku v Anglii –, během bojových akcí se s ní setkalo něco mezi 50 až 60 % letců. Byl to neomluvitelný důsledek špatného plánování. „O operacích v tak velkých výškách jsme neuvažovali,“ přiznal dr. Malcolm Grow vyšetřovatelům letectva. „Na některé věci před začátkem operací nepo-

myslíte.“ Část viny však padala na plánovače, kteří byli tak zaujatí strategií, že nepřemýšleli o přípravě posádek na to, aby přežily ve složitých atmosférických podmínkách. Při snaze zničit nepřítele ničili špatně připravení američtí chlapci sami sebe.

Anoxie byl skrytý zabiják, muži jen málokdy poznali, že jim nefunguje kyslíková maska. Byl jen jeden indikátor – ventil tvaru kuličky v průhledné trubičce –, který ukazoval, zda kyslík proudí. Kulička se pohybovala nahoru a dolů s tím, jak člověk dýchal. Když se pohybovala, bylo vše v pořádku, jenže v boji s Luftwaffe nebyl čas to kontrolovat, a když potom došlo k problému, dotyčný často zemřel, ještě než si toho všiml.

Nejčastější obětí anoxie byli zadní střelci. Po litém boji s nepřátelskými stíhačkami navigátor v létající pevnosti George Moffat obvolával palubním telefonem ostatní, aby zjistil, zda není někdo raněn. Zadní střelec Bill Galba mu neodpověděl. Když za ním přišel jeden z členů posádky, Galba ležel na kulometech a nedýchal. Jeho druh se ho pokusil oživit. Nad Severním mořem klesli do dýchatelného vzduchu, ale Galba ani nyní nereaagoval. V té chvíli Moffat přišel k němu a opatrně ho položil na podlahu. „Sklonil jsem se k němu a má tvář byla jen patnáct centimetrů od jeho. Jeho obličej byl bílý jako sníh, v ústech a v nose měl zamrzlé sliznice a oči měl upřené na mě. Vše bylo zmrzlé. (...) Věděl jsem, že je mrtev.“

Moffat sobě a svému kolegovi, který tam s ním byl, zapálil cigaretu a pak „tiše seděli a kouřili“. „Po přistání jsem se díval, jak ho naložili na nosítka a odnesli do sanitky. Po tvářích mi tekly slzy. Nestyděl jsem se za to. Byl to můj kamarád.

Byl to drsný den a náš stroj byl proděravělý. Šel jsem si lehnout, ale nemohl jsem usnout.“ Galba měl postel hned vedle Moffata. Přišel tam zásobovací poddůstojník, vzal Galbovy šaty a svlékl jeho postel. Moffat se převalil, aby se na to nemusel dívat.

Williamu Galbu pohřbili na hřbitově nedaleko základny. George Moffat mu na hrob nosil květiny.

Letecká medicína

Letecký boj ve velkých výškách vystavoval posádky bombardérů emočnímu a fyzickému stresu, s nímž lidské tělo dosud nebylo konfrontováno. S organismem se v řídkém vzduchu dějí podivné věci. Uši se bolestivě zacpou, uvažování se zpomalí a žaludek a střeva se začínou nafukovat, což bylo ještě zhoršeno plynatým jídlem, které snídali.

Tento nový druh války vyžadoval nový druh medicíny – jak pro duši, tak pro tělo. Podplukovník Malcolm Grow ze zdravotnické služby 8. velitelství se nemohl opřít o žádné precedenty. Letecké lékařství – tehdy ještě v plenkách – muselo řešit problémy, s nimiž se setkávali lékaři v Anglii. Stejně jako velitelé jednotek 8. velitelství postupovali metodou pokusu a omylu a i oni trpěli nedostatkem vybavení a personálu.

Každá základna měla malou ošetrovnu s postelemi pro několik desítek mužů, kteří byli lehce nemocní nebo ranění. Těžce ranění byli převezeni do armádní nemocnice v Oxfordu. Cesta tam trvala tři až čtyři hodiny a vedla po rozbitých silnicích, často uprostřed noci, kdy vše bylo zatemněno, včetně světel sanitky. Ranění umírali i cestou a někteří utrpěli další zranění při dopravní nehodě. A tak Grow sehnal dopravní letadlo C-47, které proměnil v létající sanitku. Pak přinutil velení, aby stavělo nemocnice blíž základnám. V prvním roce panoval nedostatek léků a zdravotnického vybavení a takřka polovina personálu 8. velitelství byla prakticky izolována od lékařské péče, odmyslíme-li si primitivní ošetrovny. Ale v roce 1944 byly, především díky Growovu úsilí, všechny bombardovací základny kromě jedné do 45 kilometrů od plně vybavené vojenské nemocnice. Grow také usilovně prosazoval lepší výcvik zdravotnického personálu. V roce 1942 neměly ¾ leteckých lékařů v Anglii vzdělání z letecké medicíny a pouze 10% zdravotníků mělo alespoň nějaký zdravotnický výcvik. Když letečtí lékaři přijeli na základny, zjistili, že ranění letci mnohdy zemřeli proto, že nebyli dostatečně rychle a kvalitně ošetřeni.

Grow a plukovník Harry G. Armstrong, jeho hlavní zástupce v Anglii, byli průkopníky na poli letecké medicíny. V roce 1934 založili Výzkumnou laboratoř leteckého lékařství* ve Wright Fieldu poblíž Daytonu v Ohio, kde studovali efekty létání na lidský organismus. Záhy poté, kdy jednotky 8. velitelství dorazily do Anglie, ustavili malé výzkumné středisko poblíž High Wycombu, jež mělo název Central Medical Establishment (CME). Řídil je Armstrong a jeho cílem bylo vyvinout výcvikové techniky a vybavení, jež by letcům umožnily přežít a maximálně efektivně plnit úkoly ve velkých výškách. Byli soustředěni na jediný náročný cíl: „pěči o letce“.

V prvním roce CME spolupracovalo s ohijskou laboratoří, harvardskou School of Public Health a americkými firmami a provedlo šedesát samostatných experimentů s cílem vyvinout lepší kyslíkové vybavení, oděvy a záchranné operace na moři. Kromě toho byly prováděny kurzy přežití jak pro letce, tak pro lékaře. A navíc Armstrong, švihák s knírem, takřka sám založil psychiatrické oddělení, jež se mělo zabývat preventivní psychiatrií, diagnostikou a rehabilitací letců, kteří trpěli emočními chorobami.

Personál CME nebyl příliš početný – nikdy tam nebylo více jak 18 lékařů –, ale měl výtečnou kvalifikaci. Armstrong si své lidi vybíral z nejlepších lékařských fakult, výzkumných středisek a psychiatrických ústavů po celých Spojených státech. „Všichni přišli z civilního života,“ vzpomíná, „a skoro všichni se pak do civilního života vrátili. A všichni potom vynikli.“ Na podzim roku 1943 se jejich výzkum začal vyplácet. Nové preventivní vybavení a léčba značně redukovaly utrpení a ztráty způsobené omrzlinami, nedostatkem kyslíku a nepřátelskou palbou. Pro ty, kdo létali v prvním roce, však nic takového po ruce nebylo. Těch pár mužů, kteří přežili celý turnus, jej skončilo tak, jak jej začali. Bez dostatečného kyslíkového vybavení, výstroje, oděvů nebo odpočinku.

* Aero Medical Research Laboratory, pozn. překl.

SOS

„Získávali jsme zkušenosti, a ne všechny byly dobré.“

Curtis E. LeMay

Severní moře, 9. října 1942

Toho odpoledne se poručík Donald Swenson dostal do největšího problému, jaký dosud ve svém mladém životě zažil. Při historickém náletu na Lille byla jeho létající pevnost provrtána palbou z Focke-Wulfu-190 a přišla o dva motory. Při snaze dostat se zpátky do Anglie klesal rychlostí více než 300 metrů za minutu. Radista vyslal nouzový signál, ale pobřežní stanice nereagovaly. A jelikož nereagoval ani palubní telefon, Swenson přenechal řízení druhému pilotovi a šel na zád, aby svým střelcům řekl, že přistanou na moři. Pilot a druhý pilot zůstali v kokpitu, zatímco zbytek posádky se shromáždil v radistově kabině, kde byla přepážka, o kterou se mohli opřít. Radista snědl rýžový papír s tajnými šiframi a frekvencemi.

„Voda vypadala studeně a vzpomínám si, že se mi zdálo, že i tvrdě vypadá,“ prohlásil Swenson. „Byly tam sedmimetrové vlny a slyšel jsem, že když při přistání na vodě narazíte do vlny, je to stejné, jako kdybyste vletěli do zdi.“

Bylo to tak. Přistáli jsme tak pomalu, jak to jen šlo, ale i tak jsme se všichni váleli po celém letadle.“

Swenson vylezl z úzkého okna na své straně letounu. Pak uviděl druhého pilota, který plaval pod jedním z křídel. Dorazil k němu, chytil ho a začal ho táhnout k ostatním. Ti vylezli průlezem v radistově kabině

a snažili se dostat ke dvěma gumovým člunům, které se automaticky nafoukly. Jeden však byl provrtán kulkami a muži volali, že se nenafoukne dostatečně.

Bombardér se ponořil během necelých dvou minut. Pilot nařídil třem střelcům, aby si vlezli do nepoškozeného člunu. Zbytek plaval u okrajů poškozeného plavidla, přičemž se musel zbavit svých těžkých oděvů. Jeden ze střelců se snažil utopit. „Vždycky se ponořil, a pak zase vyplaval. Ale nechtěl, abychom mu pomáhali. Musel jsem mu dát rozkaz, aby zůstal na hladině. Myslel si, že snižuje naše šance přežít. A pak přišla nejhorší část: Čekání na pomoc, jenže jsme nevěděli, jestli se dočkáme.“

V té chvíli muži nemohli vědět, že záchrana je už na cestě. Několik vteřin předtím, než jejich stroj přistál na hladinu, se rozběhla záchranářská mašinerie RAF. Jeden ze spitfirů eskortujících bombardéry vyslal zprávu s přibližnou pozicí, kilometr až dva od North Forelandu v Doverské úžině, a další stíhačka pak zůstala nad tímto místem a udala přesnou lokaci. Nebylo to daleko od břehu. „Brzy se objevil malý člun se záchranáři.“

Pro 8. velitelství to byla první záchranná akce na moři.

Když se bombardér dostal nad severozápadní Evropou do problémů, posádky většinou preferovaly návrat do Anglie než tvrdé přistání nebo seskok nad okupovaným územím. Mnoho bombardérů skončilo v Severním moři nebo průlivu La Manche. „To jste museli slyšet, jinak jste si to nedokázali představit, tu vibraci ve vyděšeném hlase ve vysílačce, vibraci, která skoro přecházela ve výkřik,“ popsal pilot záchranářského letadla typické nouzové volání. Tito piloti věděli, že „není nic děsivějšího než zvuk lidského strachu“.

Swensonova osádka měla štěstí. V prvním roce 8. velitelství nemělo ani záchranářský systém ani výcvikový program pro přistání na moři. Nafukovací čluny nebyly vhodné pro otevřenou moře a světlice, přiděly potravin a lékárničky postrádaly vodovzdornou ochranu. Navíc bombardéry nebyly stavěny na přistání na moři. 8. velitelství bylo zcela závislé

Vládcové nebes

na RAF a britském námořnictvu, ale nijak těsně s nimi nespolupracovalo. Výsledkem bylo, že 99 % amerických letců, kteří přistáli na moři, zemřelo. (Během tohoto stejného období byla zachráněna 1/3 britských letců, kteří přistáli na moři, a to při nočních misích). O rok později, již v těsné spolupráci s Brity, se zvýšil poměr zachráněných Američanů na 44 % a ke konci války to již bylo 66 %.

Více než desetina zachráněných utrpěla takové duševní trauma, že vyžadovalo profesionální léčbu, a tito muži byli převeleni na zem. Obvykle to byli letci, kteří byli nuceni vydržet delší dobu na moři bez jídla a pitné vody, přičemž vodám oceánu museli při improvizovaných obřadech přenechat mrtvé. „Všichni jsme se dohromady modlili. A pak jsem ho spustil do vody, tak šetrně, jak to jen šlo,“ vzpomíná seržant Eugene Dworzaczyk, jak naposledy pohlédl do tváře svého přítele, který mu zemřel v náručí, zatímco šeptal jméno své manželky.

Únik a skrývání se

Spojenečtí letci, kteří úspěšně nouzově přistáli v severozápadní Evropě nebo tam seskočili, měli jedinou možnost, jak uniknout zajetí: pomoc přátel z okupovaných zemí. Nizozemci, Belgičané a Francouzi vytvořili složité tajné únikové sítě pro spojenecké letce. Většinu částí sítě kontrolovali obyčejní civilisté, nikoli vycvičení odbojáři. Rizika byla enormní. Za pomoc nebo ukrývání sestřeleného letce byl trest smrti pro muže a koncentrační tábor pro ženy, což se obvykle rovnalo trestu smrti. Jeden britský zpravodajský agent odhadoval, že na každého evakuovaného letce připadal jeden Francouz, Belgičan nebo Nizozemec, který byl zastřelen nebo umučen.

Většina těchto odvážných lidí pracovala v součinnosti s britskými a americkými zpravodajskými agenty v Londýně, ale ta neúspěšnější úniková trasa, Vlasatice (francouzsky Réseau Comète), byla zcela nezávislá.

Na počátku války v ní byly stovky belgických dobrovolníků, které zorganizovala Andrée de Jongh, pětadvacetiletá umělkyně z Bruselu. Její krycí jméno znělo Dédée.

Vlasatice měla délku 1 800 kilometrů a sahala z Bruselu až na Gibraltar, přes okupovanou Francii a fašistické, avšak oficiálně neutrální Španělsko. Všechno to byla území, kde vládla jedna z nejbrutálnějších tajných policíí v Evropě. Dédée začala bez finančních prostředků a pouze s pomocí svého otce Frédérica a mladého Belgičana Arnolda Depéeho. Letci byli skrýváni v bezpečných domech v Bruselu a okolí a pak byli vlakem převezeni do Paříže, což bylo místo, kde se shromažďovali. Odtamtud byli vysíláni v malých nenápadných skupinách, nejprve vlakem, potom na kole a nakonec po svých na jeden statek na úpatí Pyrenejí. Po výživném jídle a silné španělské kávě je čekal horský výstup pod vedením zkušených baskických pašeráků, které najala Dédée. Když se dostali do San Sebastianu v severním Španělsku, byli předáni britskému diplomatu Michaelu Creswellovi, který je automobilem přepravil na Gibraltar, odkud potom odcestovali letecky nebo lodí do Anglie.

Dédée uprchlíkům – říkalo se jim „balíky“ – poskytla padělané pasy a průkazy totožnosti, koupila jim civilní šaty a jídlo na černém trhu a vytvořila jim řetěz útulků na cestě do Španělska. Jedna ze spolupracovnic, Ann Brusselmansová, jednu dobu ukrývala v různých domech v Bruselu více než padesát letců. „Nikdo z naší rodiny nevěděl o tom, že matka je v odboji,“ napsala její dcera Yvonne Daley-Brusselmansová. „Navenek jsme byli obyčejná rodina, která se snažila přežít okupaci a zajímala se jen o své vlastní problémy.“ Němci varovali Spojence, že letci v civilních šatech nebo bez vojenské identifikace budou považováni za špiony a zastřeleni nebo posláni do koncentračního tábora. To pro sestřelené letce znamenalo dilema. Jejich velitelé jim řekli, že jejich povinností je pokusit se uniknout, a to bylo možné jen v civilních šatech. Ann Brusselmansová se pokusila tento problém vyřešit tak, že jejich identifikační známky zašívala do manžet jejich kalhot. Sehnala jim oblečení – barety,

Vládcové nebes

kabáty a evropské boty – a vyslala je na cestu s varováním, že se nemají chovat příliš „americky“ žvýkáním žvýkaček nebo cinkáním mincemi v kapsách. Když kouřili, měli držet cigarety od hořícího konce, jako Evropané, špičkami prstů a palcem.

Aby měla peníze na rozjezd své odbojové sítě, prodala Dédée svou malou sbírku šperků. Osobně při dvaatřiceti cestách doprovodila více než sto letců přes Francii a Pyreneje. Když jí britská rozvědka nabídla pomoc, odmítla. Tvrdila, že síť musí být zcela nezávislá, že její členy musí důvěrně znát. Nechtěla, aby ji převzali vycvičení agenti, kteří by mohli spolupracovat se skupinami provádějícími sabotáže nebo špionáž. To by totiž gestapu usnadnilo infiltraci. Aby včas identifikovali německé agenty – muže z gestapa, kteří se vydávali za sestřelené letce –, instruovala majitele bezpečných domů v Bruselu, aby letce hledající pomoc prověřili. Když letec tvrdil, že je z New Yorku, zeptali se ho na současného centra klubu amerického fotbalu New York Yankees. Když odpověděl špatně, Brusselmansová dala pokyn členům belgického odboje, aby toho muže „vzali na dlouhou procházku do lesa“.

Gestapo Vlasatici infiltrovalo, ale nebylo schopno ji zničit. Když byla Dédée v lednu 1943 s několika letci zatčena, zdálo se, že je síť rozbita, ale při jednadvaceti výsleších v koncentračních táborech Mauthausen a Ravensbrück odmítla prozradit své spolupracovníky. Za její nepřítomnosti začal Vlasatici řídit její otec. Když byl se svými nejbližšími druhy prozrazen informátorem a popraven, objevil se nový vůdce, temperamentní tříadvacetiletý Belgičan Jean-François Nothomb, jehož krycí jméno bylo „Franco“. Vyčerpaný a nemocný Nothomb s nevelkým nadšením přijal do organizace belgického agenta s britským výcvikem a s jeho pomocí dále pokračoval v záchraně sestřelených letců. Vlasatice pomohla přibližně sedmi stovkám z 5–6 tisíc spojeneckých letců – z nich byly 3 000 Američanů – do Anglie.

Síť přestala fungovat dva dny před vyložením v Normandii. Spojenecké bombardování francouzských železnic před invazí znemožnilo pokračo-

vání přesunů. Sestřelení letci byli nyní ukrýváni na statcích a v lesích a byly jim posílány zásoby na padácích, dokud je v létě neosvobodily postupující spojenecké armády. Dédée po osvobození odjela do leprosária v Belgickém Kongu. Jeden letec, kterému pomohla na svobodu, o ní řekl: „Andrée de Jongh byla jedna z těch nemnohých, kteří plně pociťovali hrůzy světa a snažili se to změnit“.

Nic neposílilo morálku letců v Anglii tolik jako návrat mužů, kteří byli považováni za mrtvé. Byli přivítáni s jásotem a bylo jim dopřáno pár dnů mezi starými přáteli, než byli odesláni domů. Jejich další působení v bojových misích nad Evropou bylo považováno za příliš riskantní. Kdyby byli zajati a mučeni, mohli by prozradit únikové trasy, na kterých byla závislá záchrana letců, dokud západní Evropa nebyla osvobozena. Při přednáškách na svých starých základnách poskytovali základní informace o přežití v týlu nepřítelů „Muži jejich historky hltali,“ napsal jeden kaplan ve svém deníku. „Upínali se k těm příběhům jako k záchranným člunům.“ Tito heroičtí vyprávěči byli živoucím dokladem toho, že ztracení letci mohou přežít.

LeMay

Letci nemuseli mít takové ztráty. Mohli bombardovat s větší přesností a menšími ztrátami. V to věřil major Curtis E. LeMay, který dorazil do Anglie v říjnu 1942. Právě on změnil leteckou válku.

Poručík Ralph H. Nutter z 305. bombardovací skupiny bývalého navigátora LeMaye, který byl nyní velitelem jeho skupiny, doslova uctíval. Nutter den po Pearl Harboru odešel z právnické fakulty na Harvardu a vstoupil do letectva. Po cestě do Anglie navigoval svůj letoun Royal Flush k jezeru Gander Lake na Newfoundlandu bez problémů, ale po přistání osádka zjistila, že ze severu se blíží vánice. Na letišti v Ganderu, což byl Zapadákov obklopený lesy, major LeMay svolal svou nervózní

Vládcové nebes

posádku. Znal tu trasu velmi dobře. Před Parl Harborem po ní letěl mnohokrát, když přepravoval nové letouny z amerických továren k budoucím evropským spojencům. Řekl jim, že budou problémy s mrazem a že bouře může navigátorům znemožnit kontrolovat kurs podle hvězd. Kdyby navigátoři svým pilotům dovolili odbočit příliš daleko na jih, buďto by jim nad oceánem došlo palivo, nebo by vletěli do náruče německým stíhačkám na pobřeží Francie. „Nemůžete spoléhat na vysílačku ani na rádiovou navigaci. Nacisté vysílají falešnou frekvenci, která je stejná jako vysílání RAF v Anglii. Nenechte se zmást. (...) Ve Spojených státech jste spoléhali na své piloty a rádiovou navigaci. Nyní budou piloti a posádky spoléhat na vás. Nezklamte je.“

Ralph Nutter, které mu bylo teprve dvacet dva, letěl poprvé v letadle teprve před dvěma měsíci. Bylo to v Mohavské poušti. Později té noci z Royal Flush při startu omylem vyletěl nouzovým vchodem jediný záchranný člun. Ze začátku byl Nutter schopen sledovat hvězdy mezi mračny, ale během jedné hodiny se obloha zcela zatáhla a plexisklový nos a jeho malý astrodom pokryl sněh. O pár minut později přestal fungovat jeden motor. Za hodinu přestal pracovat druhý a Royal Flush začal klesat. Nutter požádal pilota, aby letěl těsně nad rozbouřeným mořem a zapnul přistávací světla. Kdyby viděl hřebeny vln, mohl by vypočítat směr větru a korigovat kurs výpočtem, takže by letěli podle kompasu tak jako Charles Lindbergh se svým Spirit of St. Louis. „Pak, těsně před rozbřeskem, jsem mezi mračny spatřil hvězdy. „Držíme kurs“, oznámil palubním telefonem. Když se mraky rozestoupily, v dálce spatřili zelené kopce Irska. Nad Belfastem zadal Nutter pilotovi kurs na Prestwick. Když poté vylezli z letounu, obklopili je vlídní obyvatelé města. „Proč vám to trvalo tak dlouho?“ zvolal jeden Skot. „Na Američany tu čekáme už dva roky!“

Následujícího dne se letělo do Grafton Underwoodu. Nezůstali tam dlouho, ale bláta, mlhy a chladu, s nimiž se tam setkali, už se nezbavili. Nutter bydlel v plechovém baráku, který byl vyhříván jen jedněmi kamny na uhlí. Bylo tam dvaadvacet postelí pro důstojníky. Když se ubytovali,

šli spát. Nutter se rozhlédl okolo. Stále nemohl věřit tomu, že to dokázali. O rok později z původní skupiny, se kterou cvičil v Kalifornii, žili už jen dva muži.

Následujícího rána LeMay svolal poradu. „Budete na této základně, dokud nebude rozhodnuto jinak. Vaší první bojovou akcí bude nálet na německou ponorkovou základnu na francouzské pobřeží. Bude to výcvik bojem.“

Curtis LeMay je jednou z nejkontroverznějších postav amerických vojenských dějin. Tento despota byl podle Rosie Rosenthala „největším velitelem v dějinách letectví“. Ale později LeMayovo jednání pobouřilo i Rosenthala. Jeho starý velitel se stal „Shodte bomby“ LeMayem,* vzorem pro šíleného generála Jacka D. Rippera ve výstižné satíře na studenou válku *Doktor Divnoláska aneb Jak jsem se naučil nedělat si starosti a mít rád bombu*, kterou natočil Stanley Kubrick. Tento velmi schopný, ale válekyčtivý důstojník se jako náčelník velitelství strategického letectva** stal v 50. letech přívržencem jaderného odstrašení a v roce 1962 jako náčelník generálního štábu amerického letectva za kubánské krize naléhal na prezidenta Kennedyho, ať schválí bombardování všech podezřelých zařízení na Kubě. Po skončení krize navrhoval invazi na ostrově. O dva roky později chtěl po prezidentu Johnsonovi ničující bombardování Severního Vietnamu a v roce 1968, když byl viceprezidentským kandidátem George Wallace, děsil svou radikálností i tohoto extrémistického alabamského guvernéra.

Byl to muž ražení generálů Williama Tecumseha Shermana a George S. Pattona, válečníků, kteří se nehodili pro mír. Pocházel ze Středozápadu a v mládí to neměl snadné. Vypracoval se pouze svými schopnostmi. Neměl konexe, aby se mohl dostat na West Point, a tak začal studovat

* V originále „Bombs Away“ LeMay, pozn. překl.

** Strategic Air Command, pozn. překl.

Vládcové nebes

na Ohio State University ve svém rodném Columbusu. Vystudoval techniku a potom vstoupil do kursu ROTC pro důstojníky v záloze,* zatímco pracoval devět hodin každou noc šest dnů v týdnu v místní slévárně. „Ta práce byla tvrdá,“ vzpomíná, „ale měl jsem ji rád“.

Do armády vstoupil v roce 1929 jako pilot stíhačky a o osm let později přisedlal na bombardéry, když se stal šéfem navigační školy 2. bombardovací skupiny v Langley Fieldu. 2. bombardovací skupina byla vůbec první jednotkou letectva vybavenou stroji B-17. Přestože měl za sebou Taktickou školu leteckého sboru v Maxwell Fieldu, věřil více ve stroj, se kterým létal, než v doktrínu, kterou ho učili instruktoři. Bylo mu teprve třicet pět, když v dubnu 1942 převzal 305. bombardovací skupinu, ale o bombardéru, který nesl hlavní tíhu bojů na počátku letecké války, věděl více než kdokoli jiný.

Byl to vysoký, statný muž s černýma očima a stále zamračenou tváří. Nikdo, kdo s ním sloužil, ho nikdy neviděl usmívat se. Nebylo to tím, že by neměl smysl pro humor. Trpěl mírnou formou Bellovy paralýzy, kvůli které mu částečně ochrnuly mimické svaly v koutcích úst. Jeho vnější drsnost skrývala vášnivou oddanost vůči jeho mužům. Byl fanatikem disciplíny a byl přesvědčen, že disciplína zachraňuje životy. LeMay byl brilantní letecký taktik, oplýval odvahou i kreativitou. Létal se svými muži v některých z nejnáročnějších misí války. Chtěl jím jít příkladem, ale především se chtěl z první ruky dozvědět, s jakými problémy jsou konfrontováni.

Na své muže neřval. Mluvil tak tiše, že ho skoro nebylo slyšet, a byl to chladný, uzavřený muž s instinkty boxera. „Báli jsme se ho více než Hitlera,“ řekl Gale Clevon. Tento brutálně upřímný drsňák byl vyhlášený pro svůj smysl pro férovost. „Můžu odpustit chybu – zvláště když je to poprvé,“ řekl svým mužům. „Ale běda vám, jestli mi někdy budete lhát.“

Pro LeMaye byl rozhodující výkon a své muže hodnotil výlučně podle toho, co udělali. „Nechce slyšet žádné žvásty,“ řekl jeden důstojník Ralphu

* Reserve Officers' Training Corps.

Nutterovi, když se Nutter poprvé hlásil u 305. skupiny. „Slyšel jsem, že jste studoval práva. Nemá rád právníky, myslí si, že jen mluví, a nekonají.“ Po příletu do Anglie nebyla 305. bombardovací skupina ničím jiným než houfem „civilistů v uniformách“, vzpomíná Nutter. „Potřebovali jsme velitele jako LeMay, jestliže jsme v boji s nacisty chtěli přežít.“

LeMay věděl, že vede mimořádně nepřipravenou jednotku. Jeho bombometčíci nikdy neshazovali skutečné bomby a střelci při výcviku v Mohavské poušti stříleli jen pistolemi na chřestýše. Sám si nebyl jist, zda je připraven na střet s Luftwaffe. Toto byl jeho první boj a neměl žádný precedens, o který by se mohl opřít. Bombardovací velitelství mělo velkolepé teorie o bombardování z velkých výšek, ale žádnou bojovou taktiku, jejímž prostřednictvím by je mohlo uvést život. Pragmatik LeMay dělal více než kdokoli jiný pro to, aby nebezpečně ošidné Mitchellovy, Douhetovy, Hansellovy a Eakerovy ideje získaly reálnou podobu. Nevěřil teorii a jeho doktrínou byl boj. To bylo tajemstvím jeho úzce zaměřeného génia. „Byl to LeMay,“ napsal Andy Rooney, „kdo (...) změnil způsob, jakým bombardéry bojovaly.“

Jeden incident ovlivnil trajektorii jeho kariéry. Když s 305. skupinou poprvé dorazil na letiště v Prestwicku, spatřil tam plukovníka Franka Armstronga, který se chystal na odlet do Spojených států. „Byl v boji. Stříleli na něho,“ vzpomíná LeMay na to, co si tehdy pomyslel. „Možná by nám o tom mohl říct a jeho zkušenost by nás mohla obohatit. Skoro jsme cítili, že bychom se před ním měli uklonit, když jsme si s ním potřásali rukou.“

LeMay a jeho nováčci kladli Armstrongovi spoustu otázek. Jaké je to při svrhávání bomb? Jaká je německá obrana? „Flak je zabiják,“ řekl jim. „Letíte-li rovně více jak deset vteřin, je po vás.“ LeMay mu věřil a pomyslel si, že slyšel „slovo Boží“. Ale v následujících dnech mu hlavou začaly vrtat pochybnosti. „Sakra, řekl jsem si, když člověk nemůže letět rovně déle jak deset vteřin, jak potom může svrhnout bomby na cíl?“ Armstrong a jeho piloti v pochopitelné snaze přežít prováděli při svrhávání bomb únikové

Vládcové nebes

manévry a nečekaně měnili směr a výšku, aby unikli flakům. Tím, že se zachránili, zachránili i nepřítele, protože bomby shazovali všude možně. A záchrana nepřítele znamenala, že se tam museli stále dokola vracet. Bylo to mrhání muži a stroji.

Jednoho večera, když nemohl spát, ho něco napadlo. Zapnul lampičku, šel ke své skříňce a vytáhl z ní otrhanou dělostřeleckou příručku, kterou měl od svých dnů v ROTC. Posadil se na postel a začal počítat. Průměrně musí kanon vystřelit 272 nábojů, než zasáhne terč velikosti létající pevnosti, který letí rovně, stále ve stejné výšce, nad cílem. „To je celkem dobré,“ řekl si.

Při prvním náletu přinutil své muže, aby při shazování bomb letěli rovně a aby jim to trvalo mnohem déle. Bylo to riskantní, ale jestliže americké letectvo nedokázalo svrhnout bomby na terč, „mohlo rovnou zůstat doma“. Ráno 23. listopadu na poradě před první bojovou akcí 305. skupiny LeMay řekl: „Letíme na St. Nazaire a naše cíle, krucipísek, trefíme. A je pouze jediný způsob, jak to udělat.“ Letět rovně a ve stejné výšce a zapomenout na umírání. „Ztráty patří k válce,“ řekl. Nejdůležitější je zničení nepřítele. „Jestli na to někdo z vás nemá nervy, možná vám bude lépe v pěchotě. Běžte za pobočníkem, když chcete změnit lokál. (...) Nějaké otázky?“ Lidé reptali, jak LeMay přiznal, ale uklidnil je, když jim řekl, že nálet povede osobně.

305. bombardovací skupina provedla shoz bomb nad St. Nazaire přesně tak, jak to vymyslel LeMay. Letěla rovně a ve stejné výšce ne deset, ale 420 vteřin. Flaky nesestřelily jediný bombardér. Dva se staly obětí Fw-190 Egona Mayera. Letecké fotografie doložily, že 305. skupina shodila na St. Nazaire jednou tolik bomb než ostatní skupiny. Od té chvíle se LeMayova bombardovací taktika, se svolením velitele křídla Laurence Kutera, stala standardní operační procedurou pro všechny skupiny.

LeMayova 305. skupina měla 23. listopadu štěstí. V následujících třech měsících ztráty vzrostly z 3,7 % na 8 % a kvůli operacím ve Středomoří nepřicházely posily. A tak v jídelnách přibývala prázdná místa. „Když

jsem po náletu šel do důstojnického kasina, obvykle tam vždycky pár tváří chybělo,“ vzpomíná Robert Morgan. „Soustředil jsem se na whisky, kterou jsem měl před sebou. To byla má přístrojová deska při nočních navigacích.“ Alkohol zničil mnoho kvalitních letců a málem se to stalo i Morganovi. Jenže whisky byla „jediným prostředkem proti všem těm vybuchujícím B-17, které mě pronásledovaly ve snu“.

Tou dobou si muži z Morganovy 91. bombardovací skupiny začali uvědomovat, že jsou „objektem ve velkém experimentu, který provádělo letectvo. (...) Příslušníci skupiny o sobě dokonce mluvili jako o pokusných králících“, napsal jejich oficiální historik. Byl to experiment prováděný v boji, ne teoretická debata jako v 30. letech. „Má někdo strach?“ vyhrkl jeden velitel na své muže. „Jestli ne, pak je s vámi něco špatně. Povím vám, jak bojovat v této válce: Myslete si, že už jste mrtví, zbytek pak přijde sám.“

Zatímco LeMayova taktika zlepšila přesnost bombardování, výsledky byly stále katastrofální. Pouhá tři procenta bomb dopadla do okruhu 300 metrů od záměrného bodu. Bombometčící nedokázali přesněji mířit na cíle a LeMay byl přesvědčen, že je to proto, že nemají dost času na to, aby si cíle prostudovali. Bombometčíc se poprvé s cílem seznámil až na ranní poradě, kde byl „ospalý, nervózní a kde tesknil po domově“. Když se pak plátno zase vytáhlo, nevěděl o továrně, kterou měl zasáhnout v mračnech a palbě flaků „vůbec nic“. Všechny informace, které měl, získal z několika folií, které viděl na předletové poradě pro bombometčíky a navigátory po obecné poradě, což byla zkušenost, kterou LeMay přirovnal k zestručnění semestru do pěti minut.

Jeho řešením bylo, že našel nejlepší navigátory a bombometčíky ve skupině, důkladně s nimi prošel terče a pak tyto „vůdčí posádky“ umístil do strojů v čele formace. Od této chvíle měli v LeMayově skupině Nordenův zaměřovač jen bombometčící ve vůdčích letounech. Ostatní je shazovali ve chvíli, kdy uviděli, že to dělají vůdčí bombardéry. LeMay tak naráz zvýšil přesnost celé formace z „nejnižšího společného jmenovatele“

Vládcové nebes

na úroveň schopností svých nejlepších mužů. Jedním z nich byl Ralph Nutter, kterému dal LeMay rozkaz založit školu pro vůdčí bombometčíky.

Jenže s tím, jak Američané zlepšovali svou útočnou taktiku, Němci posilovali svou obranu. V lednu 1943 rozstříleli bombardéry 8. velitelství nad St. Nazaire. Předtím si vždy vybrali jednotlivé stroje, na které pak pálili. Toho dne použili „protiletadlovou baráž“, smrtící pole výbušnin, kterým musela proletět celá americká formace. Tři bombardéry byly ztraceny a dalších 39 dostalo zásah v gigantickém poli vybuchujících granátů, které bylo 150 metrů široké a 300 metrů vysoké a dlouhé. „Letová disciplína,“ hlásila jedna zpráva, „byla špatná a navigace chabá.“

Pak přišla změna a jejím nečekaným strůjcem byl předválečný teoretik bombardování generál Haywood Hansell. 1. ledna 1943 Hansell nahradil Laurence Kutera, Spaatzova nového zástupce v severní Africe, jako velitel 1. bombardovacího křídla 8. velitelství.

Hansell byl o tři roky starší než Le May a pocházel ze staré jižanské vojenské rodiny. Podrobně studoval vojenskou historii a byl to obdivovatel Roberta Leeho, generála, který na rozdíl od Shermana bojoval jen proti vojákům. Hansell byl srdečný, přátelský muž, kterého přezdívali „Vačice“ pro jeho nos a bystrosti. Každý, kdo s ním spolupracoval, ho považoval za jednoho z nejinteligentnějších mužů v letectvu. Toto bylo jeho první velení v boji, možnost, po které toužil, příležitost ověřit teorii, kterou spoluutvářel.

Očekávaly se od něho velké věci, ale rychle se dostal do sporu s vášnivým majorem, který byl svým temperamentem a vzděláním jeho přesný opak a který byl jedním z jeho studentů na taktické škole leteckého sboru. LeMay se na něho vrhl jako vichřice. Bez okolků mu řekl, že jeho školní teorie byly rozcupovány nejlepší protivzdušnou obranou světa. Americké bombardéry nemohly letět nad nepřátelskými flaky, nedovedly porazit německé stíhačky, na což sázel Hansell a bombardovací mafie, ani nedokázaly mířit tak přesně jako v pouštích amerického Jihozápadu. A bombardéry za každou cenu potřebovaly doprovodné stíhačky s dlouhým

doletem, které Hansell a jeho spolupracovníci považovali za zbytečné a technicky neproveditelné.

Na schůzkách velitelů křídla LeMay na Hansella dotíral. Který trouba nařídil dát na příď ráži .30? Který teoretik „sudu od okurek“ tvrdil, že je možné přesně a ničivě bombardovat bez doprovodných stíhaček? Elegantní diplomat Hansell byl otřesen LeMayovými agresivními otázkami a snažil se nenápadně změnit téma. Zachránilo ho však to, že se nezajímal o detaily vojenské taktiky a že byl ochoten ponechat rozhodování o taktice na velitelích skupin, zatímco se sám soustředil na cílové priority, na záležitost, kterou v letectvu nikdo neznal lépe.

Nakonec vytvořili výkonné, byť ne příliš přátelské duo – snílek a praktik. Hrany otupila skutečnost, že oba byli velmi odvážní. Hansell zavedl LeMayovu taktiku pro celé 1. křídlo poté, co sám letěl s 305. skupinou a zažil boj nad St. Nazaire.

Následujícího léta celé 8. velitelství bombardovalo „za vůdcem“. Během těchto sedmi až deseti minut nad cílem se vůdčí bombometčík stával vtělením 8. velitelství. Ostatní bombometčíci si stěžovali na to, že jen mačkají tlačítka, ale přesnost bombardování, ač stále nedostatečná, se ztrojnásobila. Nutter také při využití nové technologie umožnil vytvořit automatický kontrolní letový systém. Bombometčík tak mohl v závěrečných minutách průletu nad cílem přesně mířit Nordenovým zaměřovačem, protože díky novému systému letoun letěl stabilněji, než by to dokázali i ti nejlepší piloti. „Automatický kontrolní letový systém umožnil tak stabilní let, že to vypadalo, jako bychom jeli po kolejích,“ prohlásil pilot Craig Harris.

Hansell a ostatní velitelé si rovněž osvojili tuto taktiku společně s variantou „bojového boxu“ tvaru klínu, s níž LeMay experimentoval při svých prvních letech z Grafton Underwoodu. LeMay zařadil letouny tak, že vůdčí formace – hrot klínu – byla následována dalšími dvěma útvary, jeden byl o něco výše než vůdce, druhý o něco níže. Tato sevřená formace osmnácti až jednadvaceti bombardérů, která letěla s jedním až dvěma

Vládcové nebes

dalšími bojovými boxy, s nimiž vytvářela bojové křídlo, umožňovala soustředěnou palbu z kulometů ráže .50, jež pokrývala nebe na tisíc metrů všemi směry. Byla ovšem příliš rozsáhlá na „bodově přesné bombardování“, takže v závislosti na šířce bojového boxu se rozšířilo bombardované pásmo až na 800 metrů. Bombardování jednotlivými stroji bylo mnohem přesnější než nálet ve skupině, ale útoky nepřátelských stíhaček během průletu nad cílem si vynutily skupinové bombardování, při němž se bojový box neměnil. To znamenalo, že stroje byly vystaveny palbě flaků. „Jenže nepřátelské stíhačky byly ještě nebezpečnější, takže jsme museli akceptovat protivzdušnou obranu a zůstat pohromadě,“ vysvětloval Hansell svým nadřízeným, když se na konci léta 1943 vrátil do Washingtonu.

8. velitelství nikdy nenašlo způsob, jak bombardovat s maximální přesností a maximální ochranou. Tak se dostalo do dilematu, které neodvratně vedlo ke kobercovému bombardování, kdy několik bomb trefilo cíl, ale zbytek bomb se rozptýlil po okolí. Toto byla realita boje, nikoli předválečná teorie, a tak se 8. velitelství začalo blížit k plošnému bombardování Bombardáka Harrise. Douhet a Mitchell se ve svých textech snažili zdůraznit výhodu útočníků, ale dokud flaky a stíhačky Luftwaffe znamenaly nebezpečí, musela jít přesnost bombardování stranou. „Bylo by (...) mnohem lepší, kdybychom se mohli vrátit k individuálnímu bombardování, kdyby to šlo,“ informoval Hansell své nadřízené, „ale cena by byla příliš vysoká.“

Giulio Douhet prorokoval novou podobu války založenou spíše na ničení než na opotřebenosti. Nedokázal předvídat, že to bude brutální a zdlouhavý boj zblízka, který bude nezbytný k tomu, aby bylo možné ovládnout vzduch. LeMay Douheta nikdy nečetl a to bylo pro letecké síly v Anglii štěstím.

Curis LeMay – přezdívaný svými muži Starý Železný Zadek* – věděl o vizionářích své. Jeho otec, nevléčitelný snilek, střídal zaměstnání

* Old Iron Ass.

a stále se stěhoval v zoufalé snaze nalézt uspokojení, která jeho roztrpčeného syna proměnila v drsného pragmatika. LeMayova hluboká skepse, jeho úzké a nezbytné zaměření na bojové operace a taktiku z něho učinily toho pravého velitele ve chvíli, kdy 8. velitelství prohrávalo válku, kterou Hansell a jeho plánovači vyhráli na svých přednáškách.

V prosinci 1942 dostala LeMayova 305. bombardovací skupina rozkaz přesunout se z Grafton Underwoodu do nové a lépe vybavené základny v Chelvestonu, jež byla pojmenována po staré normanské rodině, která se usadila v oblasti mezi Cambridgí a Northamptonem. V té době si LeMayovy zlepšující se posádky hrdě říkaly: „Máme na to.“* Toto sebevědomí potřebovaly. Jejich dalším cílem totiž bylo Německo.

* V originále „Can Do“ boys, pozn. překl.

Anatomie odvahy

„To, čeho se bojím nejvíce, je strach.“

Montaigne

Casablanca, leden 1943

Rozhodnutí, které proměnilo 8. velitelství ve skutečnou mašinerii masového ničení, bylo učiněno v lednu 1943 na schůzce Roosevelta a Churchilla na atlantickém pobřeží francouzské části Maroka. Oba státníci se dohodli, že nyní, když Spojenci dokončili porážku Wehrmachtu v severní Africe, bude další velká ofenzíva následovat v létě ve Středomoří, pravděpodobně proti Sicílii. Invaze v západní Evropě byla odložena o další rok, což bylo jasným vítězstvím pro Churchilla. Při přípravě této invaze Roosevelt s Churchillem oznámili plány kombinované bombardovací ofenzívy. Jejím hlavním cílem byla porážka Luftwaffe v boji ve vzduchu a prostřednictvím ničení výrobních kapacit. Britové měli pokračovat v nočním bombardování, Američané v denním.

Mohlo to dopadnout jinak. Těsně před konferencí obdržel generál Ira Eaker urgentní zprávu od Štítky Arnolda, který se s ním chce setkat následujícího dne v Casabance. Eaker zavolal na štáb a vyžádal si jednu létající pevnost na ten večer. O dvanáct hodin později vzlétl z malého letiště na poloostrově Land's End na Cornwallu. Po přeletu do severní Afriky se Eaker a jeho pobočník James Parton ubytovali v hotelu Anfa, v komplexu sluncem zalitých vil na útesu nad tyrkysovým mořem. „Iro, mám pro tebe špatnou zprávu,“ řekl Arnold Eakerovi. „Prezident Roose-

velt souhlasil s žádostí pana Churchilla o ukončení denního bombardování jednotkami tvého 8. velitelství a o zapojení těchto jednotek do nočního bombardování RAF.“

Eaker vybuchl. To je „hloupé“ rozhodnutí, řekl Arnoldovi. „V tom já nejedu (a) řeknu našim lidem proč.“ Během jedné hodiny Arnold domluvil schůzku Eakera s Churchillem, jež se měla konat následujícího rána. Eaker měl necelých 24 hodin na přípravu argumentů, které měly zachránit existenci 8. velitelství. „Jen ty nás můžeš zachránit,“ řekl mu Arnold.

Eaker a Parton sepsali stručné jednostránkové memorandum, které mělo být předloženo ministerskému předsedovi, a delší zprávu, kterou Arnold a jeho personál měli využít při rozhovorech s Brity. Následujícího dne se Eaker v deset dopoledne objevil v Churchillově vile. Ministerský předseda sešel se schodů v uniformě leteckého komodora. „Bylo mi řečeno, že když přijímá někoho z námořnictva, nosí svou námořnickou uniformu – a že to samé platí o ostatních složkách ozbrojených sil –, ale toto bylo poprvé, kdy jsem ho viděl v uniformě RAF,“ vzpomíná Eaker. „Považoval jsem to za dobré znamení.“

Churchill šel hned k věci. „Mladý muži, jsem poloviční Američan, má matka byla občanka USA. Tragické ztráty našich šlechtných letců mi drásají srdce.“ Eaker mu předal své memorandum a Churchill mu pokynul, aby se posadil na gauč vedle něho, zatímco šeptaje četl onen text. Jeho pointou byl argument ve prospěch „nonstop bombardování“. Kdyby RAF pokračovala v nočním bombardování a 8. velitelství by zvýšilo intenzitu svých denních útoků, německá obrana by si nemohla odpočinout. Hitler by byl nucen zdvojnásobit, možná i ztrojnásobit početní stav své protivzdušné obrany a poslal by do armády desítky tisíc továrních dělníků, což by oslabilo válečnou výrobu. „Budte trpěliví, dejte nám šanci a odměna bude bohatá – úspěšná denní bombardovací ofenzíva kombinovaná s obdivuhodným úsilím RAF. Ničení německého průmyslu, dopravních sítí a morálky připraví pozemní invazi a porážku Hunů.“ Eakerovo memorandum bylo zakončeno slibem, že 8. velitelství zahájí

Vládcové nebes

útok na Německo do konce měsíce a zvýší intenzitu a frekvenci těchto útoků v závislosti na značném nárůstu produkce letadel a počtu vycvičených posádek v továrnách a výcvikových zařízeních v USA.

„Tak docela jste mě nezískal,“ poznamenal Churchill, když memorandum odložil. Ale líbila se mu formulace „nonstop bombardování“. „Mumlal si ji stále dokola“, vzpomíná Eaker. „Až dnes budu obědvat s vaším prezidentem, řeknu mu, že stahuji svůj návrh na to, abyste ukončili denní bombardování a přidali se k našemu dennímu bombardování.“ Spojenci měli začít nonstop bombardování, ale pouze „na nějakou dobu“, zdůraznil Churchill.

Britský premiér toto rozhodnutí připomněl se slovy: „Rozhodl jsem se podpořit Eakera a jeho návrh a zcela jsem změnil názor a přestal odporovat dennímu bombardování.“ To napsal ve svých dějinách války. Eaker však opustil Casablanku s přesvědčením, že existence Osmého velitelství je stále nejistá.

Syn texaského zemědělce dokázal změnit Churchillovo mínění, ale premiér naslouchal i jiným lidem. Například šéf RAF sir Charles Portal ho upozorňoval, aby zmírnil svůj nesouhlas s americkým bombardováním. Ukončení denního bombardování z Anglie mohlo vést k tomu, že bombardéry by byly přesunuty na jiná bojiště. Jak Churchill, tak Roosevelt byli navíc přesvědčeni o tom, že plánované vylodění v severní Francii neuspěje, jestliže Spojenci neovládnou vzdušný prostor od průlivu La Manche po Rýn. „Nejekonomičtější metodou redukce německých vzdušných sil“, tvrdil Eaker ve svém memorandu, „bylo denní bombardování.“ „Nepřítel musí bojovat s našimi bombardéry, když ničíme jeho klíčová zařízení.“ Eaker byl přesvědčen, že ve střetu německých stíhaček a amerických bombardérů bez stíhacích eskort zvítězí americké síly. Byl to jeden z největších omylů války.

V Casablance britští a američtí letečtí velitelé ujišťovali Churchilla a Roosevelta, že nebe nad západní Evropou bude v době, kdy dojde k vylodění v severní Francii, vyčištěno od německého letectva. Na rozdíl

od George Marshall a Iry Eakera však byli letecký maršál Arthur Harris a generál Carl Spaatz přesvědčeni, že nonstop bombardování srazí Německo na kolena ještě před invází. Protože ta byla předběžně naplánována na jaro 1944, měli pouze rok a několik měsíců na to, aby doložili své extravagantní tvrzení, že letecké síly samy dokážou porazit Německo.

Létající písaři

Kombinovaná bombardovací ofenzíva měla oficiálně začít až za šest měsíců. V zimě a na jaře byly hlavní prioritou spojeneckých plánovačů ponorky. Jelikož útoky 8. velitelství na operační základny německých ponorek byly i nadále bez efektu, byly stroje 8. velitelství dány k dispozici Bombardáku Harrisovi pro jeho úsilí o zničení doků v Německu, ve Wilhelmshavenu, v Brémách, ve Vegesacku a v Kielu. 27. ledna 1943 pronikly letouny 8. velitelství vůbec poprvé do německého vzdušného prostoru a zaútočily na doky ve Wilhelmshavenu na pobřeží Severního moře. Ira Eaker dal čestný úkol „být prvními nad Německem“ 306. bombardovací skupině a jejímu čerstvě povýšenému veliteli generálu Franku Armstrongovi. Byla to odměna za to, že Armstrong předtím převzal zdecimovanou 306. skupinu a obnovil její disciplínu a morálku, což byla ústřední linie románu *Twelve O'Clock High!*. Bombardéry nachtaly Němce na hruškách a narazily jen na malý odpor, ale cíl byl zahalen mračny, a proto bomby nadělaly pouze malé škody. I tak to však byl začátek největší kampaně leteckého ničení měst průmyslu v dějinách.

26. února, po dlouhých prodlevách zapříčiněných počasím, síly 8. velitelství znovu udeřily na Wilhelmshaven a tentokrát letěli i američtí žurnalisté. Jedním z nich byl Andy Rooney. Tento absolvent Colgate University byl klíčovým korespondentem armádních novin *Star and Stripes*. „Tou dobou byl nejvíce vzrušujícím příběhem amerických vojsk v Evropě příběh 8. velitelství,“ vzpomíná Rooney, „a nás už nebavilo dělat rozho-

Vládcové nebes

vory na základnách s chlapci našeho věku, kteří přišli o své přátele, a pak se hned vracet do pohodlí Londýna. Až potom velitelé schválili nápad, že bychom měli projít týdenním střeleckým kursem. Řekli nám, že když poletíme s bombardéry do bitvy, bude lepší, když budeme vědět, jak se střílí z kulometu pro případ, že bychom se dostali do potíží.“

Osmi novinářům bylo umožněno letět. Mezi nimi byli Walter Cronkite z *United Press*, Gladwin Hill z *Associated Press*, Denton Scott z *Yank*, Bob Post z *New York Times* a Homer Bigart z *New York Herald Tribune*, jeden z nejuznávanějších válečných reportérů své doby (Scott nebyl nad Wilhelmshavenem, ale později letěl nad Lorient). Důstojníci pro styk s veřejností jim říkali „Writing 69th“ (Píšící devětašedesátá), což byla narážka na „Fighting 69th“ (Bojující devětašedesátá) za první světové války. Americký tisk je přezdíval „létající písáři“. A oni sami si říkali „legie vyřízených“.* „Nelíbilo se mi to,“ vzpomíná Cronkitův šéf Harrison Salisbury, „ale nešlo mu v tom zabránit.“

Jakmile se naučili se zavázanýma očima rozložit a složit pušku a když dokázali na vzdálenost jednoho kilometru rozeznat focke-wulfa od britského hurricana, což nebylo snadné, čekala je střelnice a střelby z brokovnic a samopalů. O pět dnů později všichni uspěli v písemném testu. „A teď se Hitler může těšit,“ zvolal Denton Scott, když zjistil, že prošel.

V té chvíli se rozdělili. Rooney odjel do Thurleighu, odkud měl letět s 306. skupinou, Cronkite do Molesworthu, kde byla 303. skupina, a dva novináři letěli s LeMayovou 305. bombardovací skupinou. Před náletem vládly obavy, protože při předchozím útoku na Německo byla skupina Roberta Morgana terčem nové taktiky Luftwaffe: Americké bombardéry byly bombardovány. Německé dvoumotorové letouny se vznesly do výše 700 metrů nad americkou formaci a pak svrhly bomby s časovým spínačem. Žádný bombardér nebyl zasažen, ale tyto útoky předznamenávaly německé odhodlání.

* V originále „Legion of the Doomed“, narážka na „Legion of Doom“, pozn. překl.

Při náletu na Wilhelmshaven byl Andy Rooney přidělen k letounu „Víla“ (Banshee) poručíka Billa Caseyho, jehož osádka viděla, jak Arizona Harris vypálil svou poslední dávku z kulometu, než se nad ním zavřela voda. Ačkoli byl Rooney pravidelným návštěvníkem bombardovacích základen, nikdy nebyl na předletové poradě. „Vzpomínám si, jak dobře, jak americky ti mladí letci v kožených bundách, košilích a švihácky posunutých čepicích vypadali. Pár jich mělo kravaty, možná byli z Yalu.“ Když jim důstojník řekl, že cíl leží v Německu, Rooney vůbec poprvé pomyslel na to, že by mohl zemřít. Bylo mu čtyřicet a měl manželku, která ho doma čekala. Cítil, že udělal děsivou chybu, jenže už se to nedalo vzít zpátky.

„Při letu vládl naprostý klid – skoro hodinu,“ napsal Rooney v článku, který jeho noviny uveřejnily hned následujícího dne. „Potom to začalo.“ Objevily se stříbrné stíhačky, které zmizely v mracích stejně rychle, jako se z nich vynořily. „Vypadaly tak malé, vůbec ne jako smrtící stroje. A rozhodně se mi nezdálo, že je možné je trefit.“ Rooney seděl v přídi a téměř na klíně bombometčíka, když navigátor začal ze svého kulometu pálit na messerschmitta, který proletěl kolem nich. Po následující dvě hodiny kolem létaly německé stíhačky, a ještě než se bombardéry dostaly nad Německo, přišla palba z flaků. Při shozu bomb nastal ohlušující výbuch a zdálo se, že se plexisklový nos utrhne. Bombometčík byl v šoku a zakryl si oči dlaněmi, protože si myslel, že je oslepen. Byl však nezraněn a „z plexiskla se urvala jen malá část, takže vznikla díra velikosti pěsti“. Když si bombometčík stáhl rukavice a pokusil se jimi díru zacpat, okamžitě mu začaly omrzat ruce „a na plexiskle zůstalo maso z jeho prstů“.

Při shozu bomb si Rooney všiml, že navigátor má potíže s dýcháním. Ten muž zrudl a hlava mu klesla na kulomet. S pomocí bombometčíka mu Rooney připevnil masku na tvář. Pak, když Rooney opustil své stanoviště, aby přinesl další věci, si omylem odepnul svou vlastní masku a začal omdlávat. „Poručík Casey téměř znuděně zívá, zatímco já jsem si byl jist,

Vládcové nebes

že to je nejhorší okamžik mého života. Nasadil mi masku a zbytek své první bojové akce jsem strávil za pilotem.“

Oněch šest novinářů, kteří letěli, se mělo večer setkat v Molesworthu. Tam chtěli sepsat své zážitky, které potom měli schválit cenzori, načež měly být články odeslány do Londýna. Dorazili tam bledí a vyčerpaní, ale plni dojmů. Byli tam všichni kromě Boba Posta. Předchozí noci řekl svým kamarádům, že následujícího dne zemře. Po takřka nekonečném čekání přijel zástupce leectva, který jim přivezl smutnou zprávu. Někdo měl informovat Postovu ženu. Právě přijela do Londýna, kde chtěla se svým mužem strávit zbytek války.

8. velitelství a Hollywood

Kapitán Robert Morgan si vzpomíná na to, jak se s ním v Bassingbournu setkal poprvé, zhruba měsíc před náletem na Wilhelmshaven: Byl to pohledný, důrazný muž v letecké bundě a čepici, „který živě gestikuloval, kouřil cigarety a všude s ním chodili kameramani. Nosil uniformu majora a všechny komandoval, takže jsem si řekl, že to musí být někdo důležitý“.

Byl to hollywoodský režisér William Wyler. Jeho film z roku 1942 *Paní Miniverová*, který líčí příběh britské rodiny, jež se snaží přežít německé bombardování, plnil kina v Británii i Americe a čekalo jej šest Oskarů včetně ocenění za nejlepší režii. Wyler a jeho štáb byli v Anglii pět měsíců a točili dokumentární film o strategickém bombardování pro ministerstvo obrany.

Carl Spaatz se s ním setkal na jednom večírku ve Washingtonu těsně po Pearl Harboru a zařídil mu povýšení na majora a možnost točit v Anglii. Wyler se stal majorem během jedné hodiny. „Neměl jsem vůbec žádný výcvik,“ vzpomíná. „Kamsi mě poslali, abych si koupil uniformu. Takže jsem se do ní oblékl, přestože mi neseděla, a vydal se po ulici s cigaretou v ústech a kuffíkem v ruce. Naráz se přede mnou objeví generál. Kruci, co

Toto je pouze náhled elektronické knihy. Zakoupení její plné verze je možné v elektronickém obchodě společnosti eReading.