

Dramatické příběhy letců
303. bombardovací skupiny USAF
ve válce nad Evropou

PEKELNÍ ANDĚLÉ



Jay A. Stout

OMNIBOOKS

Pekelní andělé

Vyšlo také v tištěné verzi

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



Jay A. Stout

Pekelní andělé – e-kniha
Copyright © Omnibooks, 2018

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

All rights reserved including the right
of reproduction in whole or in part in any form.
This edition published by arrangement
with The Berkley Publishing Group, an imprint of Penguin
Publishing Group, a division of Penguin Random House LLC.

Copyright © 2015 by Jay A. Stout
Translation © 2018 Vlastimil Dominik
ISBN 978-80-877-8890-5 (tištěná kniha)
ISBN 978-80-877-8893-6 (ePDF)
ISBN 978-80-877-8891-2 (ePUB)
ISBN 978-80-877-8892-9 (Mobi)

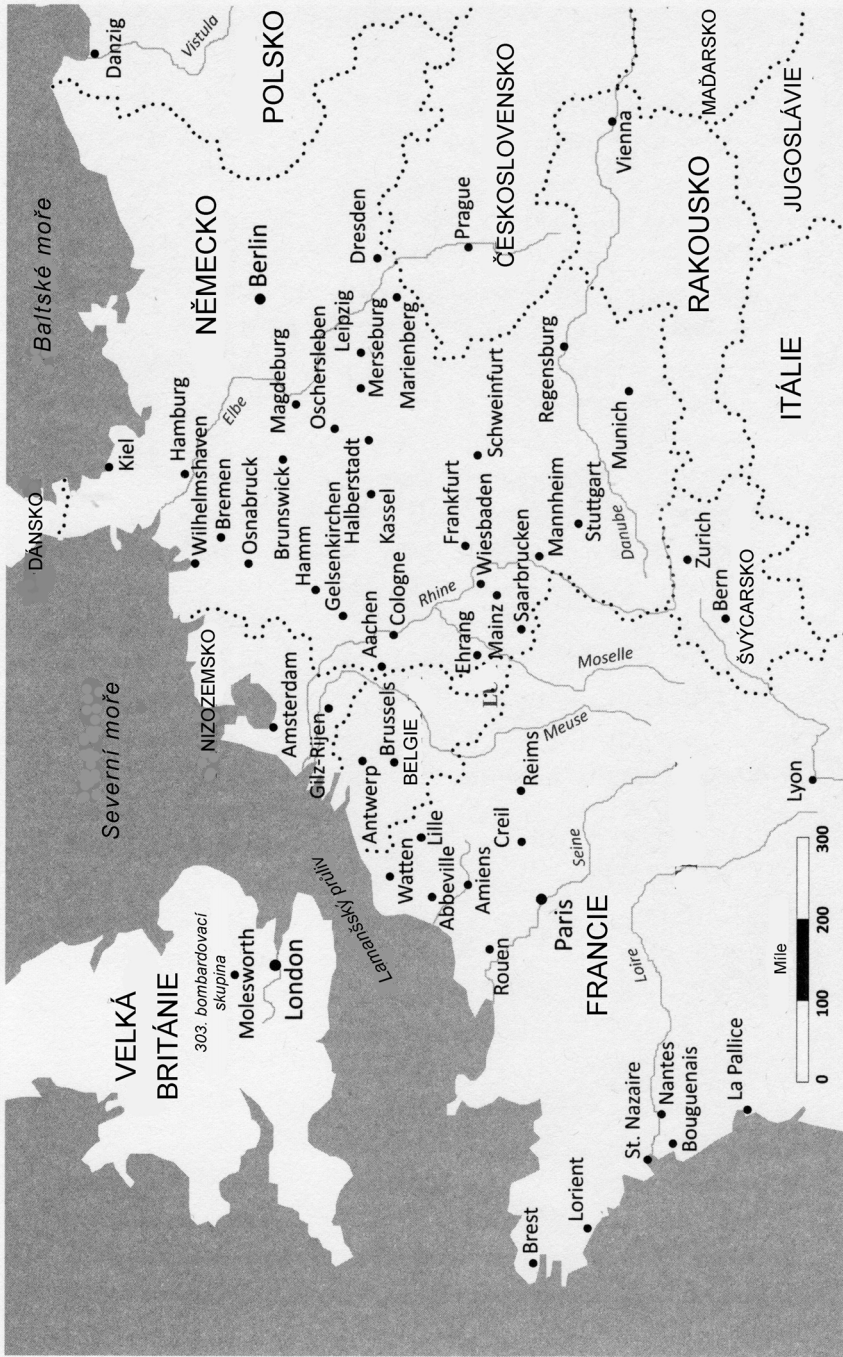
Jay A. Stout

PEKELNÍ ANDĚLÉ

Dramatické příběhy letců
303. bombardovací skupiny USAF
ve válce nad Evropou

OMNIBOOKS

2018



ÚVOD

Samozřejmě si přeji, aby už bylo po všem a mohli bychom myslet na návrat domů, ale máme před sebou ještě velký kus práce a mnozí z nás se pravděpodobně domů nevrátí. Jenom doufám, že si lidé doma uvědomují, čím si všichni pro ně procházejí.

Dopis domů, John McGarry, únor 1944

Robert Halligan vyšel z důvěrně známého zápachu potu, oleje a cigaret v odpočinkovém stanu do čerstvého šedivého vlhka anglického rána. V mlze bylo vidět jen pár B-17 303. bombardovací skupiny. Tahle kalná deka rovněž tlumila zvuky, vydávané při přípravě letounů stovkami mechaniků a jejich nářadím, kteří chystali více než třicítku bombardérů k denní misi.

V přidělování úkolů byl trochu zmatek, ale nakonec se rozhodlo, že osádka Johna McGarryho poletí se strojem *Spirit of Flak Wolf* do Marienburgu v Německu. Halligan byl její navigátor. Obrovský letoun se tyčil na stojánce přímo proti němu. Po jeho boku líně stékaly pramínky vody a jejich stopy mu dodávaly svalovitý lesk. Halligan sledoval velitele osádky bombardéru, který uvedl jeden ze čtyř motorů do otáček, aby rovnoměrně rozvedl olej, který přes noc stekl do níže položených hlav válců.

Halligan navlečený do několika vrstev oblečení a letecké kombinézy odkráčel k průlezu v přídi B-17. Do černého otvoru vhodil malý batoh, chytil se okraje průlezu a vyšvihl se nahoru do letounu. Jeho vstup byl ladný a snadný. Dopracoval se k tomu zkušenostmi. Když se během prvního výcviku ve Spojených státech poprvé pokusil vytáhnout se těmito dveřmi, máchal kolem sebe rukama, tápavě se snažil o něco opřít nohou a nakonec spadl zpátky na zem jako trapná hromádka lapající po dechu.

Uvnitř sebral batoh a skrčil se na úzký můstek vedoucí pod pilotní kabinou. Za sebou slyšel kroky a cvakání kovu o kov, jak si ostatní členové osádky chystali vybavení na svých stanovištích. Přesto, jak byl *Spirit of Flak Wolf* velký, lehce se otrásal, jak se v něm muži pohybovali a ukládali si na místo své věci. Jejich hlasy byly neurčitým mumláním, které navzdory tomu, že tato mise bude pro 303. skupinu dosud nejdelší, neprozrazovalo žádné emoce.

Bude to Halliganova pětadvacátá mise. Kdyby se uskutečnila jen o několik měsíců dříve, byla by jeho poslední. Ale před nedávnem se počet vyžadovaných misí zvýšil na třicet. Halligana to nijak neštvalo; byl spíše rezignovaný. Pravdou je, že s tím byl smířený už dlouho. Ale nebyla to taková ta pasivní odevzdanost, ale spíše smířenost s osudem. Jestli zemře nebo bude žít nezáviselo jen na jeho schopnostech a umění jeho osádky, ale také na velkém počtu faktorů, které nemohl nikdo z nich ovlivnit. Bylo to o štěstí. Bez ohledu na to byl rozhodnutý dát do toho všechno – dlužil to sobě i svým kamarádům.

Ovšem zdálo se, že pravděpodobnost McGarryho osádku dohání. Z předchozích čtyřadvaceti misí se tito muži vrátili do Molesworthu jen čtyřikrát se všemi čtyřmi fungujícími motory. Doslova při všech vzletech je pronásledovaly škody způsobené protiletadlovým dělostřelectvem, stíhačkami a mechanické závady.

Halligan se usadil u stolečku upevněného na levé straně přepážky v přední letounu. Tam si uspořádal své tabulky a porovnal si je s poznámkami, které si zapsal během časné ranní předletové porady. *Spirit of Flak Wolf* měl letět blízko konce formace a díky tomu, s výjimkou katastrofy, nenesl zodpovědnost za navigování k cíli. Ovšem bylo nezbytně nutné, aby si byl neustále vědom pozice letounu. Musel být připraven zadat McGarrymu přesný kurz letu domů v případě, že by se bombardér od zbytku 303. skupiny oddělil.

Kenneth Foe, bombometčík, vystoupil z lávky do přední letounu spolu s Halliganem. Tyto muže pojilo pouto vzniklé pouze společně prožívaným strachem. V kleci z hliníku a plexiskla, která byla předí stroje, bojovali s nepřátelským stíhači, snášeli protiletadlovou palbu a potili se při mechanických závadách, které je mohly donutit k seskoku na nepřátelské území nebo ještě hůře do ledového Severního moře. Příliš často se obraceli jeden na druhého, když bylo v sázce jejich přežití. A ačkoliv měli tváře skryté pod kyslíkovými maskami a brýlemi, v jejich očích se neomylně zračil strach, který oba pocítovali.

Halligan a Foe zkontrolovali čtyři půlpalcové kulometry, za které zodpovídali. Nad sebou a za sebou slyšeli v pilotní kabině McGarryho a kopilota Willieho Cothama. Každou chvíli musela vzlétnout světlice signalizující čas pro nastartování motorů. Halligan pohlédl prosklením přídě se stopami vody a všiml si, že se viditelnost nijak zdatně nezlepšila.

Vylétla světlice – žlutý pruh, který okamžitě zmizel v mracích. McGarry zvolal a signalizoval z okénka na levé straně kokpitu. Halligan viděl mechanika přikývnout a zvednout palec nahoru z místa, kde venku v mokru stál. Dva další muži z pozemního personálu stáli připraveni s hasicími přístroji. V kokpitu zazněl mumlavý rozkaz a pak levý vnější motor – číslo jedna – zahučel a zatikal, jak nejspíše dvakrát nebo třikrát otočil vrtulí. Motor vykašlal modrý kouř a pak přešel do plynulého vláčného dunění, které roztočilo vrtuli do průsvitného kotouče. Jak ožival zbytek B-17 skupiny, letištem se šířil hluboký chvějivý hukot.

Když McGarry a Cotham startovali pravý vnější motor – číslo čtyři – všichni členové osádky bombardéru byli plně soustředěni na svou práci. Piloti budou pojíždět s letounem pouze na dva vnější motory, aby šetřili vzácné palivo. Zbývající dva motory nastartují až těsně před vzletem. V intercomu zapraskalo, jak všichni muži kontrolovali svá zařízení a hlásili svůj stav. Halligana, samotného s Foem v přídě, nějak uklidnilo, že mu *Spirit of Flak Wolf* s běžícími motory už nepřipadá jako chladný neživý stroj. Jako každý letoun se spíše chvěl svým typickým sotva patrným témbrem skoro jako by to byla živá bytost.

Bombardér i jeho osádka byli během několika minut připraveni. Z řídicí věže vylétla obloukem zelená světlice a letouny zařazené do čelní části formace vyrolovaly ze stojánek na pojízděcí dráhy, které obklopovaly letiště. Halligan věděl, že si McGarry odškrťává podle seznamu jednotlivé bombardéry, jak pojízděly. Bylo naprosto klíčové, aby správně zařadil *Spirit of Flak Wolf* do dlouhé řady velkých strojů na určené místo.

McGarry nakonec signalizoval mechanikovi a okamžitě i členovi pozemního personálu, aby odstoupili od točících se vrtulí a odtáhli zpod kol zarážky. Následovala další výměna signálů a Halligan ucítil, jak se letoun roztrásl, když McGarry zvýšil otáčky obou vnějších motorů. Pohlédl vlevo a opětoval mechanikovo zaslutování, které patřilo McGarrymu. Nikdy si nebyl jistý, jestli ho ten člověk na zemi viděl, ale z principu mu vždy zaslutoval.

Letoun před nimi vířil bláto, vodu a malé kamínky. Chumel čehosi zvířeného proudem vzduchu od vrtulí vytvořil dole na levé straně prosklené přídě blátivý pás. Halligan přemýšlel, jestli ho stoupání vzhůru mraky smyje a usoudil, že asi ne. On i Foe vzhlédlí, když se letoun zakolébál jako při závanu silného větru. Pilot B-17 pojíždějící před nimi přidal plyn, aby vyjel kolem podvozku z promočené stopy, do níž se dostal hned při výjezdu ze stojánky. Do plexiskla před Foem silně narazil kámen a on zvedl ruku a ukazováčkem se dotkl místa, kam dopadl.

Vzlétla další zelená světlice a velitel mise zahájil vzlet. Halligan sledoval první vzlétající plně naložený bombardér, jak využívá skoro celou dráhu, než se odlepí od země. Za pár vteřin zmizel v šedivém šeru. Ostatní letouny 303. skupiny ho následovaly v třicetivteřinových intervalech. O chvíli později nastartovali McGarry a Cotham oba vnitřní motory – dva a tři – dokončili předvzletové kontroly a stočili *Spirit of Flak Wolf* na vzletovou dráhu. Posunuli plynové páky dopředu a před odbrzděním uvedli motory do nejvyšších otáček.

Halligan postřehl, že se letoun rozjíždí pomalu; osádka ještě nikdy neletěla s tak zatíženým strojem. Přesto postupně zrychloval po vzletové dráze. Protože Halligan a Foe vězeli úplně vpředu letounu, měli při vzletu ze všech nejlepší výhled. Jak křídla začala vytvářet vztlak, počáteční drncání přešlo do hladké jízdy a letoun se začínal zvedat z nerovné dráhy. A pak, na vzdáleném místě vzletové dráhy, kde nikdo z osádky nikdy nebyl, se *Spirit of Flak Wolf* vznesl do vzduchu. Halligan sledoval vzdalující se zemi, jak bombardér stoupal do nízko visících mraků.

Najednou se ozval jakýsi mechanický hluk a letoun se naklonil. Halligan ucítil, že se stáčí, i když motory běžely na plný plyn. Jeden motor selhal. Halligan i přes hukot plně zatížených motorů slyšel nad a za sebou ty dva piloty, jak zápasí s řízením bombardéru. Pak se ozval v intercomu McGarryho hlas. Zněl znechuceně, ale ne ustrašeně. Nařídil mužům, aby si nasadili padáky.

Halligan a Foe si znovu vyměnili vyděšené pohledy. Tak brzy po vzletu neměli nasazené kyslíkové masky, které by jim zakrývaly tváře. Halliganovi připadalo, že Foe vypadá staře. A unaveně. Za Foem viděl prosklením přídě opět zemi. A stromy. Zatížení *Spirit of Flak Wolf* bylo příliš velké na to, aby mohl stoupat jen se třemi motory. B-17 se otrásla a naklonila se k zemi. Pak se na dlouhou chvíli vzepjala přídí vzhůru,

Pekelní andělé

načež se znovu sklonila k zemi. Poté nastal náraz a Halligan reflexivně zahlédl, jak Foeho tělo letí uprostřed spršky roztříštěného skla a kovu.

* * *

Obrovská rána, která na Velikonoční neděli 9. dubna 1944 provázela náraz *Spirit of Flak Wolf* do země blízko Winwicku, byla navzdory mlze slyšet na kilometry daleko. Pumpy, které B-17 nesla, sice nevybuchly, ale velký stroj byl rozdrcený na malé kousky, roztavené vzníceným palivem. Halligan, Foe, McGarry a Cotham byli mrtví, stejně jako letový mechanik Henry Grace a radista Stephen Stuphar. Čtyři střelci z letounu vypadli a zázračně přežili, i když vážně popálení a zranění. Nikdo z nich se už do bojových akcí nevrátil.

PŘEDMLUVA

Byl jsem stíhacím pilotem. Jako každý stíhač jsem byl přesvědčen, že jsem ze všech nejlepší. Sám v letounu jsem tak rozhodoval o svém osudu. Existovala tak jenom jedna osoba, které jsem mohl být vděčný za přežití nebo ji obviňovat, že jsem mrtvý.

A to je důvod, proč mě tak fascinují osádky bombardérů za druhé světové války. Členové osádek těžkých bombardérů posílaných proti nacistickému Německu, byli samozřejmě letci, ale netěšili se z povznášející svobody létání. Spíše vlezli do primitivních pumami naložených bestii a mrzli, někdy k smrti, kilometry nad zemí v obrovských formacích, v nichž je divoce napadaly protiletadlové kanóny a stíhači. Vedení hluboce zakořeněnou oddaností svým kamarádům a zemím se skrčili, probili se nepřátelskou obranou, shodili své pumy a protloukali se zpátky domů.

Pokud nebyli sestřeleni.

Jejich schopnosti a um ostatních členů osádky do určité míry rozhodoval, jestli se vrátí domů nebo ne. Ale jejich přežití mnohem více záviselo na štěstí. Byla to náhoda, jestli se bombardér ocitl přesně na špatném místě a přesně ve špatný čas, kde ho trefily střepiny protiletadlového granátu. A prozřetelnost rozhodovala o tom, jestli nějaká mechanická závada donutí letoun opustit formaci a vydat ho tak útokům stíhačů. A bylo to štěstí, které rozhodovalo, jestli vážně poškozený bombardér nenarazí do jiného. Osud mužů v bombardéru nebyl v podstatě v jejich rukou.

Létání s těžkými bombardéry proti Německu za druhé světové války se vlastně podobalo složité letecké variantě ruské rulety. Proto jsem přesvědčen, že tihle letci byli ze všech nejodvážnější. Rozhodnutí, které tito muži dělali nástupem na palubu bombardéru, misi za misi, s vědomím, že bez ohledu na jejich schopnosti nebo zkušenosti není jejich návrat nikdy jistý, bylo ohromně statečné.

Z řady důvodů jsem si z více než čtyřiceti bombardovacích skupin 8. letecké armády USAF vybral tu 303., „Pekelné anděly“. Zprv, byla jednou z původních jednotek, které zahájily intenzivní bombar-

dovací akce proti Německu. To mi umožnilo ji použít k přehledu průběhu strategického bombardování 8. leteckou armádou od začátku do konce. Dále to byl fakt, že záznamy jednotky jsou rozsáhlé, dobře uspořádané a snadno dostupné. Desítky let po válce založila 303. skupina sdružení a mnoho mužů – mezi nimi velitel Harry Gobrecht – pečlivě pracovali na zachování dědictví této skupiny. Nakonec zde byla skutečnost, že ačkoliv byla tahle skupina výjimečná, její operace byly typické pro všechny bombardovací skupiny 8. letecké armády.

Přesto byly výsledky 303. skupiny pozoruhodné. B-17 *Pekelní andělé*, podle níž se skupina pojmenovala, byla prvním bombardérem 8. letecké skupiny, který nalétal pětadvacet bojových misí. Další letoun skupiny, *Knockout Dropper*, jako první překročil hranici padesáti a pětasedmdesáti misí. Tahle jednotka byla v 8. letecké armádě první, která překročila milník dvou set a tři set misí. 303. skupina také odlétala z Anglie víc misí (364) než kterákoliv jiná bombardovací skupina. Než se Lewis Lyle stal zástupcem velitele skupiny, velel jedné letce 303. skupiny a později velel své vlastní bombardovací skupině. Nalétal neuvěřitelných devětašedesát misí – víc než kterýkoliv jiný velitel bombardovací skupiny 8. letecké armády. Odvaha letců 303. skupiny nebyla navíc nikdy zpochybněna a zosobňovali ji Jack Mathis a Forrest Vosler. Oba byli vyznamenáni Medailí cti.

Příliš mnoho příběhů letecké války nad Evropou během druhé světové války se zaměřuje pouze na hrůzy leteckých soubojů. Je jich příliš a čtenáře to může otrávit nebo nudit. Tudiž jsem se snažil popisovat nejen děsivé zážitky leteckých bitev, ale také proč, jak a kdo v nich bojoval. Do určité míry popisuji také roli technického a pomocného personálu, bez něhož by se do vzduchu nedostal ani jeden bombardér. Na každého letce připadalo skutečně asi deset lidí, kteří se dřeli na zemi, aby jim poskytli potřebnou podporu. Kvůli stručnosti jsem na těchto stránkách zařadil pod 303. skupinu různé podpůrné skupiny. Jsem ale přesvědčen, že si zaslouží být alespoň jednou zmíněny jménem. Byly to 444. detašovaný sklad, 3. letka provozu základny, 1681. zbrojařská rota, 1199. rota vojenské policie, 863. chemická rota, 1114. ubytovací rota a 202. finanční rota.

303. bombardovací skupina se svými podpůrnými skupinami tvořila organizaci o velikosti velkého města – trvale asi čtyři tisíce mužů. Zážitky těch mužů by zaplnily stovku nebo víc knih. Ale já jsem mohl napsat jenom jednu. Ačkoliv nebylo možné vyprávět příběh každého

Pekelní andělé

muže, který ve skupině sloužil, jsem přesvědčený, že příhody, které jsem do této knihy zařadil, úspěšně připomenou mimořádnou historii 303. skupiny. Konečně věřím, že se tahle práce bude považovat za nepostradatelný zdroj pro pochopení masivních bombardovacích operací 8. letecké armády během dosud největší letecké války.

Kapitola 1

„A PAK JSTE SPAL VE STODOLE“

„Narodil jsem se na kuchyňském stole naší čtyřicetihektarové mléčné farmy u Smithtonu v Missouri,“ řekl Van White. „Bylo to 30. dubna 1919 a v mém rodném listu se píše, že jsem se ‘narodil živý’. Vyrůstal jsem se starším bratrem a mladším bratrem a sestrou ve stejném domě bez elektřiny a tekoucí vody.“

Chov krav na mléko byl v příznivých dobách náročný, ale v době velké hospodářské krize, kdy ceny spadly téměř k nule, neměl skoro smysl. „Kromě starosti o krávy a jejich samotné dojení, které se dělalo dvakrát denně,“ řekl White, „se musely pečlivě vymýt a sterilizovat skleněné láhve, než se naplnily a uzavřely. Pak jsme odvezli mléko ten kousek cesty do města. Ve Smithtonu bydlelo jen asi dvě stě lidí. Mléko jsme prodávali za pět centů za litr a také jsme nabízeli tučtí vejce za šest centů. Vystačilo to jen na o něco víc než prosté živobyčí; byli jsme vlastně chudáci, ale jako děti jsme si to neuvědomovali, protože spousta našich kamarádů byla také velmi chudých.“

„Ovšem,“ řekl White, „záviděli jsme svým přátelům, kteří žili ve městě. Nemuseli tolik pracovat jako my. Neměli krávy, které se musely dojit, a láhve, které se musely sterilizovat a plnit. Dělali jsme to před školou, pak jsme odešli do školy, a když jsme se z ní vrátili, dělali jsme to znovu. A museli jsme samozřejmě pomáhat s udržováním velké zeleninové zahrady, kterou jsme měli. Z ní pocházelo hodně našich jídel. Takže jsme neměli moc příležitostí ke sportování nebo účasti na jiných aktivitách.“

Whiteho otec se hodně snažil nějak zvýšit příjmy rodiny. „V jednu dobu uzavřel můj otec smlouvu s jednou firmou v Kansas City. Nabídl, že od nás odkoupí všechny králíky, které odchováme. V tehdejší době byl králík běžným jídelním k večeři. Ale jak se ukázalo, firma zbankrotovala a nám zůstalo dvě stě padesát domácích králíků. Hodně jsme jich rozdali, něco jsme prodali a zbytek jsme ještě dlouho potom jedli.“

White absolvoval všech dvanáct tříd a v roce 1937 dokončil smithtonskou střední školu. „Nebyl jsem moc dobrým studentem,“ řekl, „ale naučil jsem se dobře psát na stroji, což se mi později vyplatilo. Se svým starším bratrem jsem odešel do Kansas City pracovat pro Braniff Airways. Vydělával deset dolarů za týden. Já jsem pracoval jako ‘manipulační dělník’. Nosil jsem zavazadla, doplňoval jsem palivo a olej do letadla a dělal všechno možné, co mi řekli. S bratrem jsme bydleli zadarmo v pokoji na letišti.“

„Zabouchl jsem do jedné stewardky z Braniffu,“ řekl White. „Jme-novala se Elisia Romerová a pocházela z Dallasu. Byla strašně pěkná, ale nikam jsem se s ní nedostal.“ Přesto se White setkal s velkou osobností. „Jimmy Doolittle byl tehdy hodně známý jako velký letecký přeborník. Jednou přiletěl s letounem Waco na letiště a při pojíždění sjel ze zpevněné stojánky na rozbahněnou hlínu. Pomohl jsem mu zaparkovat, a když vylézal ven, řekl: ‘Mladý muži, velice bych ocenil, kdybyste byl tak laskav a přinesl kbelík s vodou a očistil spodek mého letounu.’ Fakticky pěkně jsem mu to bláto umyl a on mi dal pět dolarů dýško. To byla skoro polovina mého týdenního platu!“

White vstoupil do armády v roce 1940. „Byl jsem na návštěvě doma a právě jsem byl ve smithtonském holičství, když vešel dovnitř můj dobrý kamarád George Monsees a řekl, že armáda přijímá do leectva. Chtěl, abychom se ihned jeli do Kansas City přihlásit, a já jsem ho musel přesvědčit, aby počkal, až budu ostříhaný!“ Po naverbování tentýž den se White o týden později hlásil ve výcvikovém táboře kasáren Jefferson. „Byla velká zima a George dostal zápal plic a poslali ho domů. Po dokončení základního výcviku mě poslali do Langley ve Virginii. Moje uniforma zbyla z první světové války a vyndali ji ze skříně s naftalínem. Byla to stará blůza s nákrčníkem a přes boty jsem měl šněrovací ovinovačky. Boty jsem měl tak staré, že na nich byla plíseň. Když jsem vystoupil v Langley z vlaku, zastavil mě nevrlý poručík a řekl mi, abych se u něj druhý den hlásil pro novou uniformu. Bylo to v lednu 1941.“

Během následujícího roku si White pohrával s myšlenkou stát se letcem, ale protože měl talent k psaní na stroji, dali mu administrativní práci. „Takže jsem skončil jako kancelářská krysa v úřednickém sboru,“ řekl.

„Armádní letecký sbor mi změnil jméno,“ řekl Louis „Mel“ Schulstadt. Byl rok 1939 a Schulstadt sloužil v armádě jen krátkou dobu.