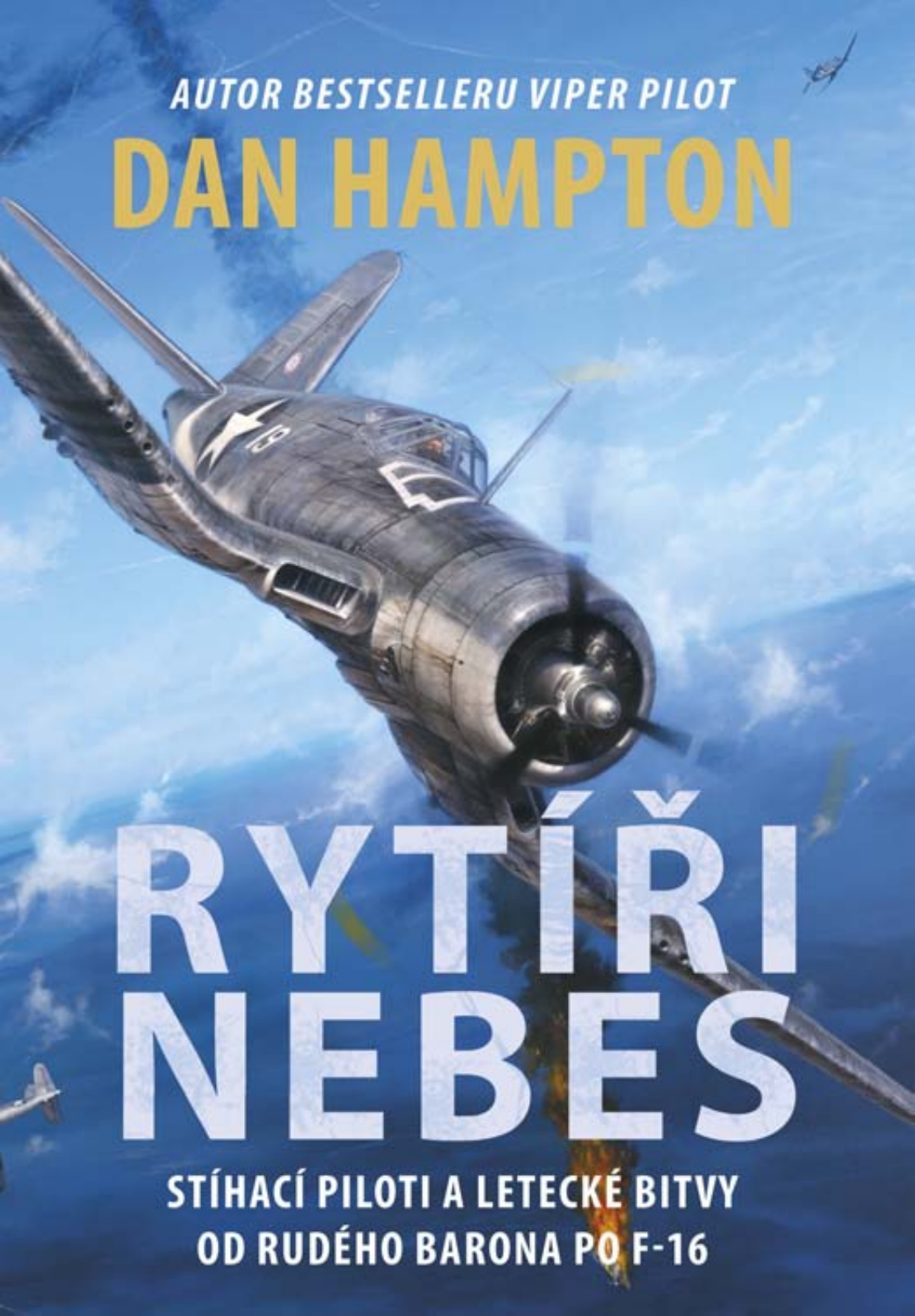




AUTOR BESTSELLERU VIPER PILOT

DAN HAMPTON

RYTÍŘI NEBES

STÍHAČÍ PILOTI A LETECKÉ BITVY
OD RUDÉHO BARONA PO F-16

RYTÍŘI NEBES

**STÍHACÍ PILOTI A LETECKÉ BITVY
OD RUDÉHO BARONA PO F-16**

DAN HAMPTON

Rytíři nebes

Stíhací piloti a letecké bitvy od Rudého barona po F-16

Dan Hampton

Překlad: Petr Šťastný (kapitola 1–8, příloha A, B, slovníček pojmů, bibliografie),
Marek Pavka (kapitola 9–15, epilog, poděkování, slovníček pojmů)

Jazyková korektura: Tomáš Franta

Obálka: Radek Střecha

Odpovědný redaktor: Tomáš Krejčířík

Technický redaktor: Radek Střecha

Authorized translation from the English language edition *Lords of the Sky:
Fighter Pilots and Air Combat, from the Red Baron to the F-16*.

Copyright © 2014 by Ascalon, LLC

Published by arrangement with William Morrow, an imprint of HarperCollins
Publishers. All rights reserved.

Translation © Petr Šťastný, 2014

Translation © Marek Pavka, 2014

Cover Painting *Semper Fi Skies* by John D. Shaw • www.libertystudios.us

Objednávky knih:

www.albatrosmedia.cz

eshop@albatrosmedia.cz

bezplatná linka 800 555 513

ISBN 978-80-264-0596-2

Vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2014 ve společnosti Albatros Media
a. s. se sídlem Na Pankráci 30, Praha 4. Číslo publikace 18878.

© Albatros Media a. s., 2014. 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.

Obsah

Autorská poznámka

5

ČÁST I

Válka, jež učiní konec všem válkám: 1914–1918

- | | |
|---------------------------------------|-----|
| 1. Od létání k boji | 11 |
| 2. Vražední zvědové: 1914–1916 | 30 |
| 3. Zkouška ohněm | 60 |
| 4. Rok stíhače: duben 1917–duben 1918 | 108 |
| 5. Hradba temnoty se hroutí | 145 |

ČÁST II

V božích rukou: 1919–1939

- | | |
|---------------------|-----|
| 6. Vzestup žoldnéřů | 163 |
|---------------------|-----|

ČÁST III

Kataklyzma: 1939–1945

- | | |
|-------------------------------|-----|
| 7. Barvy války | 199 |
| 8. Střet orlů | 237 |
| 9. Hvězda a růže | 276 |
| 10. Příchod letadlových lodí | 333 |
| 11. Vrchol potravního řetězce | 368 |

ČÁST IV

Příchod proudových strojů

12. MiGy a kulometry	393
13. Bomby, děla a odvaha	437
14. Výměna stráží	466
15. Kruh se uzavírá	502

<i>Epilog</i>	543
---------------	-----

<i>Poděkování</i>	547
-------------------	-----

<i>Příloha A: Anatomie leteckého souboje</i>	549
--	-----

<i>Příloha B: Anatomie útoku proti pozemním cílům</i>	559
---	-----

<i>Slovníček pojmů</i>	565
------------------------	-----

<i>Bibliografie</i>	573
---------------------	-----

AUTORSKÁ POZNÁMKA

RYTÍŘI NEBES jsou o stíhacích pilotech.

Uvažovat o nich bez povědomí o velkých konfliktech, které je stvořily, je zcela nemožné. Studium každého z těchto témat však může, jak potvrzují případy některých badatelů, zabrat celý život. Během uplynulé stovky let vývoje letadel a zbraní, taktických inovací a válek proto jednoduše nelze zmínit každého, kdo si zasluhuje uznání. Povaha předkládaného svazku neumožňuje vyličit ani obrovské nadšení, oddanost a oběti všech těch, kteří letce dostávali do vzduchu, aby mohli bojovat – máte mé díky a uchovávám si naději, že nějaký jiný autor plně docení a pravdivě vykreslí i vaši službu. V této knize je mým úmyslem předložit příběhy klíčových osobností, momenty důležitých technických inovací a líčení míst, kde tito letci bojovali, abychom tak lépe porozuměli tomu, jaký vliv na nás všechny předchozí století mělo.

Knihy začíná „Velkou válkou“, jak se původně 1. světová válka nazývala, a to se zaměřením na západní frontu. Daná skutečnost nemá ubírat na významu ostatních rozlehlých bojišť tohoto válečného konfliktu. Jako výchozí bod jsem si ji zvolil zkrátka proto, že nebe nad tamními zákopy se stalo rodištěm stíhacího pilota. I na ostatních bojištích se pohybovala celá řada znamenitých, skvěle bojujících letců, k hlavním událostem však v daném smyslu docházelo právě zde. Vývoj stíhacích letounů a zrod bojových pilotů byl navíc v průběhu Velké války provázán s pozemní bojovou činností v mnohem větší míře než v případě po ní následujících konfliktů. Letecké síly byly čerstvě opeřenými ozbrojenými složkami, těsně spjatými se svými mateřskými armádami. Proto zde věnuji určitý prostor také objasnění situace na

zemi, abych čtenáři poskytl možné vysvětlení, *proč* evoluce stíhacích letounů a pilotů proběhla tak, jak proběhla. Obrovské měřítko létání i relativně nezávislé letecké kampaně budoucnosti totiž náležely právě tam – to jest budoucnosti. Vše, co následovalo později, pak odhalí, za co vlastně vděčíme několika málo pilotům – nebeským rytířům, kteří utvářeli běh dějin a do značné míry nám odevzdali svět v té podobě, v jaké dnes žijeme.

RYTÍŘI NEBES

ČÁST PRVNÍ

TSI RM ČINÍ KONEC VŠEM VÁLKÁM: 1914–1918

JEN HLEĎ! TVÁ HROZNÁ ŘÍŠE – PRÁZDNOTO! – ZAS POVSTALA
A PŘED SLOVEM TVÝM VEŠKERÝ SVIT ZMÍRÁ.

TY RUKOU MÁVNEŠ – PANÍ CHAOSU! – HNED OPONA SE SNÁŠÍ
A VŠEOBECNÁ TEMNOTA SE VŮKOL ROZPROSTÍRÁ...

– *ALEXANDER POPE*

KAPITOLA 1

OD LÉTÁNÍ K BOJI



MORANE-SAULNIER TYP L

1. DUBNA 1915

DIKSMUIDE, BELGIE

ZIMA.

Byla zima. A mokro.

S rameny schoulenými proti vlhkému, chladnému vzduchu se francouzský pilot ve svém promočeném koženém leteckém kabátu rozechvěl. Zledovatělými prsty na nohou zavrtěl na pedálech nožního řízení, aby v nich trochu rozproudil krev, a usoudil, že brýle jsou mu téměř k ničemu. Z vnitřní strany byly zamlžené, zvenčí mu rozmazával obraz déšť. Posunul si je proto nahoru a přimhouřenýma očima přejížděl deštěm nasáklou oblohu.

Pootevřel škrticí klapku plynu a hvězdicový rotační motor Gnome o výkonu 80 koňských sil se rozeřval. Když pak zvolna přitáhl páku

ručního řízení, velké ocasní plochy zabraly ve vodou prosyceném vzduchu a nos letadla se zvedl. Pilot si otřel mokrý obličej, strhl si brýle zpět dolů a zíral skrze vířící vrtuli. Přál si, aby mraky zmizely. Malý jednoplošník pomalu šplhal vzhůru. O jeho křídla se otíraly šedé chomáče, vyjící motor se ho s námahou snažil protlačit neprostupnou oblačností.

Roland Garros si pro sebe zabručel a zamžoural proti náporům deště. Za běžných okolností by se francouzský letec mohl přikrčit za čelním štítkem a přinejmenším by měl suchý obličej, ne však dnes. Lehce se pousmál, zvedl ruku a dotkl se dřevěné pažby kulometu, který měl přišroubovaný před sebou.

Dnes to nebude žádná puška nebo pistole. A taky žádné světlice... To bylo komické. Představte si, že střílíte po dalším létajícím stroji signální pistolí. Slyšel dokonce i o tom, že nějaký jiný pilot táhl za letadlem kotvu a pokoušel se ji zachytit o německý letoun. Minulý týden se dva *bošové* Garrosovi vysmívali a on pořád ještě zuřil. Pozorovatel se totiž na zadním sedadle postavil a chytil se za rozkrok. Potom oba se smíchem odletěli.

Dnes ale ne.

Pilot se usmál a jeho blyštící se zuby kontrastovaly s tmavou mokrou kůží. Dnes pro ně měl překvapení. Znovu poplácal svou zbraň, pak zastrčil ruku zpět dovnitř, aby se udržel v teple. Hotchkiss vzor 1907 byl francouzským pěchotním kulometem, těžkým a s krátkou hlavní, Garrosovi se jej však podařilo připevnit na svůj stroj tak, že Němci neměli šanci cokoli vytušit. Alespoň v to doufal.

Když jeho Morane-Saulnier vyšplhal do výšky přes 1 500 metrů, Garros vlétl do zářivého dubnového slunečního svitu nad Belgií. Dále na západ spatřil skrze díry v mracích tmavě šedé skvrny vodní plochy. Přes kanál La Manche létal už před válkou, stejně jako přes Stře-

dozemní moře. Zachvěl se a zabořil se hlouběji do svého koženého kabátu. *Proč jen se nebojuje někde v teple?*

Tahle válka trvala už osm měsíců a ani trochu se nezdálo, že by měla brzy skončit. Do Vánoc, říkali. Do Vánoc bude se vším konec. A teď už byl duben, ledový a mokrý... A to jídlo! Stálo úplně za hovno. Už od Silvestra nedostal pořádnou kávu.

Ve 2 000 metrech vyrovnal letadlo, přivřel přívod palivové směsi s obsahem oleje, znovu si dal brýle nahoru a ucítil, jak mu studený déšť proniká pod límec kabátu. Řídicí páku posunul lehce vlevo, zatlačil proti levému pedálu nožního řízení a jeho bota sklouzla po kovovém povrchu. Letadlo se s trhnutím naklonilo doleva. Garros vrhl letmý pohled na své hodinky, provedl v hlavě rychlý výpočet a došel k závěru, že ho čeká dalších čtyřicet pět minut letu. Pracoval na měřidle, které by ukazovalo, kolik litrů paliva mu ještě zbývá – byla to ručička na kruhovém číselníku připomínajícím ciferník hodin, připevněná k plováku v palivové nádrži. Seřídít ho tak, aby pracovalo správně, se mu ale zatím nepodařilo. Zatím.

S očima přimhouřenýma proti větru Garros zkontroloval kulomet. Jeho mechanik vyrobil několik kovových pásů, které přišrouboval k trupu letadla kolmo ke kokpitu. Na pásy pak navařil dva podkovoité držáky, do nichž zbraň usadil. Hotchkiss, pracující na principu odběru plynů z hlavně, byl schopný vypálit dvacet čtyři nábojů umístěných v kovovém nábojovém rámečku vkládaném do závěru zbraně a Garros si čtyři takové rámečky po dvou zastrčil do svých vysokých bot. Bude sice muset současně nabíjet, mířit, létat a střílet, věděl ale, že tohle bude fungovat. Jeho útok přijde nečekaně a tentokrát to bude on, kdo se bude smát.

Náznak pohybu jihovýchodně od něj upoutal jeho pozornost a Garros se upřeně zadíval přes křídlo. Nic... Potom to ale uviděl

znovu. Rychle zamrkal a s přivřenýma očima se zadíval do mlžného oparu.

Támhle!

Tmavá tečka plazící se těsně nad horizontem v místech, kde se protrhaly mraky. Francouz se zvolna pousmál. Přesně tam, kde čekal, že narazí na pozorovací letadlo. Mírně si poposedl na sedačce, stáhl dolů brýle a naklonil se dopředu. Přívod palivové směsi zvýšil na maximum, zlehka zatáhl za páku směrem dozadu a otevřel škrticí klapku. Soustředěně a upřeně pozoroval druhé letadlo, načež dospěl k názoru, že je přinejmenším pět kilometrů daleko. Když pak řídicí páku posunul lehce k sobě, jeho Morane-Saulnier začal pozvolna šplhat vzhůru a Garros s ním zamířil směrem k oblaku plujícímu ve značné vzdálenosti před německým letadlem.

Popravdě si nebyl tak docela jistý, že je to *boš*, i přesto ale zaujal dobrou pozici. Se stejnou myšlenkou v hlavě natáhl ruku dolů, aby z levé boty vytrhl jeden z nábojových rámečků. Ven však vytáhl oba dva, přičemž ten druhý spadl s rachotem na podlahu. Chvilí kolem sebe tápal, což způsobilo, že se nos letadla několikrát naklonil a opět se zvedl. *Nech to být...* Další dva byly ve druhé botě. Rámeček s náboji si položil do klína, sledoval druhý letoun, stočil se mírně doleva a opatrně hmatal po závěru zbraně. *Tady to máme....* Pustil řídicí páku a obě ruce použil k tomu, aby do kulometu zasunul rámeček, který zacvakl na své místo.

S bušícím srdcem chytil páku znovu do ruky a upřeně zíral před sebe. Proti tmavším mrakům se znenadání objevily bílé chomáčky. Jeho úsměv se roztáhl. Protiletecká palba. Ani to ale nemuselo znamenat, že jde o nepřátelské letadlo, protože pěšáci měli tendenci pálit po všem, co létalo. Několik okamžiků se upřeně díval směrem dopředu, potom spokojeně zamručel. Nos ve tvaru torpéda, šípovitý ocas... Byl to německý průzkumný letoun Albatros. Plyn nechal na svém místě,

navedl svůj stroj přímo na něj a knipl posunul nepatrně dopředu. Němec mezitím začal ve velkém, líném oblouku točit směrem pryč.

Garros se stočil do strany, následoval ho a všiml si, že nábojový rámeček kmitá pod vlivem proudu vzduchu nahoru a dolů. Svou zatačku tedy zmírnil a zamračil se. Na tohle nepomyslel. To by mohlo způsobit zaseknutí. *Opatrně...* Morane-Saulnier se chvěl a rychle se blížil k Albatrosu. O centimetr proto přivřel plyn, aby zpomalil. Ze vzdálenosti 100 metrů pak uviděl oba Němce, jak se vyklánějí ven a dívají se vpravo dolů. Garros jemně posunul škrticí klapku o další centimetr, natáhl ruku nahoru a hmátl po klice závěru na levé straně kulometu. Rukavici předtím odložil, kov byl studený. Když za kluzkou kliku zatáhl zpátky, vyklouzla mu z prstů a kotníky ťukl o pažbu.

Zavrčel a zatáhl znovu. Tentokrát zajela až dozadu a zacvakla. Garros pokývl hlavou, přidal plyn a znovu se začal blížit k druhému letadlu. Teď už si ho všimli a pozorovatel zvedl k očím svůj triedr. Garros věděl, že hledá lafetu kulometu nad křídlem nebo pozorovatele, který by u sebe mohl mít zbraň. Francouz proto zvedl ruku a zamával, aby Němce uklidnil. Jestli bude mít štěstí, druhý muž neuvidí přes vířící listy vrtule nic nebezpečného a vrátí se zpět k pozorování země.

A právě v tom spočívalo to pravé překvapení, ne? Garros se pro sebe potichu zasmál a namířil nos svého Morane-Saulnieru přímo na kokpit německého letounu. Jeho mechanik a zbrojír přišroubovali na každý list vrtule klínovité kovové profily, takže místo z neohrabané a dobře viditelné lafety namontované na horní části křídla teď mohl pálit přímo skrze ně, protože kovové klíny jeho vrtuli chránily. Na zemi to fungovalo celkem uspokojivě a přes listy vrtule se dostaly možná tři střely z deseti. Bude se ale muset dostat blízko.

Byl teď 50 metrů daleko, když spatřil, jak pozorovatel pokrčil ramený a odvrátil se zpět na pravou stranu. Nad bitevním polem se

totiž často stávalo, že ve stejné výšce oblohy skončilo hned několik pozorovacích letadel, která sledovala stejnou věc. Čas od času sice někdo vystřelil, většinou se však navzájem ignorovali.

Ne dnes.

Ve vzdálenosti 30 metrů si mohl nerušeně prohlédnout detaily na německém letounu. Až na několik tmavých šmouh od oleje, táh-noucích se po krytu motoru, byl relativně čistý, s nátěrem nevýrazně hnědé barvy a černým maltézským křížem na trupu. Tento Albatros nenesl žádnou výzbroj, třebaže bylo pravděpodobné, že jeden z Němců u sebe má nějakou zbraň. Garros ještě jednou trhl za kliku závěru a zlehka posunul plyn. Pak páku plynu pustil a levou rukou popadl pažbu kulometu. Bylo to sice neohrabané, ale pravou ruku potřeboval k létání – a tudíž i k míření.

Zhluboka se nadechl a vydechl a téměř nad německým letounem stiskl spoušť. Následný hluk ho překvapil, a když mu do obličeje vletly prázdné nábojnice, Garros sebou trhl. Otřásaje se pod vlivem zpět-ného rázu malý jednoplošník poskočil a řídicí páka v jeho ruce sebou zaškubala sem a tam. Ztěžka polkl, pustil pažbu z ruky a zavřel plyn. Potom vypálil znovu. Do tváře se mu začal valit kouř a on byl rád, že má své brýle na očích. Kulomet hlasitě rachotil, náhle se však odml-čel – v rámečku už došly náboje. Garros přitáhl knipl, zatočil směrem doleva a svůj Morane-Saulnier dostal skluzem pryč od německého stroje. Současně se natáhl pro další rámeček.

S tím se ale nemusel obtěžovat.

Když se Roland znovu rozkoukal, spatřil, jak se Albatros překlápí na nos a křídly mává sem a tam. Německý pilot byl zhroucený nad řídicí pákou, nehýbal se a kolem kokpitu divoce pleskaly cáry látky. Francouz rychle zamrkal. Jeho dávky šly přímo do zad druhého pilota.

Pozorovatel byl však stále nad veškerou pochybnost naživu a bojo-val. Vypadalo to, že se snaží vlézt do předního kokpitu, mrtvá váha na

řízení však Albatros táhla dolů a letoun se začal otáčet. Garros kroužil kolem, aby ho neztratil z očí. Poslední výjev, který si ve spojení s Albatrosem vybavoval, byl modrý záblesk pozorovatelovy šály. Potom se německé letadlo vnořilo do těžkých šedých mraků a zmizelo.*

ONEN VÝJIMEČNÝ ČTVRTEK v dubnu roku 1915 je od té doby označován jako zrod stíhacího letectví i stíhacího pilota. Aviatika se rozvíjela rychleji a s mnohem dalekosáhlejšími následky než kterákoli jiná oblast lidského snažení. Samotné létání, to jest řízený, motorizovaný let s člověkem na palubě, však odstartovalo už zhruba deset let před střetnutím, v němž v roce 1915 figuroval Roland Garros. A třebaže bratři Wrightové nebyli prvními lidmi, kteří kdy vzlétli do vzduchu, se vši určitostí se stali průkopníky řízeného létání v letounech používajících vlastní pohon.

Lety s balónem – alespoň ty, jichž se účastnili lidé – se provozovaly od doby, kdy se v říjnu 1783 vznesl vzhůru k nebi Étienne Montgolfier.** Tehdejší armády si uvědomovaly hodnotu vzdušného průzkumu a při všech možných příležitostech jej využívaly k odhalení pohybů nepřátelských jednotek. V 80. letech 19. století už většina velmocí (Británie, Francie, Německo a Rusko) disponovala tím či oním typem příslušně vybavených jednotek, létání v balónu bez vlastního motoru však znamenalo jen poletování sem a tam napospas větru či uvázání k velkému navijáku v rámci pozorovacích účelů – nebyla to žádná pilotáž.

* Svobodník Spacholz s poručíkem Grosskopfem byli nahlášeni jako ztraceni v boji 1. dubna 1915 jižně od Diksmuide.

** Jen pro zajímavost, Montgolfierové vyslali v předchozím měsíci do vzduchu kohouta, kachnu a ovci pojmenovanou Montauciel.
Abbás ibn Firnás žil v letech 810–887 (pozn. překladatele).

Plachtění znali lidé ještě mnohem déle. Abbás ibn Firnás, Berber žijící v maurském Španělsku, uskutečnil první známý systematický pokus o let. Ve speciálně zkonstruovaném kluzáku se vrhl dolů z horského úbočí a vznášel se déle než deset minut, načež bezpečně doklouzal zpět na zem. O čtyři století později podal anglický filozof a vědec Roger Bacon ve svém *Dopise o tajemstvích umění a přírody* první písemný popis technických detailů létajícího stroje. Jeho název zněl ornitoptéra a byl to stroj, který pomocí mávajících křídel létal podobným způsobem jako ptáci či netopýři. Jen tak mimochodem, od té doby se objevilo hned několik úspěšných motorizovaných ornitoptér, lidské svaly se však nikdy neprojevily jako dostatečný zdroj síly. Úžasný a všestranně talentovaný Leonardo da Vinci pak ke konstrukci své ornitoptéry přidal také řídicí plochy, čímž názorně dokázal, že pochopil nejen základní vlastnosti proudění vzduchu, ale i to, jak jej ovládat.

V roce 1633 se z areálu paláce Topkapı vystřelil vzhůru na raketě vybavené sedmi křídélky jeden neobyčejně odvážný (nebo naprosto šílený) Turek jménem Lagarî Hasan Çelebi. K tomu, aby se vznesl do vzduchu, použil 64 kilogramů střelného prachu. Následně spadl do moře, přežil a doplaval na břeh. Nikdo ale nikdy nezaznamenal, jak vysoko vlastně vystoupal.

O sto šedesát let později postavil Španěl Diego Marín Aguilera bez jakéhokoli oficiálního vzdělání či vědecké praxe létající stroj vyrobený ze dřeva, látky a perí vytrhaného rozezleným supům, chyceným do pastí s hnojícím masem. 15. května 1793, v doprovodu své sestry a vesnického kováře, který pomáhal se stavbou, se pak vrhl dolů z hradu Coruña del Conde. Pod zářícím úplňkem mával mechanickými křídly svého kluzáku a podle Amerického institutu letectví a kosmonautiky (American Institute of Aeronautics and Astronautics, AIAA) ulétl „zhruba 360 metrů“.

Marín přelétl řeku Arandillu. Když však jedna z kovových spojek kluzáku kvůli přetížení za letu praskla, zřítíl se k zemi. Obyvatelé nedalekého města ho bohužel pokládali za kacíře a jeho kluzák, který považovali za urážku Boha, spálili. Třebaže už nikdy poté nevzlétl, Marín je (přínejmenším Španěly) obecně považován za otce letectví.

V roce 1843 zas anglického krajkáře Williama Hensona napadlo, aby se pokusil o let s pohonem umístěným na palubě létajícího stroje. Spolu s dalším konstruktérem Johnem Stringfellowem si nechali patentovat takzvaný Hensonův vzdušný parní vůz. Přestože se tento stroj nikdy doopravdy nevznese, jeho modelu postavenému ve zmenšeném měřítku se přeci jen podařilo svou vlastní silou lehce poskakovat. Hensona s ostatními to nadchlo do té míry, že si nechali do obchodního rejstříku zapsat vzosně pojmenovanou Vzdušnou převozní společnost, aby mohli postavit jednoplošník pro přepravu cestujících. Henson se Stringfellowem ale nakonec zjistili, že parní stroje jsou jako zdroj energie pro létající stroje nepraktické, neboť jejich váha přesahuje jakýkoli vztlak, kterého jsou schopny dosáhnout. Henson proto o pět let později ukončil činnost společnosti a vystěhoval se do Spojených států. Úspěchu na poli letectví sice nikdy nedosáhl, každý, kdo se holí, mu však – mimo jiné – vděčí za vynález moderního holičího strojku používajícího žiletky.

Nakonec tedy bylo na dvou samovzdělaných výrobcích jízdních kol, aby v prosinci 1903 provedli první úspěšný řízený let s vlastním pohonem. Orville s Wilburem byli ale navzdory své jasné vizi a nepochybné technicko-řemeslné zručnosti podivným párem: nadmíru tajnůstkářsky založenými bojovníky na poli soudních pří, kteří oba zůstali po celý život starými mládenci. Wilbur jednou poznamenal, že „na obojí, ženu a letadlo, neměl čas“.

Aviatika se po jejich letu stala novým sportem, módní záležitostí i nadšeným vyjádřením lidských možností. Stalo se tak v době, kdy

fascinace novými technologiemi – a ty se objevovaly často a pravidelně – byla běžným jevem. Na dobývání vzduchu však bylo přeci jen něco zvláštního.

První americký patent bratří Wrightů (č. 821 393) létající stroj vůbec nezmiňoval. Byl spíše patentem aerodynamického systému řízení, který upravoval vnější část křídel stroje pro potřeby příčné stability. Tato technika se nazývala zakřivení křídel (*wing warping*), protože řídicí plochy se fyzicky deformovaly (čili „zakřivovaly“) tak, aby na jednom konci křídla vznikal vztlak, zatímco na konci druhého docházelo k jeho řízené ztrátě.

Aby obešel patent bratří Wrightů, další z amerických průkopníků Glenn Curtiss zkonstruoval systém křidélek, který dosahuje stejných výsledků, avšak mnohem efektivnějším způsobem. Wrightové ho ihned zažalovali a právní bitva pokračovala po celou následující dekádu. Během procesu pak vyšlo najevo, že britský vynálezce Matthew P. W. Boulton si nechal patentovat první zařízení na kontrolu příčné stability, podobné křidélkům, už v roce 1868, což nejspíše popíralo nárok bratří Wrightů ohledně porušení patentu. Curtisse to však ani v nejmenším nezajímalo a pokračoval v prodeji letounů dokonce i poté, co oblastní odvolací soud potvrdil rozsudek vynesený v jeho neprospěch. Curtiss byl také mnohem lepším obchodníkem než Wrightové a v roce 1920 se za více než 30 milionů dolarů zbavil podílu ve své firmě, načež se přestěhoval na Floridu. Ironií osudu se společnosti Wright Aeronautical a Curtiss Aeroplane and Motor Company v roce 1929 sloučily, aby vytvořily Curtiss-Wright Corporation, která existuje dodnes.

Fungování principů aerodynamiky se stále zkoumalo i v průběhu let bezprostředně následujících po experimentech bratří Wrightů na stroji Kitty Hawk. Znalost základních pojmů jako vztlak, odpor, tíha či tah byla jen dílčí a neúplná. Ke *vztlaku* dochází ve chvíli, kdy se

proudění vzduchu rozděluje o danou plochu. Protože její horní část obtéká rychleji než část spodní, nad křídlem vzniká nižší tlak. Vyšší tlak pod křídlem ho tedy tlačí vzhůru, čímž dochází ke vzlaku, který křídlu – a všemu, co je k němu připevněné – umožňuje létat. Až příště budete sedět v autě, vystrčte ruku ven z okna rovnoběžně se silnicí. Potom ji natočte lehce nahoru a ucítíte vzlak, který se začne vytvářet.

Aerodynamický odpor je v zásadě vše, co působí proti vzlaku. Je užitečné představit si nejprve vzduch jako vodu a následně situaci, kdy vás vodou táhnou ve vašich šatech a botách, které vás zpomalují. Tak vypadá odpor. Přestavte si také, jak by vaši jízdu vodou ovlivnila poloha vašeho těla – aerodynamická nebo s roztaženými rukama a nohama. I takové jsou účinky aerodynamického odporu. Z hlediska aerodynamiky proto vzpěry, výztužná lanka, pevný podvozek i nezakryté konstrukční prvky prvních létajících strojů vytvářely odpor, a tudíž zhoršovaly výkon letadla. Stejně působil i tvar trupu a křídél, místa jejich spojů, umístění kokpitu a tak dále. K řešení všech těchto problémů bylo nutné docházet metodou pokusu a omylu, dokud s konstrukcí letadel nesrovnaly krok technika a zkušenosti.

Aby se letoun vznesl, síla vzlaku musí překonat aerodynamický odpor. Před rokem 1903 se to dařilo s kluzáky, vypouštěnými buďto z výšky, nebo taženými za vozidlem pohybujícím se po zemi. Bratři Wrightové se ale proslavili tím, že pro pohyb letounu vzduchem úspěšně použili motor, pomocí něhož vytvořili pod křídlem proudění vzduchu, a tím i vzlak. Moderním uším to zní dostatečně jednoduše, tehdejší motory však byly ve svých počátcích a vyráběly se pro potřeby automobilů, nikoli letadel. Motor Charlieho Taylora pro Flyer bratří Wrightů, třebaže zhotovený na zakázku, měl podobu jednoduché řadové konstrukce bez svíček a karburátoru, s výkonem pouhých 12 koňských sil. *Tíha* nebyla pro automobilový motor tak zásadní otázkou jako v případě letounu a větší výkon (potřebný k vět-

šímu tahu) tehdy znamenal motor mnohem rozměrnější a těžší. *Tah* je pohybem směrem vpřed, k němuž dochází, když je letoun poháněn vzduchem. K překonání tíhy letounu bylo zapotřebí vyvinout dostatečné množství dodatečného tahu, označovaného také jako přebytkový. V opačném případě by se totiž tyto dvě veličiny jednoduše vzájemně vyrušily. Zmíněný přebytkový tah představoval v počátcích létání opravdu tenkou hranici, a zatímco se zlepšovala technologie motorů, konstruktéři hledali cesty jak vztlak maximalizovat všemi silami, které měli k dispozici.

Raná konstrukce křidel byla pro využití dostupného vztlaku – který nebyl bůhvíjak velký – naprosto rozhodující. První létající stroje byly většinou dvouplošníky s párem křidel vyztuženým vzpěrami a lanky. Se zatížením křídla, což představuje váhu, kterou křídlo musí nést, aby letadlo mohlo letět, se lze vypořádat pomocí vztlaku. Toho je možné dosáhnout rychlejším letem (což tehdy ještě nebylo proveditelné) nebo použitím dvou křidel. Vybavení párem křidel proto rozložilo zátěž, což umožnilo silnější konstrukci, která naopak dovolovala použití těžších a výkonnějších motorů a nakonec i přidání výzbroje.

Ozbrojeným létajícím strojům ale v letech předcházejících 1. světové válce nikdo doopravdy nevěnoval skutečnou pozornost. Americké ministerstvo války třikrát odmítlo bratry Wrightovy ve věci vojenské verze jejich nového vynálezu a britský ministr války v roce 1910 prohlásil, že „se nedomníváme, že letouny budou jakýmkoli způsobem využitelné k válečným účelům“.

Ne, první veřejné vystoupení leteckých sil v režii armády se odehrálo v oblasti průzkumu a výzvědné činnosti. Pozvolný a poklidný vývoj letectví se však už záhy měl změnit, a to přímo raketovou rychlostí. Během krátké italsko-turecké války v Libyi si totiž Italové s sebou vzali k pozorovacím účelům také několik balónů a devět letadel, načež 1. listopadu 1911 ohlásili svůj nárok na první bombardovací

misí provedenou ze vzduchu. V roce 1912 nasadili Francouzi několik letounů v Maroku a jistý počet jednoplošníků typu Morane-Saulnier byl v průběhu balkánských válek v letech 1912–1913 zapůjčen Rumunsku. Létali na nich cizinci a zřejmě se nepoužívaly k ofenzivním účelům, Turci ale i tak vyhlásili, že zajatí letci budou popraveni.

NA KONCI ČERVNA 1914 vytáhl jeden člověk v Sarajevu pistolí a zastřelil jiného člověka. Naneštěstí pro miliony dalších lidí, kteří měli následně zemřít, byl tímto útočníkem s pistolí radikální zastánce jugoslavismu Gavrilo Princip. Byl také členem organizace Mlada Bosna, tajné společnosti zasvěcené osvobození Slovanů. Zavražděným mužem byl arcivévoda František Ferdinand, dědic rakousko-uherského císaře z dynastie Habsburků. Třebaže se tento atentát často uvádí jako *casus belli*, Velkou válku ve skutečnosti nevyprovokovala jen jediná událost. O čtyři roky později, s 10 miliony mrtvých a zhruba 20 miliony lidí, které válka poznamenala až do konce života, už na Sarajevo určitě nikdo nepomyslel.

Čtyři dekády následující po francouzsko-pruské válce z roku 1871 vešly ve známost jako doba technologického rozvoje a relativně mírumilovného soužití. Telegraf, telefon a rozšíření železniční sítě spojily lidi tak, jako nikdy předtím, a způsobily rozmach obchodu, vzdělání a – v některých případech – opravdové kulturní osvícenectví. Toto dlouhé období míru a prosperity vedlo také k populační explozi a mezi roky 1850 až 1900 se počet obyvatel Evropy zvýšil o více než 50 procent.

Jedním ze způsobů jak kontrolovat takový nárůst počtu mladých mužů byla povinná vojenská služba, která se tehdy stala běžným jevem. Levná, vysokojakostní ocel a pokrok na poli zbrojního průmyslu – včetně zavedení pušek s odsuvným závěrem, plynových dělostřeleckých granátů a kulometů – zase exponenciálně posílily

smrtonosný potenciál jednotlivých armád. Zároveň se zvedla mocná vlna vášnivého nacionalismu, která dodávala k nasazení těchto armád odvalu. Evropa byla proto v roce 1914 sbírkou do krajnosti hrdých zemí se stálými početnými armádami, vyzbrojenými novými a mocnými zbraněmi – naprosto perfektní bouří čekající na jiskru, která přišla s Gavrilem Principem a jeho pistolí.

Žádná z velmocí se příliš nesnažila, aby se válce nějak vyhnula, všechny si dokonce velmi rychle stačily zvolit i příslušné strany. Británie s Francií, dvě imperiální mocnosti, které spolu válčily po celá staletí, se v roce 1904 rozhodly, že jejich národním zájmům lépe poslouží vzájemná spolupráce. V Londýně se chtěli bez cizího vměšování vypořádat s Egyptem, zatímco Paříž si přála expanzi v severní Africe – konkrétně v Maroku. Proto došlo k uzavření takzvané srdečné dohody. Francouze navíc začala znepokojovat bojovnost Německa, a tak došli k závěru, že bude moudré spojit se s Brity. Anglie měla podobné pohnutky, protože si spočítala, že velká stálá francouzská armáda umístěná přímo mezi Německem a kanálem La Manche bude rozumným strategickým tahem.

Německo odpovědělo tím, že se spojilo s Rakousko-Uherskem a Itálií, a dohromady tak vytvořili tzv. Trojspolek. Byli tu ale i méně důležití hráči, díky nimž se situace nadále komplikovala. Osmanská říše, rozkládající se slepenec nesourodých oblastí, se dožadovala německé ochrany proti Rusku. Jí poplatná území, jako například Arábie, však vychytrale usilovala o britskou či francouzskou pomoc, aby od Turků získala svobodu, zatímco Egypt s Libyí si přáli nezávislost na svých koloniálních pánech. Stručně řečeno, byl to jeden velký zašmodrchaný spletenec.

A pak se destičky domina začaly kácet jedna po druhé.

28. července 1914, přesně měsíc poté, co byl zavražděn František Ferdinand, vyhlásilo Rakousko-Uhersko válku Srbsku. Rusko, které

stále vstřebávalo porážku od Japonska i ztrátu Bosny a Hercegoviny v roce 1909, začalo mobilizovat, aby bránilo své slovanské „bratry“. Německo podniklo protiopatření v podobě své vlastní mobilizace, útočně požadovalo francouzskou neutralitu a nádavkem k tomu ještě odevzdání dvou francouzských pevností ležících na společné hranici.

Německo následně vyhlásilo válku Rusku, vpadlo do Lucemburska a domáhalo se práva na průchod neutrální Belgií. Když Paříž odmítla neutralitu a kapitulaci svých pevností, Němci vyhlásili 3. srpna válku také Francii a vtrhli do Belgie. Británie zareagovala následujícího dne svým vlastním vyhlášením války německému císaři a o čtyři dny později, 7. srpna 1914, přistáli ve Francii první angličtí vojáci.

ČTYŘI LETKY britského Královského leteckého sboru (Royal Flying Corps, RFC), vybavené šesti odlišnými typy různorodých a neozbrojených letadel, opustily 13. srpna Dover a přistály ve francouzském Amiensu. Tyto stroje typu Parasol, Blériot, Avro a Farman nebyly se svými plátěnými, dohromady sdrátovanými křídly natřenými lakem ničím víc než jen mechanizovanými draky – pozůstatky světa experimentálního letectví z doby následující po Kitty Hawku bratří Wrightů. K první ztrátě RFC v bojové zóně došlo 16. srpna, kdy podporučík E. W. C. Perry ztratil při startu vztlak a zabil se.

Královská námořní letecká služba (Royal Naval Air Service, RNAS) dostala původně za úkol hlídkovat podél východního pobřeží Anglie, eastchurchská letka (pozdější 3. letka RNAS) byla však s několika Blérioty, Farmany a směsicí dalších letounů odeslána do Ostende v Belgii.

RFC byl tehdy v plenkách v takové míře a situace za kanálem La Manche natolik tísnivá, že leteckou výbavu, pozemní personál a zavazadla musely převážet nákladní vozy londýnského magistrátu, stále ještě nesoucí reklamy sušenek Peek Frean a omáčky

Lazenby's Sauce. Během několika měsíců už ale ve Francii operovalo přes šedesát britských letadel spolu se stovkou pilotů, které podporovalo osm set mechaniků.

První piloti byli buďto samouky, nebo absolvovali širokou škálu nejrůznějších kurzů na civilních leteckých školách. Znali velmi málo teorie, jen ty nejzákladnější letecké manévry a se vši určitostí neměli žádnou střeleckou průpravu. Pozorovatelé byli důstojníci, od nichž se očekávalo, že budou vědět, jak číst z mapy, a tak je jednoduše hodili do zadní části kokpitu. Později, pokud jejich letoun dostal také kulomet, jim možná ukázali, jak z něj mají střílet a vyřešit situaci, kdy se zasekne. Žádný oficiální výcvik ale neexistoval. V každém případě obě strany očekávaly krátkou válku a domnívaly se, že si vystačí s vojenským personálem, který měly k dispozici.

Německý císařský generální štáb předpokládal válku na dvou frontách už v roce 1905 a hrabě Alfred von Schlieffen vypracoval strategii potřebnou k jejímu vedení. V souladu s jeho plánem měla německá armáda provést úhybný manévr napříč Lucemburskem a Belgií a vyhnout se statické linii pevností podél francouzské hranice. Po dosažení otevřeného terénu severní Francie pak měly německé jednotky obsadit přístavy v kanálu La Manche a zabránit přísunu posil z Anglie. Po těchto krocích mohly následně obklíčit Paříž a napadnout Francouze zezadu. S Francií vyřazenou ze hry měli mít Němci volné ruce k tomu, aby se mohli vypořádat s Ruskem.

Několik nepodložených domněnek však zmíněný plán změnilo v pouhý domeček z karet. Zprv se Němci spolehli na to, že pomalému a dezorganizovanému Rusku zabere mobilizace šest týdnů. Zadruhé počítali s nepřetržitým úspěšným postupem směrem na západ v rozsahu zhruba 30 kilometrů za den, a to dokonce i při probíhajících bojích s Belgičany a Francouzi. Zatřetí – jak už říkal Napoleon, armáda pochoduje na svém žaludku a Němci hrubě podcenili

logistické potíže plynoucí z dopravy zásob k tak rychle se pohybující mase mužů.

Rusové se nakonec nezmobilizovali za šest týdnů, ale přibližně za deset dní, Belgičané pak bojovali mnohem urputněji, než se očekávalo, a ke zpomalení německého náporu účinně využívali i přírodní ráz strategických přístupů. Rychle zareagovala také Británie, která vylodila své vojáky dříve, než Němci mohli obsadit přístavy v kanálu La Manche. Z pohledu logistiky pak Němcům chyběly speciální jednotky k opravě železnic či mostů a neměli k dispozici ani efektivně fungující transportní útvary. Většinu jednotek přestaly chodit zásoby ve chvíli, kdy překročily německou hranici, a musely se proto spoléhat na rekvizice.

Přesto do 23. srpna německá 1. armáda postoupila až k městu Mons, ležícímu na belgicko-francouzské hranici, kde se poprvé střetla s Britským expedičním sborem (British Expeditionary Force, BEF), který následně donutila k nepřetržitému (a dobrovolnému) ústupu o 300 kilometrů dále na jih. Kapitán G. S. Shepard s poručíkem I. M. Bonham-Carterem ze 4. letky totiž 24. srpna zjistili, že pokud ústup nebude pokračovat, Němci obejdou BEF po křídle. Tato zpráva bezpochyby zachránila britskou armádu před odříznutím a zničením.

Němci se nicméně navzdory všem svým problémům probili až na vzdálenost 15 kilometrů od Paříže. Francouzská 5. armáda a BEF pak přešly do protiútoku – k přesunu posil na frontu použily zhruba šest set zrekvírovaných pařížských taxíků – a 9. září 1914 vyčerpaní Němci zahájili ústup na sever, zpět přes řeku Marnu a Aisne.

Od konce září a po celý říjen se obě válčící strany pohybovaly severozápadním směrem, zatímco se během takzvaného „závodu k moři“ pokoušely navzájem obejít a dostat se k pobřeží. Britský 5. sbor, doprovázený zbytky francouzských jízdních jednotek, 18. října nečekaně narazil na německou 4. armádu stojící před západobelgickým měs-

tem Ypres. V posledních dnech téhož měsíce se od jihu přiblížila také německá 6. armáda, a tak Belgičané otevřeli stavidla, postavená k zadržování mořské vody. To zaplavilo oblast na východ od řeky Ysery a přerušilo probíhající ofenzívu na celou zimu.

Došlo sice ještě k několika dalším menším bitvám, ty však skončily 22. října, kdy přeživší jednotky BEF vystřídali Francouzi. Manévrová válka tím fakticky skončila a začala válka zákopová. Němci, kteří do boje vrhli obrovské množství čerstvých rekrutů, utrpěli ohromující ztráty a neměli ani nejmenší chuť stahovat se zpět. Ustupovat však nehodlali ani Spojenci. V první bitvě u Ypres ztratilo své životy více než 250 000 mužů a obě válčící strany si uvědomily, že vyhlídky na krátkou válku jsou ty tam. S příchodem zimy se proto zakopaly, aby si vylízaly utržené rány, zvážily svou situaci a možnosti a doplnily zásoby.

Díky výsledné patové situaci se bojové linie ustálily do podoby západní fronty, kde proti sobě stály obrovské armády, oddělené sítí zákopů táhnoucích se od Švýcarska až po Severní moře. Oběma stranám stáli v čele generálové, kteří náleželi jiné době a bojovali v měřítku, které si nikdy předtím ani nepředstavovali, a to se zbraněmi, jejichž podstatu plně nepochopili. Skutečností také zůstává, že žádný z velících generálů neměl v roce 1914 bojové zkušenosti s jednotkou větší, než byla divize. Když mobilita pozemních operací vzala za své, bylo zapotřebí nalézt nové způsoby provádění průzkumu nepřátelských pozic, shromažďování zpravodajských informací a přenášení boje do řad nepřítele. Tento úkol do té doby vždy náležel jezdecktvu. Nasadit kavalerii do pavučiny zákopů, skrytých kulometných hnízd a minových polí však bylo zhora nemožné.

Jakmile fortifikace dostaly stálou podobu, na provazech se nad zákopy západní fronty vznesly balóny – němečtí vojáci těmto ohromným měchuřinám falických tvarů přezdívali *Das Mädchentraum*

čili „dívčí sen“. Z místa s tak dobrou vyhlídkou – často ve výšce až 1 500 metrů – mohl pozorovatel za jasného dne dohlédnout až 25 kilometrů daleko. S polním telefonem pak mohl okamžitě popsat to, co vidí, a určitým omezeným způsobem také řídit palbu děl, která v zákopové válce nabývala na značné důležitosti. Balóny představovaly hrozbu, pro zkroušené pěšáky, schoulené v jejich děrách, se ale mnohem horším nebezpečím stala pozorovací letadla.

S počátečním dostupem až 3 600 metrů disponovaly letouny mobilitou, kterou balóny postrádaly. Jejich možný vliv na řízení dělostřelecké palby byl v taktickém smyslu zjevný a armáda, která ovládala oblohu, měla výhodu i v pozemních bojích. Po celou zimu po sobě tedy piloti a pozorovatelé na obou stranách stříleli ze signálních i jiných pistolí, a občas po sobě dokonce házeli také cihly. V rámci absurdních pokusů o sražení nepřítele z oblohy se za letounem tahaly granáty či kotvy. Někdy se smáli tak, že se nikdo ani nepřiblížil. Jindy zase ano. Ke ztrátě letounů docházelo při střelbě z pušek a brokovnic, v důsledku špatného počasí, chabé pilotáže či protiletectvé palby. S rostoucím významem leteckého průzkumu však nabývala na důležitosti také potřeba zabránit druhé straně v jeho provádění. Všichni si uvědomovali, že časy se mění.

Zatímco výše ztrát dále rostla a přátelé umírali, počáteční frontová družba všech letců poněkud polevila. Koneckonců to nebyla žádná džentlmenská hra, ti v druhých letadlech byli přeci nepřátelé. Tato skutečnost od základu změnila pohled na letectví – jak těch, kdo létali, tak těch, kdo letouny potřebovali k vedení války. A právě tehdy, v klíčovém okamžiku mezi jezdeckým kopím a kulometem, nadešel úsvit věku stíhacího pilota.

KAPITOLA 2

❑ ZI ❑ MLV❑B❑ ĚDOVÉ: 1914–1916



FOKKER EINDECKER

ZNEŠKODNIT PROTIVNÍKA ve vzduchu z letadla... Jak to jen provést a přežít, abyste to mohli udělat znovu?

Poručík Jacob Fickel, americký armádní důstojník, vypálil první ránu ze vzduchu v roce 1910, kdy z výšky 30 metrů zasáhl svou puškou cíl o velikosti jeden krát jeden a půl metru. Další Američan, kapitán Charles deForest Chandler, vystřelil o dva roky později z paluby svého letounu poprvé z kulometu. Následujícího dne pak z výšky 150 metrů vypálil čtyřicet čtyři ran a zaznamenal čtrnáct zásahů. I navzdory uvedeným možnostem ale jeden z důstojníků štábu armády prohlásil, že „letadla byla vhodná jen pro průzkum a úvahy o leteckých bitvách byly čirým výplodem bohaté fantazie mladých letců“.

Přesto už za pouhé dva roky, v říjnu roku 1914, sestřelil francouzský pozorovatel svým kulometem Hotchkiss německý průzkumný letoun.* Dalšího dne si Němci nárokovali zneškodnění francouzského letadla cihlou hozenou do jeho vrtule. Urgentním problémem se tedy staly zbraně i to, jak je nasadit s dostatečně smrtící silou. První létající stroje byly křehkými a lehkými vynálezy. Nedaly se příliš dobře ovládat a disponovaly jen poměrně slabým výkonem. Jakékoli další zátěži bylo proto zapotřebí věnovat pečlivou pozornost – a výzbroj představovala opravdu značnou váhu. Základními zbraněmi dostupnými pro letouny v době 1. světové války byly kulomety typu Browning, Maxim, Hotchkiss a Lewis, které zkonstruovali Američané.

Benjamin Hotchkiss, rodák z Connecticutu, odjel do Francie, aby zde hledal finanční podporu. Americké ministerstvo války totiž o jeho zbraň neprojevovalo žádný zájem. Do konce 1. světové války bylo vyrobeno přes čtyřicet sedm tisíc kusů této zbraně, která se stala jednou ze základních součástí výzbroje francouzské armády. Hotchkissův kulomet byl konstrukcí s *neuzamčeným závěrem* (jako u automatické pušky), což znamenalo, že při posunutí závěru zpět došlo k jeho natažení, načež výstřel dopravil do komory další náboj. Za využití plynů vznikajících při výstřelu se tedy závěr s každou ranou vracel zpět, vyhodil prázdnou nábojnicí a sám zasunul do komory další náboj.

Hotchkiss byl jednoduchou zbraní s pouhými dvaatřiceti pohyblivými součástmi, která při palbě používala nábojový rámeček s dvaceti pěti náboji ráže 8 mm. Byl také vzduchem chlazený, a tudíž vážil mnohem méně než vodou chlazené systémy se všemi jejich nádržkami a hadicemi. Konstrukce neuzamčeného závěru se však bohužel dala jen velmi obtížně synchronizovat pro potřeby palby okruhem vrtule (což byl také důvod, proč Roland Garros použil již zmíněné klíny).

* Budťo typu Aviatik, nebo Albatros – hlášení se v tomto smyslu rozcházejí.

Jako výsledek spojení firem Maxim Ltd. a Vickers & Sons vznikl střední kulomet typu Vickers ráže 7,7 mm. Brity vyráběný Vickers, s přísunem munice pomocí nábojového pásu, byl zbraní, která používala systém *uzamčeného závěru*, díky němuž se synchronizace stala o dost jednodušší. Byl také nesmírně spolehlivý a nadmíru odolný. Jedna z pozemních jednotek vystřílela v průběhu nepřetržité palby vedené během jediného dvanáctihodinového boje ze svých deseti Vickersů rovný milion nábojů.

Pěchotní verze se chladila vodou prostřednictvím bronzového pláště, který obepínal celou hlaveň. Když se kulomet namontoval na letadlo, vodního chlazení nebylo třeba. Válec pláště byl ale stále nutný pro fungování mechanismu založeného na zpětném rázu. Kvůli chlazení vzduchem se do něj tedy vyřízly otvory, aby mohl zůstat na svém místě. Objevily se i problémy s původním pásem na 250 nábojů. Plátno, z něhož byl vyroben, se totiž po zvlhnutí kolem munice utáhlo a často způsobilo zaseknutí zbraně. Tuto překážku vyřešilo použití systému hliníkových článků, který dokázal podávat nábojový pás v takové délce, jaká se jen do letadla vešla.

Vzhledem k tomu, že obchod nezná hranic, německý kulomet typu Spandau měl – poněkud paradoxně – ve skutečnosti konstrukci typu Vickers-Maxim, zhotovenou skrze licenční smlouvu v Berlíně. Spandau, zvláště pak ve formě dvojčete usazeného na německých jednomístných stíhačkách, poslal na smrt celé stovky příslušníků spojeneckých leteckých osádek. Jeho leteckou verzí byl Maschinengewehr 08 (MG 08), odlehčená vodou chlazená adaptace standardního německého pěchotního kulometu. Shodou okolností to byl Manfred von Richthofen, letecké eso, které později vešlo ve známost jako „Rudý baron“, kdo ke střelbě ze zbraní navrhl použít spoušť místo tlačítka ovládaného palcem. Vyjádřil se, že „pro střelce [je] mnohem přirozenější střílet ze zbraně pomocí ukazováčku než palce“. A měl pravdu.

Po roce 1915 používali Spojenci v široké míře kulomet typu Lewis, který se po odstranění těžkého chladicího pláště stal poměrně lehkou zbraní.* Mnohem důležitější však byl jeho systém podávání munice, využívající uzavřené bubnové zásobníky. Lewis byl schopný vypálit čtyřicet sedm ran (později až devadesát sedm) a jeho buben bylo možné vyměnit i za letu. Některá letadla, jako například S.E.5a, měla dokonce nad přístrojovou deskou přidaný dřevěný držák, aby pilot mohl v případě potřeby oba bubny rychle přehodit.

Byly tu i rakety. Francouzský námořní důstojník Yves Paul Gaston Le Prieur se vypořádal se zapeklitým problémem, jak dostat dolů z oblohy pozorovací balóny.** Lepenkovou trubku naplnil 200 gramy černého střelného prachu, na kuželovitou hlavici nasadil čepel nože, celou sestavu připevnil ke vzpěrám křídel a nataženými dráty ji spojil s kokpitem. Rakety se odpalovaly postupně na vzdálenost zhruba 100 metrů a vždy proti větru. Stojí za zmínku, že tyto zbraně byly vychýleny vzhůru pod úhlem 45 stupňů, aby je pilot mohl aktivovat při letu střemhlav a vyhnout se následné explozi balónu. Le Prieurovy rakety používaly spojenecké stíhačky typu Nieuport, SPAD a Sopwith. Proti balónům byly úspěšné (ne tak proti zepelínům) a v široké míře se používaly se až do doby, kdy došlo k rozšíření zápalného střeliva.

Připevnit na letadlo zbraně – v ideálním případě kulomet – nebylo nijak novou myšlenkou. K dosažení kýženého účinku však bylo zapotřebí, aby dotýčný jedinec byl schopen svou zbraň zamířit, zatímco se bude zároveň účastnit divokého leteckého souboje plného obrátů a vývrtek. Ke střelbě ze zbraní měl lepší předpoklady pilot, protože pozorovatelé byli vydáni napospas jeho manévrování. Nebyl tu žádný

* Lewis zbavený pláště vážil 7,7 kg, oproti 14,9 kg u kulometu Vickers či 22,7 kg kulometu Hotchkiss.

** V roce 1934 byl pracovitému Le Prieurovi zapsán francouzský patent č. 768083 na potápěčský dýchací přístroj.

palubní komunikační kanál ani sluchátka a komunikace mezi dvěma muži v letounu s otevřeným kokpitem byla i v nejlepším případě problematická. V rámci přirozeného vývoje se tedy objevily jednomístné stíhací letouny s kulometem či kulometry namířenými souběžně s podélnou osou stroje.

V cestě však, bohužel, stála vrtule. problém, který bylo proto třeba vyřešit, a to rychle. Jak už jsme se dozvěděli v první kapitole, Roland Garros přišel s řešením v podobě kovových profilů-deflektorů. Jak usoudil, vrtule rotující rychlostí 2 000 otáček za minutu měla dovolit přinejmenším deseti procentům střel vypálených z kulometu, aby se dostaly skrz – což stačilo, když se pilot dostal patřičně blízko. Jeho ozbrojený Morane-Saulnier typu L byl na bojišti hotovým šokem, třebaže nemělo trvat dlouho, než Němci přišli na to, co vlastně Garros udělal. Když totiž sestřelil svou v pořadí šestou oběť, selhání motoru donutilo francouzského letce dosednout na zem za nepřátelskými liniemi. Pokusil se sice svůj letoun zapálit, mokré dřevo a látka ale nechtěly chytit a němečtí vojáci, kteří po něm pátrali, ho nakonec našli schovaného v příkopu.* Zmocnili se také francouzské „tajné zbraně“, kterou odeslali do Berlína, kde ji měl posoudit další průkopník letectví, Anthony Fokker.

Klínovité profily byly nepraktické a Fokkerovi to bylo okamžitě jasné. Byly aerodynamicky nepředvídatelné a vrtuli mohly hladce vychýlit z rovnováhy. Figurovalo tu i nadmíru skutečné nebezpečí odražených střel, nemluvě o neefektivním využití značně limitovaného množství munice do palubní zbraně. Francouzské projektily měly navíc měděný plášť, takže odražení deflektory bylo *po určitou*

* Za Garrose dostali vyplacenou prémii ve výši 100 marek (odpovídající zhruba šesti měsíčním žoldům).

dobu možné. Německé střely měly plášť ocelový a vrtuli by v mžiku rozstípalý na třísky.

Fokker v každém případě instinktivně vytušil, že připadá v úvahu i lepší varianta, méně francouzská. Jako inspirace při hledání řešení mu snad posloužilo jeho dětství v Holandsku, kde házel kameny přes lopatky větrných mlýnů. Nebo si možná příslušný nápad prostě jen vypůjčil, protože podobné mechanické řešení zkonstruovali již předtím August Euler s Franzem Schneiderem. Ať tak či onak, bylo otázkou pouhých několika dní, než nechal nainstalovat jednoduchý a lehce sestavitelný přerušovač, který také otestoval. Fokker napsal:

K vrtuli jsem připevnil malý knoflík, který při otáčkách narážel do vačky. Tato vačka byla spojena s úderníkem kulometu, který se nabíjel automaticky. Když jsem pak pomalu točil vrtulí, zjistil jsem, že kulomet střílí mezi jejími listy.

V průběhu noci jsem odhalil základy tohoto chodu a následujícího rána začal zařízení zdokonalovat. Na pohyb vačky stačil jediný list vrtule, protože kulomet mohl vystřelit pouze 600 krát za minutu, zatímco listy prošly daným bodem 2 400 krát za minutu. K vačce byla připevněna jednoduchá lomená páka, která pohybovala táhlem, odta-hovaným zpět pomocí pružiny. Aby pilot mohl střelbu kontrolovat, část táhla, která narážela do úderníku, byla opatřena závěsem.

Průzkumná letadla Fokker A.III a M.5K byla středokřídlymi jednoplošníky a svým vzhledem se téměř shodovala s Garrosovým Morane-Saulnierem.* Po úpravě spočívající v usazení lehkého kulometu Parabellum ráže 7,92 mm a přidání nového přerušovače dostal

* Pro letouny označované nejprve jako *scout* čili průzkumné či výzvědné stroje, se později vžil označení *fighter* čili stroje stíhací (pozn. překladatele).

nový letoun název Fokker E.I. Tento *Eindecker* (což znamená „jednoplášník“) měl způsobit hotový převrat v dějinách letectví.

Němci trvali na tom, aby Fokker svůj vynález ověřil sestřelením nepřátelského letadla. Protože byl ale Holanďan a Nizozemsko vystupovalo jako neutrální země, vynálezce měl vůči tomuto kroku jisté námitky – než se dozvěděl, že jestli odmítne, bude odveden a poslán do zákopů. Nakonec tedy rozhodli za něj. Donutili ho obléci uniformu nadporučíka a s náležitými dokumenty v kapse ho poslali do vzduchu nad Douai, aby něco sestřelil. Jako mnozí další vědci, ani Fokker nikdy doopravdy nezhodil praktické důsledky svých vynálezů a stál teď před skutečným problémem. Navzdory tomu, že se dostal do pozice, která byla přímo skvělá k sestřelení zranitelného dvoumístného Farmanu, prostě nedokázal stisknout spoušť.

Kdo tedy dosáhl prvního sestřelu s tímto novým zbraňovým systémem, je předmětem sporů. Prvenství bylo přiznáno jak Maxi Immelmanovi, tak Kurtu Wintgensovi a Oswaldu Boelckemu, záznamy však hovoří nejednoznačnou řečí. Fokker E.I, vyrobený jako pátý v řadě a pilotovaný poručíkem Wintgensem, se 1. července 1915 střetl nedaleko Lunéville se strojem Morane-Saulnier typu L. Wintgens si nárokoval sestřel, nepřátelský letoun ale zmizel až příliš daleko za francouzskými liniemi, aby jej bylo možné ověřit. Jedna z francouzských letek (MS 48) následně nahlásila, že jeden z jejích letounů byl donucen k přistání.* Immelman, kterému se podařilo projít poslední sérií leteckých zkoušek teprve v březnu, zaznamenal své první vítězství až 1. srpna. Když Anthony Fokker odjel v květnu z letiště v Douai, svůj *Eindecker* nechal na místě. Oswald Boelcke tam tehdy byl a živě se zajímal o prováděné testy. Proto se také mohl stát prvním fronto-

* Pilotovaný kapitánem Paulem du Peutym s poručíkem Louisem de Boutinyem jako pozorovatelem.

vým pilotem, který letěl v jednoplošníku. Až do 4. července, tři dny po Wintgensově vítězství, byl však stále oficiálně uváděn jako pilot dvoumístného letounu.

Koneckonců ale příliš nezáleží na tom, kdo byl první. S kombinací dobře ovladatelného letounu, smrtícího kulometu a agresivních letců tak či onak nastoupil opravdový věk stíhacího pilota. Jak ostatně napsal sám Boelcke: „Věřím ve rčení, že ‚silný člověk je nejmocnější sám‘. S tímto jednomístným strojem jsem dosáhl svého ideálu. Teď mohu být najednou pilotem, pozorovatelem i bojovníkem.“

Kdo tedy byli tito muži, kteří se nespokojili jen s tím, že jsou letci a zvědy, muži, kteří ze sebe udělali stíhací piloty? Co měli společného kromě dosti značné pravděpodobnosti, že zemřou mladí a znenadání? Stereotypním obrazem letce z období 1. světové války byla temperamentní a heroická postava, člověk pokládáný za statečného a čestného. Král vzduchu, poslední z rytířského plemene džentlmenových válečníků. Pro lidi sevřené v přechodu mezi starými způsoby a moderním industrializovaným hromadným válčením bylo na takovém pohledu něco pravdy. Nezapomínejte, že jakmile se armády schovaly do svých zákopů, na místo jízdy nastoupila letadla a kavalerie byla ve všech armádách elitní silou rychle se pohybujících úderných jednotek. Jako taková pak přitahovala mnoho dobrodružně založených mladých mužů z vyšších společenských vrstev a šlechty.

Jakmile potřeba jezdeckva pominula, pro stovky těchto důstojníků se stalo přirozenou volbou přestoupit k jednotlivým leteckým složkám svých zemí. Létání bylo novým povoláním, jež mezi veřejností, která mu plně nerozuměla, vyvolávalo úžas a obdiv. Kouzlem přitahujícím tyto muže se stalo nebezpečí, dosažení unikátních dovedností, jež tato činnost zahrnovala, i šance stát se součástí velmi selektivního bratrstva. Sdíleli také lásku k létání a nefalšovanou touhu sloužit své zemi. Jako letci byli navíc obecně osvobozeni od úzkoprsých tradicí

prostupujících jejich armády a jako piloti měli jedinečnou kontrolu nad svým vlastním osudem – na rozdíl od těch „ubohejch pitomejch pěšáků“, jak Britové říkali pěchotě.

V roce 1914 vložila Británie většinu zodpovědnosti za svou bezpečnost do rukou Královského námořnictva a udržovala jen malou dobrovolnickou armádu. Důstojníci všech vojenských složek pocházeli v naprosté většině z vyšších společenských tříd. Kariéra důstojníka byla pro tyto muže, z nichž mnozí byli mladšími syny, kteří nebyli předurčení zdědit rodinné nemovitosti, váženou a přijatelnou profesí. Disponovali důležitými rodinnými kontakty, často pocházeli z vojenských rodin a byli absolventy systému soukromých středních škol (*public school*, přibližného ekvivalentu americké *prep school*). Díky klasickému vzdělání, sportu a důrazu na korektní chování tento systém produkoval vzdělané, společensky odpovědné vůdčí osobnosti se smyslem pro povinnost vůči národu a Koruně. Kombinace těchto atributů s anglickým ideálem krajní (a možná až sebevražedné) odvahy pak zrodila typického britského důstojníka. Říkalo se, že „bitva u Waterloo se vyhrála na hřištích Etonu“, a bylo na tom něco pravdy. V roce 1914 těmto konvencím odpovídali téměř všichni z 28 000 britských armádních důstojníků. Na západní frontě se zformovali do Britského expedičního sboru (BEF), který císař Vilém považoval za tak nevýznamný, že ho nazval „opovrženímhodným“.

BEF pak se zvrácenou anglickou hrdostí tuto nadávku přijal za svou a výraz „Opovrženímhodní“ si zvolil jako svou přezdívku (*The Old Contemptibles*).

Piloti a pozorovatelé původního Královského leteckého sboru byli převeleni od pravidelných vojenských a námořních jednotek. Mnozí z pilotů byli také zpočátku seržanty a pohlíželo se na ně jako na pouhé „řidiče“. Důstojníci zastávali roli pozorovatele a velitele letounu. Byli totiž vycvičeni ke čtení map, navigaci a vyhledávání dělostřeleckých cílů.

Už měsíc po zahájení bojů ve Francii bylo ale zřejmé, že rychlá expanze armády si žádá větší počet důstojníků. Důstojnické hodnosti se proto nabídl také veteránům mezi seržanty předválečné stálé armády a kvalifikovaným dobrovolníkům z řad mužstva. Mnozí z vojáků, kteří v srpnu 1914 odpověděli na volání do služby, byli před vstupem do armády studenty univerzit nebo soukromých středních škol. Protože všichni věřili, že válka do Vánoc skončí, a nechtěli převzít závazky vyplývající z důstojnické hodnosti, jednoduše se nechali zapsat jako obyčejní vojáci. Zhruba 13 000 z nich se však už předtím na svých školách zaregistrovalo do Sboru pro výcvik důstojníků (Officers' Training Corps; vcelku podobný americkému systému Sboru pro výcvik rezervních důstojníků – Reserve Officers' Training Corps, ROTC), a většina z těchto mužů proto rovnou dostala důstojnickou hodnost – dokonce i ti, kteří si o ni nezažádali.

Typický německý důstojník byl oproti tomu v roce 1914 příslušníkem spíše kasty než společenské třídy. Sociální rozvrstvení bylo samozřejmě realitou i v Německu, tamní společnost a vláda byly však mnohem autokratičtější než anglický systém. Industrializace sem dorazila o něco později, v důsledku čehož zde pomaleji zapouštěly své kořeny také demokratické myšlenky a liberalismus. Když se tak nakonec stalo, narazily tyto pokrokové myšlenky na bezprostřední odpor ze strany drobné pozemkové šlechty a vojenské aristokracie, stavějících se proti jakékoli změně, jež by ohrozila jejich vlastní status.

Německo bylo značně segregované. Sever země byl většinou protestantský, zatímco na jihu žili převážně katolíci.

Většina průmyslu ležela na západě, v protikladu k agrárním zájmům východních oblastí. Teprve v roce 1871 sjednotil Otto von Bismarck čtyři království Prusko, Sasko, Bavorsko a Württembersko v jedinou německou říši (*Deutsches Reich*). Říkalo se jí také *Zweites*

Reich („druhá říše“) a vládu nad ní měl v rukou pruský šlechtický rod Hohenzollernů.*

Císař byl v důsledku toho spíše vojenským vůdcem než suverénním monarchou, přičemž každé ze zmíněných čtyř království si udržovalo svou specifickou identitu a mělo oddělenou armádu. V rámci této nové německé konfederace však nejdůležitější slovo připadlo právě Prusku, jemuž vládli pozemkoví vlastníci zvaní *junkeři* (toto slovo pochází ze středohornoněmeckého *Juncherre*, „mladý pán“), kteří uplatňovali obrovský vliv na pruskou politiku i samotné Německo.

Z mladších synů, kteří nemohli dědit, se stejně jako v Anglii stávali kariérní vojáci a právě muži s tímto zázemím nepochybně udávali ráz německého důstojnického sboru. Nastávalo ale období změn a v roce 1914 už mnozí důstojníci pocházeli ze střední třídy. Letecký sbor německého císařství (*Fliegertruppe*) sice stále přitahoval celou řadu příslušníků buržoazie – dost možná díky své technické povaze nebo prostě jen proto, že nabízel postup v nové složce císařské armády. Rodinné konexe však při létání nikterak nepomáhaly a být pilotem bylo nemilosrdně rovnostářské. Buďto to zvládnete, nebo ne.

BRITSKÁ I NĚMECKÁ armáda si uvědomovaly, že když byl člověk důstojníkem, rozhodně to neznamená, že může být také *leteckým* důstojníkem. Jaké tedy byly povahové rysy, divili se úředníci, které představovaly takový rozdíl?

Studie nazvaná „Základní charakteristika úspěšných a neúspěšných letců“, vydaná v roce 1918 v časopise *Lanceta* (*The Lancet*), uváděla jako nejčastěji zmiňované rysy „kuráž“, „tělesnou způsobilost“ a schopnost „činit rychlá rozhodnutí“. Dotazníky, které se snažily

* Je poněkud ironické, že jejich mottem bylo *Nihil sine deo* – nic bez Boha.

identifikovat shodné vlastnosti, odevzdalo šedesát jedna pilotů. Tito piloti pocházeli ze všech možných profesí a v roce 1918 už také ze středních „řemeslnických“ tříd společnosti. Výsledky, uvedené do vzájemných vztahů lékařem RAF (T. S. Ripponem) a zkušeným pilotem (E. G. Manuelem), daný problém osvětlily, nebyly však žádným překvapením.

Obrázek, který dostaneme, jsou mladí muži ne starší než dvacet pět let (průměrný věk byl třiadvacet), živí, veselí, se skvělým zdravím a s vynikajícím zrakem a koordinací. Jen třetina z nich byla ženatých – třicet šest ze zkoumaných jedenašedesáti pilotů dokonce považovalo manželství za nevýhodu! Jejich povolání byla obecně technické povahy (inženýři, architekti a účetní), byli však mezi nimi také farmáři, studenti a právníci. Téměř všichni měli rádi „automobilismus“ a většina z dotázaných uvedla jako svůj oblíbený koníček „jízdu na koni“. Mezi časté zábavy patřily i „ženy“, „sport“ a „pro duševní pohodu průměrného pilota se zdá být nutné, aby si přinejmenším jednou či dvakrát do měsíce dopřál opravdu divoký a bouřlivý večer“.* Jako koníčky byly uvedeny také přírodopis, divadlo a hudba, přičemž jeden z pilotů zmínil jako své hlavní zájmy „sestřelování Hunů a tančování“. Dalším z opakujících se požadavků bylo mít dobré „ruce“. Tato vlastnost jde mimo schopnost jen tak létat v technickém slova smyslu. Nadaní piloti totiž své letadlo doopravdy cítí a ovládají jej lehkými, navýsost sebejistými dotyky. Myslíte dopředu, dříve, než letadlo zareaguje, a vaše přání jsou téměř podvědomě přenášena na řídící plochy prostřednictvím vašich rukou.

„Zdá se, že ‚ruce‘ jsou vrozené a nelze je získat, třebaže mohou být zdokonaleny,“ usoudili Rippon s Manuelem, kteří zároveň dodali, že člověk s dobrýma rukama „létá za všech okolností lehce, uhla-

* Mění se všechno a zároveň nic. Bohudík.

ženě a nikdy nevědomky nevystaví stroj příliš velké zátěži, stejně jako dobrý jezdec nikdy nezkraví tlamu koně“. Lidé se mohou naučit létat, „ruce“ však naučit nelze a vlastnictví tohoto daru je znakem, který stíhacího pilota odlišuje od ostatních typů letců. Právě tato skutečnost vyšla nápadně najevo ve chvíli, kdy po sobě lidé začali ve vzduchu vzájemně střílet. Létání je jedna věc. Bojovat, když létáte, je ale něco úplně jiného.

Další z důležitých vlastností, „bojový duch“, byla těžko postižitelná a oddělitelná. Jedná se o kombinaci agresivity, sebedůvěry a osobního přístupu, která přesahuje něčí zázemí nebo výcvik. Ani tento bojový duch, jdoucí napříč národnostmi a přetrvávající – jak ještě uvidíme – po celé generace, nelze naučit. *Lze jej však rozvíjet, ba co víc, je možné ho podporovat.* Podle zmíněné zprávy „každý, kdo žil nějakou dobu s piloty, si nemůže nepovšimnout, že v sobě nesou mocný zdroj živočišného elánu a až nadmíru vitality.“ Stíhací piloti *jsou* jiní. Jsou opravdu jako odlišný typ člověka.

Životnost frontového letce se během Velké války pohybovala kolem dvou týdnů a v jejím průběhu bylo zabito mezi 15 a 25 procenty spojeneckých a německých pilotů. Taková míra ztrát byla obecně vyšší než v případě pěších jednotek. Kromě každodenního stresu plynoucího z možnosti smrti v plamenech či v důsledku zřícení tu byl i běžný tlak způsobený létáním. Tato kombinace byla a stále zůstává nesmírně namáhavou, fyzickou i duševní zátěží.

Všechna letadla, s nimiž se létalo ve Velké válce, měla otevřený kokpit, což piloty i pozorovatele vystavovalo všem druhům počasí – vítr, déšť či plískanice patřily do normálu a teploty vzduchu se obvykle pohybovaly pod bodem mrazu. Neexistovaly žádné autopiloty a vyvažovací plošky a pokud snad nějaké byly, měly dosti primitivní podobu. Pilot se tedy musel od startu až po přistání neustále soustředit na let se svým letounem, a to bez sebemenší přestávky. Zvláštní zátěž před-

stavovaly také hvězdicové rotační motory. Ke kontrole energie způsobené jejich otáčením bylo totiž zapotřebí značné síly.

Nejlepším zosobněním přechodu od neozbrojeného průzkumného letce ke stíhacímu pilotovi či ozbrojenému zvědovi je Němec Oswald Boelcke, označovaný za „otce stíhacího letectví“. Boelcke byl statečný, kavalírský a obdivovaný ve stejné míře přáteli i nepřáteli. Jeho hvězdný žák Manfred von Richthofen o něm řekl: „Je pozoruhodné, že kdokoli Boelckeho znal, pokládal se za jeho jedinečného přítele.... Ke všem byl úplně stejně přívětivý a k nikomu se nechoval jinak.“

Když válka začala, Boelckemu bylo dvacet tři let. Byl synem středostavovského ředitele školy a vždy se od něj očekávalo, že se vydá cestou svého otce. Chlapec ale vedle svého přirozeného zápalu pro studium – s talentem pro fyziku a matematiku – miloval také sport a dobrodružství. Byl sice nevelké postavy, disponoval však značnou silou a byl i vynikajícím gymnastou a zručným plavcem. Naprosto odhodlaný úspěš, avšak s nedostatkem finančních prostředků, napsal ve svých třinácti letech císaři, jehož požádal o místo ve sboru kadetů. Umístěnka dorazila spolu s pobavenou odpovědí: „Předtím, než se dostavíte, samozřejmě dokončíte vaše gymnazijní předměty.“

Boelcke absolvoval své důstojnické kurzy na vojenské škole v Métách, byl přijat do leteckého výcviku a v říjnu 1914 už byl oficiálně kvalifikovaným pilotem. Nejprve byl zařazen jako průzkumný pilot k Fliegerabteilung (FA) 32, na počátku roku 1915 pak létal u FA 62 na letounu LVG C.I. „Stroj C“ (*C Maschine*), jak se tomuto letadlu říkalo, byl ozbrojenou verzí dvoumístného dvouplošníku LVG.

Boelcke a jeho pozorovatel se 4. července 1915 střetli nedaleko Valenciennes s francouzským vzpěrovým hornoplošníkem typu R.E.P. („Parasol“), který vyhledával cíle pro dělostřelectvo. Jejich oběť narazila do stromů blízko Marchiennes a Boelcke následně přistál, aby pro dva padlé Francouze zařídil pohřeb.

Mrtvým francouzským pilotem byl ironií osudu hrabě de Beauvi-court, jemuž patřil právě ten pozemek, kde parasol narazil do země. Zmíněná mise byla také Boelckovou poslední na dvoumístném stroji, protože Anthony Fokker přenechal mladému letci svůj ozbrojený Ein-decker vybavený novým synchronizátorem palby.

Pro období bezprostředně následující po zavedení jednoplošníku s vizuálně zaměřovaným, dopředu střílejícím kulometem se objevilo označení „Fokkerova rána“.* První Fokkery zvládly létat rychlostí kolem 140 kilometrů za hodinu a vystoupat až do výše zhruba 3 600 metrů. To jim proti většině spojeneckých protivníků poskytovalo výhodu rychlosti i dostupu. Rychlost letounů typu Nieuport, Avro, Voisin či B.E.2 se pohybovala mezi 120 a 180 kilometry za hodinu a jejich bojový dostup dosahoval nejrůznějších hodnot. Jakýkoli deficit ve smyslu výkonu ale Fokkeru v každém případě vynahrazoval jeho kulomet Spandau střílející v ose letounu.

Nová zbraň tehdy zvrátila relativní vzdušnou převahu Britů a Francouzů, Němci však k jejímu využití přistupovali opatrně. Mise průzkumníků do té doby spočívaly v eskortování a blízském krytí a existovala také trvalá nařízení, která zakazovala lety za německými liniemi. K předvedení smrtícího potenciálu nového letounu a vypracování taktiky vhodné při jeho nasazení bylo zapotřebí mužů typu Boelckeho, Wintgense a Immelmanna. Během zmíněné rok trvající „rány“ zničili Němci ve vzdušném boji dohromady sto spojeneckých letadel, a toto technické vylepšení bychom proto mohli jen stěží pominout.

Oswald Boelcke se pohyboval v samém centru dění. Navzdory otřesnému počasí a problémům mechanického rázu s teprve dospívajícími letadly a jejich výzbrojí si do ledna 1916 připsal dalších osm

* Spojení „Fokkerova rána“ (*Fokker Scourge*) se poprvé objevilo v britském tisku v polovině roku 1916, tedy až v době, kdy novináři začali reflektovat konec nadvlády Fokkerových letounů (pozn. překladatele).

sestřelů. Když si v noci 15. ledna sedal k večeři, oznámili mu, že ho sám císař vyznamenal řádem Pour le Mérite.* Jeho přezdívka zněla „Modrý Max“ a bylo tím nejvyšším německým frontovým vyznamenáním. Boelcke s Immelmanem se také stali vůbec prvními letci, jimž bylo uděleno.

Třináctého března Boelcke napadl formaci francouzských Voisinů a do jednoho z opozdílů vystřílel dlouhou dávku. Letadlo nejprve ztratilo vztlak, potom se v otáčkách vnořilo do pokrývky mraků. Boelcke ho sledoval dolů a s úžasem zpozoroval, že střelec vylezl na křídlo a pokouší se udržet letoun v rovnováze. Byl by to snadný sestřel, Boelcke byl ale dost blízko na to, aby spatřil hrůzu v mužových očích, a nevystřelil. Levé křídlo Voisinu se pak náhle rozlomilo, letoun se překlopil a střelce, kopajícího a bušícího kolem sebe, odhodil ven do prostoru.**

Do června, kdy zemřel Max Immelman, zvýšil Boelcke své skóre na osmnáct, a stal se tak německým *Kanone* – čili esem – s nejvyšším počtem sestřelů. Němci si totiž stejně jako Francouzi uvědomovali propagandistickou hodnotu spojenou s novou rasou válečníků: instantních hrdinů vedoucích „ušlechtilou“ válku. Letecké souboje se zdály jaksi čistší a počestnější, než když jste se vzájemně kosili z kulometů v blátivých, krysami zamořených zákopech. Francouzi označovali jako *un as* (eso; výraz používaný pro sportovce nebo jakýkoli působivý čin či dovednost) takového muže, který dosáhl pěti vzdušných vítězství. Němci si nakonec jako základní předpoklad pro titul *Kanone* stanovili deset vítězství. Modrý Max se uděloval za dvacet sestřelů.

Poté, co přišli o Immelmanna, se náčelník leteckých sil spolu s císařem obávali, že ztratí i Boelckeho. Proto byl převelen do týlu –

* Bylo to vlastně pruské vyznamenání zavedené pro celé Německo, které se dalo udělit i za významné civilní úspěchy.

** V této fázi války nosily padáky pouze osádky balónů.

údajně však kvůli tomu, aby sestavil zvláštní *Staffel* (letku) Fokkerů v Charleville. Nedobrovolné stažení z fronty vyvolalo u Boelckeho reakci typickou pro bojovníka, jakým sám byl: „Nadával jsem adjutantovi i ostatním pisálkům tím nejurážlivějším způsobem.“

Když se mu nepodařilo toto rozhodnutí zvrátit, osobně zatelefonoval císaři, jehož požádal o povolení vykonat inspekční cestu po východní frontě. Vilém byl rád, že může prokázat laskavost národnímu hrdinovi, a oficiálně mu nařídil odjet do Turecka. Zatímco se domlouvaly detaily jeho cesty, Boelcke strávil několik dní na štábu leteckých sil, kde oficiálně sestavoval vůbec první zásady vzdušného boje. Byla to pracně získaná fakta, extrahovaná z prvního roku leteckých soubojů. Ve známost vešla jako „Dicta Boelcke“.

1. Pokuste se zajistit si výhodu ještě před samotným útokem. Pokud to bude možné, držte si slunce v zádech.
2. Když zahájíte útok, vždy jej dovedte až do konce.
3. Střílejte jen zblízka a pouze ve chvíli, kdy svého protivníka máte řádně v mířidlech.
4. Nespouštějte svého protivníka z očí a nikdy se nenechte oklamat jeho úskoky.
5. Při každém typu útoku je nezbytné napadnout vašeho protivníka zezadu.
6. Pokud se na vás protivník spustí z výšky, nepokoušejte se vyhnout jeho výpadu, ale leťte tak, abyste se mu postavili.
7. Když jste za nepřátelskými liniemi, nikdy nezapomínejte na vaši vlastní trasu ústupu.
8. Pro *Staffel*: Útočte zásadně ve skupinách po čtyřech nebo šesti. Když se boj rozpadne na sérii individuálních soubojů, dejte si pozor, aby se několik z vás nevrhlo na jednoho protivníka.

Třebaže se tyto zásady mohou zdát prosté a jednoduché, Boelckeho „Dicta“ byla pozoruhodná především tím, že představovala první kodifikaci názorů týkajících se nově vznikajícího taktického tématu. Prostřednictvím formálního uznání zmíněných základních principů Němci navíc přiznávali vážnost, s níž pohlíželi na danou formu boje. V tomto směru byli daleko před svými protivníky a jejich přístup jim v následujících měsících přinesl nevídané ovoce.

Boelcke odcestoval na východ 10. července 1916 a následujících šest týdnů dostal svou první a poslední příležitost, aby žil tak, jak má žít mladý muž. Na své cestě projel Vídní, a zatímco si prohlížel rakouskou frontu, místní ho hostili a napájeli vínem. V Budapešti pak nasedl na poštovní parník do Cařihradu, kde ho přijímali diplomaté i příslušníci panovnických rodin. Dokonce se mu podařilo usmlouvat si výlet na další z technicky vyspělých zbraní Německa – podmořském člunu U-38 (*U-boot* či *Unterseeboot* čili ponorka).

Po projíždce lodí po Dardanelách se vydal na jih, a nakonec se dostal až na pláž ve Smyrně. S Boelckem cestoval také Hans-Joachim Buddecke, další z německých letců ze západní fronty, který dostal umístěnku do Turecka. Když pak spolu přes den vyjížděli s jachtou na moře (vždy v doprovodu dam) a v noci se dobře bavili, dařilo se jim setřást značnou část předchozího vypětí a únavy.

Zprávy z domova ale nebyly vůbec dobré. 1. července v 6:50 ráno odpálil jeden z britských ženistů 18 tun trhaviny pod německými liniemi na Hawthorne Ridge. Následný výbuch ohlásil začátek ofenzívy na Sommě – masivního spojeneckého úderu vedeného za účelem znovudobytí okupovaných území na východ od řeky Sommy. Tato ofenzíva Němcům jednou provždy zabránila dosáhnout pobřeží kanálu La Manche.

Jedenáct divizí francouzské 6. armády se spolu s třinácti britskými pustilo „přes okraj“ a napříč územím nikoho, přímo proti

ústím hlavní německých pušek a kulometů a děl. Jen Britové utrpěli prvního dne ztráty ve výši 60 000 mužů. Během následujících čtyř měsíců pak zemřelo přes milion vojáků.

Ve vzduchu organizoval britský Královský letecký sbor jednak hlídky podél frontové linie, jednak ofenzivní nájezdy s cílem ničit průzkumná letadla nebo vyhledávat dělostřelecké cíle. Do boje se britští letci pustili s početní převahou (185 letadel RFC proti 129 německým strojům) a technologickou výhodou letounů Sopwith 1½ Strutter a Nieuport 11.* Němci přišli o vzdušnou převahu, kterou udržovali od dubna 1915, a čelili teď intenzivnímu tlaku jak na zemi, tak ve vzduchu. Plukovník Hermann von der Lieth-Thomsen, náčelník císařských leteckých sil, proto zkrátil Boelckeův výlet svým požadavkem, aby se vrátil tak rychle, jak jen to půjde.

Boelcke odjel z Cařihradu 1. srpna. Když obdržel Thomsenův telegram, končící slovy „vraťte se na západní frontu tak rychle, jak jen to bude možné, abyste sestavil Jagdstaffel 2 na sommské frontě“, pobýval právě v okupované části Ruska blízko Kovelu, kde byl na návštěvě u svého bratra Wilhelma, který také sloužil jako stíhací pilot.

Během Boelckeho nepřítomnosti se staré německé císařské letecké síly dočkaly reorganizace, a to alespoň na papíře. Letouny už neměly být sdružovány do malých speciálních jednotek označovaných jako *Feldfliegerabteilungen*, podřízených armádním útvarům. Zřízení nového německého válečného letectva (*Deutschen Luftstreitkräfte*), zformovaného do značné míry díky Boelckeho teoriím a jeho bojovým úspěchům, bylo oficiálně oznámeno 8. října 1916. V jeho rámci byly stíhací letouny soustředěny do zvláště vytvořených *Jagdstaffeln* čili „pronásledovacích letek“, nazývaných krátce *Jasta*. Boelcke měl

* Sopwith 1½ Strutter dostal své jméno podle „netypického“ uspořádání vzpěr (*strut*). Kromě „klasických“ křídelních měl i „poloviční“ vzpěry ve tvaru W, spojující horní křídlo s trupem v místě předního kokpitu (pozn. překladatele).

velet první operační stíhací letce. Navíc mu umožnili vyčlenit si své budoucí piloty. Ještě v Kovelu si proto s pomocí svého bratra vybral Erwina Böhmeho a mladého důstojníka jízdy změněného v letce, jehož jméno znělo Manfred von Richthofen. Jagdstaffel 2 byla pak 27. srpna formálně ustavena na letišti Bertincourt nedaleko severofrancouzského Calais.

Jasta 2 měla čtyři důstojníky, šedesát čtyři mužů a zpočátku žádná letadla. O pět dní později dorazily první stroje: jeden Albatros D.I spolu se dvěma Fokkery D.III. Prvních pár týdnů v září používal Boelcke svá vlastní vítězství jako případové studie a učil své muže, jak se stát stíhacími piloty. Bez rádiového spojení byly životně důležitým prvkem signály. Proto si vypracovali jednoduchý systém signalizace pomocí rukou nebo křídel. Boelcke také dával svým mužům instruktáž ohledně předem dohodnutých bodů pro opětné soustředění, rozmístěných podél celé fronty, aby se v případě, že se oddělí, mohli znovu vzájemně najít. Prováděl organizované předletové brífinky a trval na poletových analytických hlášeních, která se podávají dodnes.

Důkladně se probíralo i zacházení s kulometem, aby všichni pochopili, jak funguje. Přezkoumávaly se jednotlivé náboje a piloti si nabíjeli sami, aby se postarali o kvalitní přípravu a omezili výskyt zaseknutí. Rozebírali motor letadla, učili se o jeho součástkách a pro případ, že by byli donuceni dosednout na zem s mechanickými problémy, se stali i odborníky na polní opravy. „Vlčata“, jak Boelcke své žáky nazýval, také analyzovala protivníky a s největší pečlivostí si vštěpovala do paměti jejich rychlosti stoupání, výzbroj, vytrvalost a ovladatelnost. Aby se mohlo diskutovat o základních plánech útoku, důkladně se studovaly přednosti i slabiny obou stran. Jeden z příkladů uvádí:

Jednomístný Vickers. Velmi obratný, o trochu pomalejší než Albatros, obecně prohrává boj v ostrých zatačkách. Obvykle vyzbrojený pouze jedním kulometem. Bezbranný zezadu, kde má pilot zakrytý výhled. Nejlépe napadnutelný zezadu. Lze jej také velmi účinně napadnout rychlým přiblížením zezadu a zespoda.

Druhého září Boelcke donutil k přistání britskou stíhačku DH.2 nedaleko Thiepvalu a letoun následně používal jako cvičební pomůcku. Jeho pilotovi, kapitánu Robertu Wilsonovi z 32. letky, zdvořile podali oběd a kávu, a než ho odeslali do zajateckého tábora, vzali ho na prohlídku po letišti.

Po nácviu létání ve formaci, střelby a týmové práce byla Jasta 2 v neděli 17. září 1916 označena za připravenou k boji. Ve 13:00 téhož dne odstartovali ve svých nových stíhacích letounech Albatros D.I a „vrhli se“ na osm britských bombardérů B.E.2, doprovázených šesti F.E.2, mířících k železniční stanici v Marcoingu.

Němci sestřelili čtyři stíhačky a dva bombardéry bez vlastních ztrát. Boelckeho piloti se z absolvovaných lekcí učili dobře a rok uzavřeli s osmdesáti pěti potvrzenými sestřely.* Jak je u stíhacích jednotek běžné, cena byla vysoká. Jagdstaffel 2 začala v září s dvanácti piloty, do konce října ale ztratila dva z nich v důsledku totálního fyzického kolapsu, jeden utrpěl těžké zranění a šest bylo mrtvých – včetně Oswalda Boelckeho.

V sobotu 28. října ráno odletěl Boelcke z Lagnicourt na první ze svých pěti misí.** Kolem 16:30 odpoledne přijala Jasta 2 telefonát jedné z frontových jednotek, žádající o leteckou podporu. Boelcke byl sice

* Do konce války v listopadu 1918 dosáhla Jasta 2 336 potvrzených vítězství.

** Jasta 2 se 22. září přemístila kvůli útoku RFC na Bertincourt.

vyčerpaný, i tak ale znovu odstartoval a spolu s von Richthofenem, Erwinem Böhmem a třemi dalšími piloty zamířil směrem na západ.

Když nad Flers narazili na dva letouny De Havilland DH.2 Scout, Němci zaútočili. V nastalém *Kurvenkampf* čili leteckém souboji, se ve vířící mele objevilo dalších šest německých stíhačů. Böhme a jeho velitel pronásledovali jednoho ze Scoutů, když se najednou druhý Angličan, stíhaný von Richthofenem, prohnal přímo před nimi. Böhme napsal: „Jak jen mám popsat svůj pocit z té chvíle, kdy se Boelcke náhle objevil jen několik metrů napravo ode mě! Sklonil svůj stroj dolů a já přitáhl ten můj nahoru, když jsme ale kolem sebe prolétali, dotkli jsme se a oba jsme padli směrem k zemi.“

Böhmeův podvozek zřejmě jen lehce škrábl o horní křídlo druhého letounu, i to ale stačilo. Jeho velitel přešel do dlouhého klouzavého letu skrze mraky, zatímco poškozené pravé křídlo ho převracelo na stranu. Oswald Boelcke, který pohrdal přilbou a jen zřídka se pevně poutal, se pak zřítíl nedaleko jedné z dělostřeleckých baterií. Při nárazu do země zemřel.

Jeho pohřbu, který se 31. října konal ve velké katedrále v Cambrai, se zúčastnili generálové i princové. Vůz s lesklou rakví táhlo šest černých koní, nad hlavou pomalu kroužili stíhací piloti. Manfred von Richthofen šel pěšky. V rukou držel polštářek s vystavenými vyznamenáními, která byla Boelckemu udělena. Po tryzně nastoupilo Boelckeho tělo dlouhou cestu domů, aby jej nakonec 2. listopadu uložili k poslednímu odpočinku v kostele sv. Jana v Dessavě. Za přítomnosti příbuzných i členů panovnické rodiny piloti znovu kroužili nad městem, dokud se neobjevila rakev. Pak vypnuli své motory a klouzavým letem se nad hřbitovem tiše snášeli dolů na počest muže, jehož obdivovali nad všichni ostatní.

Oswald Boelcke zemřel smrtí válečníka, uprostřed boje a neporažený. Jeho vliv na stíhací letectví byl obrovský, dnes se však mnohem

častěji připomíná jeho slavný žák, budoucí Rudý baron. Kdyby žil déle, Boelcke by zcela jistě zabil další spojenecké letce – byla to jeho práce a povinnost. Právě tato skutečnost spočívá spolu s jeho uměním a vůdcovskými schopnostmi v jádru Boelckeova přístupu. Válku se vši určitostí nemiloval a zabíjení neměl osobně v oblibě. Nebyla to pro něj žádná zábava (na rozdíl od jiných), ani hra. Bylo to něco, co musel udělat, a tak to dělal dobře. Boelckeho britští nepřátelé tento fakt uznávali a za německými liniemi shodili věnec s jednoduchým, avšak dojemným vzkazem: „Na památku kapitána Boelckeho, našeho statečného a galantního protivníka. Od anglického Královského leteckého sboru.“ Vzkazy a věnce poslali z nejrůznějších zajateckých táborů i další francouzští, italští a britští letci. Nejvýstižnější pocta však přišla od člověka, který se měl stát zosobněním mnoha vlastností úspěšného stíhacího pilota. Manfred von Richthofen – bezohledný rozený vůdce a skutečný zabiják – o svém učiteli řekl toto: „Já jsem jen bojujícím letcem, Boelcke byl hrdina.“

„STÁLÝ ROZKAZ pro tento den: Útočte na všechno.“

Dne 30. června 1916 vyvěsil toto oznámení svým pilotům 24. letky RFC major Lanoe George Hawker.

Hawker, jemuž přezdívali „Britský Boelcke“, přešel k RFC od královských ženistů a ve válce začal jako pilot. Zúčastnil se počátečního nasazení britských jednotek v říjnu 1914 a přes kanál La Manche přelétl spolu s 6. letkou. Svůj první velký úspěch si připsal 18. dubna 1915, kdy si Hawker vzal svůj B.E.2c a s brašnou plnou ručních granátů a třemi melinitovými bombami sám zaútočil na základnu zepe-línů v Gontrode.* Aby se vyhnul německé protiletecké obraně, sklesal

* Toto označení pochází z francouzského *melon* („meloun“). Melinit je výbušninou vyráběnou z kyseliny pikrové – farmaka používaného mimo jiné i k léčení oparů.

Hawker ve spirále kolem uvázaného zepelínu, na který nakonec naházel své granáty. Do jeho pláště prorazil díru a vzducholod' se poroučela k zemi. Přes následné krupobití palby vedené ze země pak Hawker svou poslední melinitovou bombou zničil nový hangár. Podařilo se mu uniknout a po přistání na letišti v Abeele našel ve svém letadle třicet osm děr. Do značné míry díky jeho působivému osamělému útoku byly poté zepelíny – strašák počáteční fáze letecké války, který útočil na cíle v Anglii, zabíjel civilisty a obecně děsil lidi až k smrti – z Gontrode přesunuty jinam.

Hawkerovi vynesl tento odvážný skutek Řád za vynikající službu (Distinguished Service Order, DSO) a odstartoval jeho pověst obávaného pilota.* Stejně jako Boelcke byl skvělým letcem, kromě toho byl ale také intelektuálně založeným inovátorem. V létě 1915, zhruba ve stejné době, kdy Fokker testoval svůj přerušovač, si Hawker na horní křídlo svého letounu Bristol Scout připevnil kulomet Lewis. Díky tomu nakonec zdokonalil i jeho úpravu s dvojitým bubnovým zásobníkem, která pilotovi umožňovala vypálit devadesát sedm ran na jedno nabití. Vylepšil konstrukci existujícího zaměřovače a vynalezl nový nábojový pás sestavený z jednorázových článků, který téměř vyloučil zaseknutí. Vedle toho Hawker také zřídil předsunutou zpravodajskou síť s polními telefony na strategických místech podél frontových linií, která ho měla upozornit na blížící se nepřátelská letadla.

25. července Hawker odstartoval k lovu na nebi nad Flandrami. K proražení linií podél menenské silnice, přibližně tři kilometry na východ od Ypres, použila německá pěchota s devastujícími účinky novou zbraň – plamenomet. Pozemní boje byly těžké a průzkumné

* DSO stojí v žebříčku nad Válečným křížem (Military Cross, MC) a byli jím vyznamenáváni pouze důstojníci. Tento řád se uděloval za akce pod palbou, a pokud se nejednalo o mimořádné okolnosti, považoval se za vyznamenání příslušející hodností od majora výše.

hlídky byly úplně všude. Pozdě odpoledne zaútočil Lanoe Hawker nad Passchendaele na dvoumístný Aviatik s takovou zuřivostí, že Němec narazil střemhlav do země. Za soumraku pak objevil Albatros C, který v otáčkách odexpedoval do Houthulstského lesa za britskými liniemi. Světla nad jásajícími britskými vojáky už ubývalo, když Hawker vypálil dávku třiceti nábojů do břicha dalšího Albatrosu C, který poslal dolů v plamenech nad frontovou linií u Hooge.

V sestřelování letadel pokračoval až do doby, kdy ho odvolali zpět do Anglie k odpočinku, povýšili na majora a předali mu nejvyšší vyznamenání udělované Velkou Británií za statečnost – Viktoriini kříž. Major Hawker se navíc ujal velení nově zformované 24. letky, vybavené jednomístnými stíhačkami DH.2.

V boji získal neocenitelné lekce. Stejně jako Boelcke, i Hawker formalizoval tyto poklady, jejichž znalost mohla znamenat záchranu života, a předával je svým pilotům. Přípravná fáze 24. letky, zahrnující létání ve formaci, střelbu, navigaci a taktiku na úrovni letky, trvala celých pět měsíců, než byl její nový velící důstojník nakonec spokojen. Hawker se vrátil do Francie v únoru 1916 a navzdory omezenému výkonu stíhaček DH.2 se okamžitě znovu pustil do zabíjení Němců.

Tyto hmyzu podobné stroje byly typem letounu s „tlačným“ motorem (*pusher aircraft*), jehož vrtule byla umístěna za zády pilota. Bez dostupného synchronizátoru se tím alespoň vyřešil problém spojený s ničím nerušeným polem palby, to ale bylo v daném smyslu zhruba vše. DH.2 byly rychlejší než Albatrosy a Eindeckery a kromě toho byly také neobyčejně obratné. Francouzské motory Gnome o výkonu 100 koní však často představovaly sbírku repasovaného použitého haraburdí, které se v průběhu letu rozpadalo na kusy. U letounů s tlačným motorem navíc neexistovalo nic, co by pilota chránilo před ledovým vzduchem, a tak Hawker vymyslel i „návlekové“ rounem podšité boty sahající do výše boků, které byly pokusem udržet se

v teple, dostatečném k ovládnutí nožního řízení. DH.2, přezdívaný „Rotující spalovna“ (*Spinning Incinerator*), se jen stěží dal označit za ideální řešení, v dané chvíli byl však tím nejlepším jednomístným letounem, který byl k mání.

V období od června až do října roku 1916 zničila 24. letka osmdesát německých letadel. Hawker si se vši pravděpodobností připsal na účet více než dvacet z nich, třebaže počet jeho potvrzených sestřelů dosahuje devíti. Přístup RFC k zaznamenávání osobních vítězství se totiž zásadně lišil od postoje Němců, ba i od stanoviska jejich vlastních spojenců. Britské vrchní velení bylo toho názoru, že vyčleňování stíhacích pilotů není spravedlivé vůči bombardovacím nebo průzkumným osádkám, jež vzlétaly ke stejně nebezpečným misím. K sestavování oficiálních záznamů proto začalo docházet až ve druhé polovině roku 1915, a ani tehdy nebyly zveřejňovány celkové počty.* Všichni ostatní – včetně Američanů – měli ale za to, že *není* spravedlivé takové pozoruhodné výkony neuznávat. Neodráželo to odvahu a zručnost jiných typů pilotů, byl to jen názorný příklad jejich odlišnosti. Ostatní letectva také došla k závěru, že takový status může stíhací piloty povzbudit k většímu úsilí, a protože válka je o zabíjení, zvláštní uznání se zdálo být oprávněným.

Britský způsob myšlení měl ale i jistou praktickou stránku. Ke vzdušnému boji totiž kvůli v zásadě obranné povaze německé strategie a převládajícím západním větrům docházelo z větší části právě nad německými liniemi. Pro Spojence bylo tudíž často obtížné ověřit nárokové sestřely, protože celá řada letounů, které se zdály být odsouzeny k záhubě, byla opravena a znovu vzlétla. Konečným

* Hlavními prameny pro nároky Britů před rokem 1916 jsou citace k vyznamenáním. Ty nakonec spolu s bojovými hlášeními a zprávami o utrpených ztrátách všechny sebral Trevor Henshaw ve své výtečné rukověti *Jejich bojištěm bylo nebe* (*The Sky Their Battlefield*).

výsledkem se proto stal poněkud neformální přehled, který byl o dost méně striktní než německý systém.

Škody způsobené německému leteckému sboru byly ale skutečné. Předchozí letecká nadvláda Němců brala za své a morálka jejich vojáků i pilotů utrpěla vážnou ránu. Právě tato situace vedla ke zformování *Jagdstaffeln* a vzestupu Boelckeho i Hawkera.

Chladného 23. listopadu 1916 byl major Hawker na osamoceném lovu nad západní frontou, když blízko Bapaume spatřil pět stíhačů typu Albatros. Soustředil se na jejich vůdce a bez zaváhání zaútočil. Následujících více než třicet minut pak spolu Hawker a jeho protivník sváděli žaludek svírající souboj plný obrátů a přemetů. Albatros byl výkonnější a vyzbrojený dvěma kulomety Spandau, britský DH.2 byl lehčí a pohyblivější.

Ve výšce přibližně 600 metrů na sebe obě letadla nalétala v obrazech, které se později začaly označovat jako boj vedený v „jedné kružnici“ (*one-circle fight*). Otáčela se pořád kolem dokola, zatímco se snažila navzájem vymanévrovat a dostat se do palebné pozice. Letci se k sobě často dostali tak blízko, že na sebe viděli, a britský pilot dokonce jednou zamával – bezpochyby překvapený, že se mu nedaří získat výhodu. Jeho protivníkovi se vedlo stejně.

Hawker si velmi dobře uvědomoval, že souboj se kvůli vanoucímu větru posunul hlouběji za německé linie. Navíc mu docházelo palivo. Když znovu míjel Albatros, přitáhl do „vertikály“ a získanou výšku se pokoušel využít k ostřejšímu obratu, aby se mohl dostat za Němce. Při vybírání přemetu pak vypálil na cestě dolů ze svého Lewisu dlouhou dávku a vrhl se střemhlav směrem k zemi.

Pilot Albatrosu se nenechal vyvést z míry, stejně jako nehodlal přerušit svůj útok. S deseti dosaženými vítězstvími byl Manfred von Richthofen sebevědomý, nebezpečný a jasně si uvědomoval, že nebojuje s kdejakým pilotem. Baron nebyl stejně talentovaným letcem jako

Hawker, jeho nevzrušená chladná povaha a naprosto jedinečné střelecké umění z něj však dělaly navýsost smrtícího stíhacího pilota. Pomáhal mu i lepší výkon Albatrosu, a když se pustil dolů za DH.2, jeho rychlejší stroj hbitě zkracoval vzdálenost, která ho od něj dělila. Těsně nad linií stromů, pouhých 30 metrů za jeho zády, pak Němec spravil svůj zaseknutý kulomet a v dvojité dávce vypálil poslední ze svých devíti set nábojů.

Ať už byl Angličan mrtvý okamžitě, nebo ho střely jen škrábly a připravily o vědomí, jeho letoun se zřítil k zemi. Roztříštěné trosky se v saltech odrážely přes krátery po vybuchlých granátech, až se nakonec zastavily v zabláčené špině na území nikoho. Majora Lanoea George Hawкера, VC, DSO pohřbila četa německých granátníků u flerské silnice jižně od Ligny.

Když se von Richthofen dozvěděl, koho připravil o život, řekl: „Mým jedenáctým Britem byl major Hawker. Bylo mu dvacet šest let a velel jedné z anglických letek. Podle vyprávění zajatců byl anglickým Boelckem. Souboj s ním byl ten nejtěžší, jaký jsem dosud zažil.“

PODZIM ROKU 1916 změnil průběh 1. světové války.

Pokud potřebujeme datum, které by vymezilo konec jedné éry a začátek éry další, v této podobě nám postačí. Během ofenzívy na Sommě byl postup východním směrem o délce zhruba jednoho a půl kilometru zaplacen ztrátou téměř jednoho milionu mužů. Němci dokázali i za těchto okolností udržet druhou linii své obrany a bojující armády se znovu ocitly natěsnané pohromadě v páchnoucí bažině plné hniijících těl, krys a bláta. 12. prosince britská armádní rada oficiálně schválila bezprecedentní rozšíření Královského leteckého sboru. Jeho řady mělo posílit přes dvě stě dalších letek, včetně stíhacích jednotek vybavených novými letouny Sopwith Pup. Vedle toho byly zřízeny i čtyři letky Královské námořní letecké služby (RNAS).

Pohoršení vzbuzující ztráty u Verdunu a na Sommě učinily konec jakýmkoli nadějším na sjednání míru a obě strany si nyní plně uvědomovaly, že válka v dohledné budoucnosti neskončí. Tentýž měsíc přinesl také změny ve vládách Británie, Francie i Německa – všechny slibovaly nový způsob myšlení, nové strategie a konec patové situace. Německo s Rakousko-Uherskem se hroutily zevnitř díky námořní blokáde svých přístavů. Ceny jídla v Berlíně narostly za dva roky o 600 procent, ve Vídni jedli lidé své psy. Ani jedno z těchto císařství neočekávalo vleklou válku, a když k ní došlo, bylo na ni špatně připraveno. Vstříc potřebám válečného úsilí směřovaly veškeré dostupné zdroje gumy a mědi, kvůli obsahu kovu se tavily lžíce, kostelní zvonky i závory na dveřích. Německé zásoby hnojiv, obilí i krmiva pro dobytek vyschly, zemědělská produkce klesla o 50 procent. Němci pili kávu vyrobenou z kůry stromů, přežívající na tuřínech vylepšených týdenním přidělem 50 gramů másla a jediného vejce. Deštivý studený podzim roku 1916 přinesl jen bídnou sklizeň, a tak o Vánocích lidé hladověli s pouhými 1 200 kaloriemi na jeden den.* Z deseti tisíců Vídeňanek se staly prostitutky na poloviční úvazek.

Velká Británie na tom byla skoro stejně zle. Přes 60 procent předválečného objemu potravin představovaly dovážené položky, které prošly vážnou redukcí. K celkovému strádání přispívaly i podvýživa, vysoká úmrtnost dětí a kritický nedostatek doktorů. Ministerský předseda H. H. Asquith ztratil po smrti svého syna na Sommě motivaci a byl nahrazen Davidem Lloydem Georgem.

Zapálený liberální reformátor Lloyd George se v roce 1914 nechal zviklat tehdy vanoucím politickým větrem a připojil se k těm, kdo chtěli, aby Anglie bojovala. V roce 1915 vyřešil nedostatek munice a o rok později zavedl povinný systém přidělů, po němž zakrátko

* Před válkou dosahoval denní průměr dospělých zhruba 3 400 kalorií.

následovalo ustavení branné povinnosti. Byl rozhodný, politicky protřelý a měl silnou vůli.

Vrchního velitele své armády, Josepha Joffreho, nahradila i Francie. Joffremu dávali za vinu pohromu u Verdunu. Nejprve jej tedy povýšili na maršála Francie, aby ho vzápětí vyhodili. Jeho nástupcem se navzdory několika velmi kompetentním jedincům, kteří připadali v úvahu, stal kosmopolitní, bilingvní a nezkušený generál Robert Nivelle.

Rusové vždy produkovali dostatečné množství potravin, aby se dokázali uživit, vetchá infrastruktura a zkorumpovaná, neschopná vláda však způsobily, že jídlo hnilo na polích. V černomořských přístavech se na lodích a nákladních molech vršily na hromadách celé miliony tun obilí, protože Osmanští Turci, jedna z Ústředních mocností a spojenec Německa, uzavřeli průjezd Dardanelami. Nedostávalo se paliva a mzdy – pokud byla vůbec vyplácena – se ani zdaleka nedařilo držet krok s cenou nezbytných potřeb. Docházelo k nepokojům, při nichž se ruští vojáci stavěli na stranu lidu. Car, který nikdy nebyl dvakrát schopný, žil ve stavu izolovaného kolísajícího strachu.

Takto tedy vypadal celkový obraz na podzim roku 1916, kdy byly opouštěny staré cesty a nahrazováni staří vůdcové. V těchto pochmurných dnech po smrti Oswalda Boelckeho a Lanoea Hawкера skončilo období průzkumných letounů a svůj nástup ohlásila éra pravých stíhacích pilotů. Muži, kteří nastoupili v řadě jako další, v sobě nesli jen málo idealismu předválečných letců. Uprostřed reality mrazivého vzduchu, hrozby smrti uhořením a ztráty tolika přátel ve válce, která se vlekla dál do roku 1917, vzala tato šlechetnost záhy za své.

KAPITOLA 3

ZKOUŠKA OHNĚM



ROYAL AIRCRAFT FACTORY S.E.5

NA OBOU STRANÁCH západní fronty na sebe zírali zkrvavení, prochladlí a vyčerpaní muži. Monotónní cínově zbarvená obloha se prohýbala pod těžkými, deštěm nasáklými mračny. Hebká, příjemně zvlněná flanderská pole změnila miliony kilogramů výbušnin v poďobanou lepivou kaši. Na ostnatém drátu nataženém mezi zákopy přes území nikoho se blyštil led a ze ztvrdlých, vodou naplněných děr po granátech se staly rozeklané hnědé smrtící pasti. Údy tisíců zmrzlých mrtvol, rozesetých po blátě, ohryzávaly krysy.

Čelní představitelé německých ozbrojených sil byli nahrazeni dvěma muži, kteří věděli, že v opotřebovací válce nemohou zvítězit. Paul von Hindenburg a Erich Ludendorff si také uvědomovali, že čas se krátí, protože do konfliktu měly zakrátko vstoupit i Spojené státy. Bylo třeba dosáhnout vítězství, nebo přinejmenším vyjednat nějaký druh míru – a to okamžitě.

Jedinou šancí Německa proti bloádě Královského námořnictva byly ponorky, které se plížily vodami Atlantiku. Mnohé z lodí, přivážejících zásoby do Anglie, byly neutrální. Většinu z nich pak vlastnili Američané. Když se začaly potápět, Washington čelil značnému politickému tlaku, aby náležitě zareagoval. Woodrow Wilson sice zvítězil v listopadových volbách se sloganem „Udržet nás mimo válku“, teď měl ale volné ruce a mohl jednat. Německu se proto nabízela jen omezená příležitost vynutit si uzavření příslušné dohody, než podlehně americkým vojákům, letadlům a průmyslové moci.

Přes zimu roku 1917 – v příšerném počasí – zřizovali von Hindenburg s Ludendorffem ve vzdálenosti 30 kilometrů za tehdejší centrálním úsekem fronty v tichosti nová obranná postavení. Více než 350 000 ruských zajatců a německých záložníků vyrábělo beton, převáželo ocel, hloubilo zákopy a stavělo opevněná hnízda – to vše v naprosté tajnosti. Během období vyčerpávajících čtyř měsíců tak zkrátili frontu mezi Arrasem a St. Quentinem o celých 40 kilometrů. Pak 9. února uvedli do pohybu operaci Alberich, která byla jejich strategickým ústupem.*

Stažení německých jednotek bylo pro Spojence naprostým překvapením. Vzdušnému průzkumu se nepodařilo odhalit ani jejich pohyb, ani stavbu nových defenzivních postavení. První opravdová hlášení o nastalé situaci přišla až od britských hlídek, které narazily na prázdné německé pozice. Německé dělostřelectvo později spustilo palbu na své bývalé frontové linie, aby zničilo vše, co zde po sobě Němci zanechali, a z celé oblasti se stala pustina bez života a jakéhokoli užitku. Nová linie nazvaná *Siegfried-Stellung* (které Spojenci říkali Hindenburgova linie) byla navržena tak, aby uchovala německé zdroje, byla neproniknutelná, a v důsledku toho postavila mocnosti

* Pojmenovaná po záluďném trpasličím králi z německé mytologie.

Dohody před problém, který nemohli vyřešit jinak než vyjednáním míru.

Pro muže ve frontových liniích či na letištích představovala naprosto vedlejší záležitost. Všichni totiž žili ze dne na den a snažili se zůstat naživu ve svém zákopu nebo kokpitu. Navzdory zimě byly všude vši. Nad liniemi Spojenců visel modravý opar způsobený nesčetnými sudy s ohněm a zákopy pokrývaly ohnuté pláty rezavějícího vlnitého plechu, kdekoli to jen bylo možné. Polní kuchyně chrly ven nejrůznější jídla, menáž se ale musela přenášet a na místo proto dorazila už studená. Jedním z obzvláště oblíbených pokrmů britských vojáků bylo Maconochie's, dušená směs zeleniny a hovězího masa, třebaže se často spokojili s nasoleným hovězím v konzervě. Francouzští vojáci netrpěli nedostatkem jídla tak naléhavě. Profitovali totiž z krátkých zásobovacích tras a místních konexí a zdálo se, že vždy mají své nezbytné příděly čokolády a alkoholu.

Britské zákopy byly postavené jako řada „palpostů“ (*firebay*) – úseků, které navazovaly jeden na druhý, ale nikdy neběžely rovně. Byly tu přední, podpurné a týlové zákopy, které se všechny táhly souběžně a které protínaly zákopy komunikační. Celá soustava byla přibližně 450 až 700 metrů hluboká a celá řada zákopů probíhala nízko položeným terénem, který se snadno zaplavoval. „Cesta mrtvého muže“, „Pivní ulička“, „Spojovací ulice“ – všechna tato prozaická jména označovala veskrze zavrženíhodné úseky, kde člověk měl padesátiprocentní šanci, že bude raněn nebo zabit.

Němci stavěli lepší fortifikace a při stavbě hlubokých ventilovaných redut nebo opevněných postavení používali armovaný beton. Bylo v nich větší sucho a snáze se vytápěly. Protože si mohli vybrat terén, mnohé z jejich pozic byly na výšinách nebo dokonce v jeskyních. I Němci obecně používali systém tří zákopových linií, jejich

verze byla ale mnohem, mnohem hlubší a prostor mezi linií fronty a týlem často dosahoval hloubky až pět kilometrů.

Piloti obou stran se měli lépe. Aerodromy všech letectev si byly celkem podobné a měly tytéž základní potřeby. Letiště ležela přinejmenším 8 kilometrů za frontovou linií a obvykle se nacházela blízko města. Postavena byla na rovné, upravené ploše o rozloze zhruba 130 hektarů. K nezbytným doplňkům patřily dílny, hromady šrotu a tankovací stanoviště. Při nestálosti bojových pozic a nedostatku zkušeností s leteckými operacemi bylo jejich uspořádání zpočátku relativně neorganizované. Situace se však rychle změnila, a kdekoli to jen bylo možné, boudy a chatrče byly nahrazeny podzemními kryty, dřevěnými budovami a plachtovinou pokrytými hangáry.

Z jediného letiště mohly operovat až čtyři letky, což znamenalo přibližně osmdesát letadel. Každá z britských jednotek měla na stavu zhruba čtyřiadvacet pilotů a dalších dvě stě příslušníků mužstva potřebovala k tomu, aby prováděla servis, opravy a zbrojení letounů. Kromě těchto mužů tu byli i kuchaři, obsluhy protiletadlových zbraní a radiostanice a administrativní personál. Na každém ze soběstačných letišť tak žilo a pracovalo více než jeden tisíc lidí s nejrůznějšími specializacemi. Tato jedinečnost přetrvává ve stejné podobě dodnes.

Britští letci obyčejně žili na aerodromu s oddělenými prostory určenými k bydlení, společenské zábavě a stravování. Každý z nich měl svou ordonanc – důstojnického sluhu zvaného „batman“, který musel být letci vždy po ruce.* Francouzští a němečtí piloti byli obvykle ubytováni v soukromých bytech nebo ve zrekvírovaném

* Tento výraz nemá nic společného s netopýrem, ani slavnou komiksovou postavou. *Bat* je v tomto smyslu označením nákladního sedla. *Batman* byl tudíž původně osobou, která pečovala o důstojníkovu „nákladního“ koně nesoucího jeho polní výstroj (pozn. překladatele).

hotelu v nedalekém městě.* Na jídlo se často chodilo do místních restaurací, třebaže velká letiště jako Douai měla své vlastní kantýny. Velké rozdíly byly i ve stravě. Vypadalo to, že britští piloti se nejlépe oblékají, ale zato jí ty nejhorší pokrmy. Jeden z Francouzů (samozřejmě!) vzpomínal na anglické jídlo jako na „všechno do posledního kousku uvařené v ostré páře, potom pokryté bílou omáčkou z lepidla na tapety“. Němci kradli jídlo Francouzům, kdykoli to jen bylo možné. Když byly k mání, upřednostňovali klobásy, polévku a spoustu vepřového. Mnozí z vojáků a pilotů se tak stravovali na frontě lépe než jejich rodiny doma v Německu.

Nejlepší jídlo bylo francouzské. Hrozba, kterou představovaly ponorky, se dodávek ze Středomoří nijak nedotkla a místní byli ze zřejmých důvodů nakloněni svým vlastním krajanům. K dostání byly často čerstvé ryby, polévka, skopové a opravdová káva.

Na letištích byl vždy nějaký druh důstojnické společenské místnosti. Její výzdobu tvořily především vrtule, ukořistěné kulomety a další válečné suvenýry. Stěny byly ověšené obrázky žen – nahých, pokud to bylo jen trochu možné. Po celém prostoru byly rozptýlené tabule se vzkazy, zprávami o počasí a rýmovačkami. V britských místnostech se s největší pravděpodobností dalo narazit i na piano nebo alespoň gramofon. Všechny byly vybavené barem s plnými zásobami whisky, koňaku, brandy a čehokoliv jiného, co bylo možné sehnat. Největšími pijany byli Britové – zmíněná tendence měla pokračovat i v následujících válkách. Navzdory stereotypnímu obrazu kaprálského puntíkáře s oholenou hlavou ve značné míře pili a zpívali také mnozí z Němců. Jak uspořádat večírek, když právě nelétali, věděli

* Němci dokonce na začátku války experimentovali s jakousi mobilní letkou, která měla své ubikace ve vlaku.

i Kanadáné, piloti ANZAC* a později dorazivší Američané. Zpěv a pití totiž pomáhaly otupit následky boje. Současně způsobovaly nepřetržité pohoršování ze strany týlových typů. To, co je opravdu rozčilovalo, byla skutečnost, že s tím nemohou vůbec nic udělat – něco, co se od té doby nezměnilo.

*Ať doma krby nevyhasnou,
když srdce planou touhou jasnou.
Vždyť vaši hoši, třebaš v dáli jsou,
pořád o domově sní.
Látka ze stříbrných nití
skrže temné mraky svítí.
Obráťte ta mračna rubem ven,
než se domů navrátí.***

A proč vlastně pít, zpívat a nahánět ženské? Piloti byli obyčejně mladí muži s testosteronem nabitou válečnickou náturou, kteří měli velkou šanci, že během několika týdnů zemřou strašlivou smrtí. Tohle všechno *věděli*, i tak ale každý den dál létali vstříc smrtícím kulkám. Jejich disciplína se projevovala ve vzduchu, tam kde na tom záleželo. Na zemi nebo v oblasti institucionálních nástrah vojenského života, které nebojující příslušníci vojenských jednotek tolik zbožňovali, ji příliš nepraktikovali. Hazard byl populární ve všech svých formách populární a v každém případě, stejně tak dívky. Frederick Libby, Američan, který létal s RFC, to shrnul velmi přesně: „Dívky nebyly drahé

* ANZAC: Australian and New Zealand Army Corps (Australský a novozélandský armádní sbor).

** „Keep the Home-Fires Burning (‘Till the Boys Come Home)“ je britská vlastenecká píseň pocházející z doby 1. světové války, složená a vydaná v roce 1914. Byla stejně populární jako pochodová „It’s a Long Way to Tipperary“ (pozn. překladatele).

a všechny se snažily splnit si svou povinnost vůči králi a své zemi. Co víc by si pak člověk mohl přát?“

V první polovině roku 1917 se ale začali piloti měnit. Válka ztratila své pozlátka a ti, co přežili, byli ošlehaní, cyničtí a mnohem praktičtější. Byly zřízeny školy pro letecký výcvik a veteráni se přinejmenším pokoušeli sestavit učební program, který by mladým pilotům dal nějakou šanci. V této době byla součástí kurzu Královského leteckého sboru pozemní škola jak pro budoucí piloty, tak pozorovatele. Dvouměsíční výuka zahrnovala základní vojenskou indoktrinaci, zbytečná pořadová cvičení a elementární znalost navigace, které doplňovala praktická nauka týkající se motorů a kulometů. Kvalifikovaní kandidáti na piloty pak odcházeli do přípravného leteckého výcviku na menších letištích, mezi něž patřil například Waddington, ležící severně od Londýna.

Od pilota-studenta se očekávalo, že už po několika hodinách instruktáže ve dvojici poletí sólově. Pokud nezvládl samostatný let, byl odeslán buď do školy pro pozorovatele, nebo zpět k pravidelné armádě. Po zhruba pěti hodinách cvičného samostatného letu absolvoval leteckou prověrku a nastoupil do pokročilého výcviku na letištích jako Upavon nebo Lincoln. Než získal svá kýžená pilotní křídélka, musel splnit dodatečné požadavky, mezi něž patřilo prokázání schopnosti ovládat rychlejší letouny, odlétání dalších sólo letů a absolvování výcviku v letecké akrobacii. V roce 1914 odcházeli piloti do boje s méně než deseti hodinami samostatného letu. V případě britských škol to bylo důsledkem odporu vůči oficiálnímu leteckému výukovému programu. Zpočátku se totiž mělo za to, že jakýkoli druh pevně daného výcviku zpomalí přísun pilotů. V roce 1917 měli piloti ve chvíli, kdy odcházeli do války, nalétáno zhruba pětadvacet hodin – v ideálním případě včetně určité doby strávené v letounu, který budou

používat v boji. Ke konci války měl už člověk za sebou obvykle téměř padesát hodin letu, než se poprvé dostal za kanál La Manche.

Jak se dá očekávat, německý výcvik byl mnohem strukturovanější. Předválečný trénink se odehrával na základnách, jako byl Halberstadt, a probíhal na pomalých, spolehlivých letounech, mezi něž patřil například Bristol-Taube. Tato letadla s nevelkým výkonem, tolerantní k chybám pilota, byla celkem dobrými cvičnými stroji. Měla také dvojité řízení a student obvykle před svým samostatným letem prošel třemi až čtyřmi hodinami instruktáže. Celý kurz trval zhruba dva měsíce a vyučovaly se v něm jen naprosté základy. Na druhou stranu, v roce 1914 se letadla používala k průzkumné činnosti a vyhledávání cílů pro dělostřelectvo, a tak se nikdo příliš nezabýval létáním, které nebylo v přímce, v jedné rovině, letecký výcvik tehdy probíhal bez manévrování a za denních podmínek.

Na začátku války byly co do konstrukce letadel i organizačního myšlení tou nejpokrokovější složkou francouzské letecké síly. Francouzské letectvo jako první soustředilo letouny do skupin podle specializovaných typů a v březnu 1915 existovala čtyři taková uskupení: bombardovací, pro spolupráci mezi pěchotou a dělostřelectvem, průzkumné a stíhací.

Unikátním rysem francouzského systému výcviku byla pak ta skutečnost, že budoucí stíhací piloti neprocházeli žádnou instruktáží ve dvojici. Jejich filozofií bylo, že člověk se nejlépe naučí létat, když si posouvání míry pohodlí určuje sám svým vlastním tempem, a to při postupném nárůstu zátěže. Ve fázi *rouler* proto samotného studenta posadili do upraveného Blériotu se slabým motorem o výkonu 25 koňských sil a polovičními křídly. Tento výmysl sice neuměl létat, studenta však mohl – alespoň teoreticky – seznámit s ovládáním letadla.*

* Říkalo se mu také „tučňák“ nebo „sekačka na trávu“.

Pokud jste stroji dali plný plyn, jeho ocas se doopravdy zvedl a student mohl „letět“ přes pole na jeho pojízdných kolech.

Poté přišly na řadu hodiny *décoller*, během nichž se student – opět bez jakékoli skutečné instruktáže – mohl vznést do výše několika decimetrů od země.* Toho se obvykle dosáhlo za použití vyvýšeniny uprostřed pole, za níž následoval mělký dolík, který letounu umožnil vzlétnout. Hodiny *pique* byly pořád o létání v přímce, bez jakéhokoli manévrování. Pak konečně následovalo několik letů *tour de piste*. V této fázi studentovi dovolili létat kolem letiště ve výšce zhruba 200 metrů. Jako další krok budoucí pilot podstoupil let ve „velké výšce“, po němž následovaly spirály (otáčení). Po nich byl připraven na své zkoušky na *brevet* (pilotní průkaz), pokud měl odlétán daný počet požadovaných hodin. Toto číslo se v průběhu války měnilo, v roce 1917 ale student potřeboval čtrnáct hodin, než mu umožnili skládat příslušnou zkoušku. Následně zahájil sérii *pétits voyages* – dobrodružných přespolních letů na neznámá letiště. Po jejich dovršení se z něj stával *un aviateur*, pilot. Tento systém byl časově dosti náročný a přinášel až divoce nekonzistentní výsledky.

Není žádným překvapením, že když narostla výše bojových ztrát, stoupla i potřeba rychlejšího přísunu pilotů, stejně jako určitého minimálního standardu. Do konce války proto Francouzi přijali britskou metodu výcviku a v jejich šlépějích se následně vydali i Američané.

KDYŽ JE NĚMCI PŘIPRAVILI nad Sommou o vzdušnou převahu, Spojenci si dobře uvědomovali, co musí udělat, aby se vpořádali z Fokkerovými Eindeckery a jejich dvouplošnými bratrance. Větší míra porozumění aerodynamice a konstrukčnímu procesu

* *Décoller* znamená „vzlétnout“. Není bez zajímavosti, že totéž slovo může znamenat i „useknout hlavu“.

vedla k několika významným změnám. Standardní konstrukcí se nyní staly dvouplošníky s větším vztlakem a vyšší hodnotou zatížení křídla. Současně s lepším chápáním principu vztlaku se zvětšila i tloušťka křídel, což letadlům i pilotům dodávalo větší sílu při divočejším manévrování. Běžnou se stala skořepinová konstrukce trupu letounu: externí plášť nesl zatížení a nebyl už jen pouhým potahem – což letadlu dodalo na aerodynamice a jeho konstrukce tím získala nesrovnatelně větší pevnost. Pevnější drak umožnil použít silnější motory a těžší výzbroj, a byl teď navíc schopný odolat zátěži při leteckých soubojích. Zrodil se opravdový stíhací letoun.

Výrazně se zlepšil také design motoru. Před válkou se o místo na výslunní dělily letecké motory s automobilovými, to se ale rychle změnilo.auta jezdila jen po omezenou dobu, nepotřebovala velký výkon a jejich výroba nesměla být drahá. Letecké motory musely běžet bez přestávky, při vysokém výkonu a navíc musely vydržet drastické atmosférické změny, primitivní podmínky pro údržbu, špatné zacházení ze strany pilotů i bojové poškození. Musely být silné, odolné a spolehlivé, a protože zákazníkem byla vláda, jejich cena přestala být omezujícím faktorem.

Na začátku Velké války existovaly u vojenských letounů dva základní typy pístových spalovacích motorů. Při *rotační* konfiguraci se celý motor otáčí kolem klikové hřídele, v čemž spočívá několik výhod. Takový motor běží hladce a prakticky bez otřesů, což znamená menší míru opotřebení a stabilnější ložiště zbraně. Ačkoli rotační motor vytváří značný točivý moment, jeho důsledky se dají překonat pomocí směrovky.* Rotační motory se snadno chladí vzduchem. Proto není zapotřebí dodatečné tekutiny, a celý systém je tak mnohem

* Točivý moment je kroutivým pohybem ve směru rotace.

lehčí. A menší váha pak obvykle vede k dodatečnému vztlaku, který lze přetavit v lepší výkon a manévrovací schopnosti.

Protože se ale rotační motor otáčí v proudu vzduchu, způsobuje na druhé straně také značnou míru aerodynamického odporu. Maximálním výkon, který jste mohli rotačnímu motoru dát, než začalo být jeho použití nepraktické, dosahoval ze zmíněného důvodu zhruba 200 koňských sil. Byl to také hotový žrout paliva, který spotřeboval o 20 až 30 procent větší množství pohonných hmot než pevné motory a který svou vyšší spotřebou fakticky vynuloval váhu ušetřenou na chlazení vzduchem. Nebo jste se mohli smířit s letounem, který nesl méně pohonných hmot a měl tomu odpovídající zkrácený dolet.

Pevné motory (stacionární), které zůstávají nehybné, zatímco se kliková hřídel otáčí, se staly normou po roce 1916. Jedním ze způsobů, jak získat větší výkon motoru, bylo zvýšit jeho zdvihový objem. Ten v podstatě odpovídá objemu vzduchu v každém válci, který se hýbe čili zdvihá, díky práci pístu. Větší množství zdviženého vzduchu znamená vyšší tlak uvnitř spalovací komory, a to vede k většímu výkonu. Zdvih můžete generovat tak, že zvětšíte písty nebo navýšíte jejich počet. Větší písty však jdou ruku v ruce s rozměrnějším čelem letounu, zvyšují váhu a způsobují problémy s jejich umístěním do draku letadla – nebo všechny zmíněné věci najednou. Jako hlavní způsob navyšování zdvihového objemu proto konstruktéři zvolili druhou možnost a začali přidávat válce – až po dvanáctiválec Liberty s uspořádáním do V z roku 1918 (Liberty V-12).

Pro výkon motoru je klíčovou veličinou také kompresní poměr. Představte si velkou plechovku (válec) s menší plechovkou uvnitř (píst). Když se píst pohybuje nahoru a dolů, tlačí na vzduch ve válci a způsobuje jeho kompresi. Takto „natěsnaný“ vzduch – po smíchání s palivem a zážehu – pak vytváří energii potřebnou k pohonu motoru. Větší míra komprese vede k mnohem silnější explozi, která může zvý-

šit výkon. V roce 1914 byl typický kompresní poměr 4 : 1, do konce války se díky technologickým pokrokům na poli konstrukce motorů a pohonných hmot zvýšil na 6 : 1.

Důležitým prvkem, který přímo ovlivňoval výkon letounu, bylo také uspořádání válců. *Řadové* motory je měly rozmístěné po obou stranách klikové hřídele, zatímco *hvězdicová* (radiální) konfigurace vytvářela tvar hvězdy. Motory s uspořádáním do V (vidlicové) nasměrovaly válce šikmo od hřídele. Velkou výzvou bylo také mazání, protože jedinou dostupnou tekutinou, kterou bylo možné smíchat s palivem a která neztrácela účinky ani při vysokých provozních teplotách, byl ricinový olej. Tento rostlinný olej získávaný ze semen skočce obecného (ricinovníku) byl ideální pro motory, které se pravidelně rozebíraly a znovu sestavovaly – tedy přesně pro letecké motory. Za války potřeboval rotační motor generální opravu po každých pětadvaceti letových hodinách, zatímco řadové motory se repasovaly po dosažení hranice tří set hodin.*

Za zvýšením výkonu stála také efektivnější výroba paliva. Letecké motory z roku 1914 spotřebovávaly nízkooktanové pohonné hmoty (oktanové číslo 40–70) pochybné kvality. Palivo s vyšším číslem lze ovšem před zážehem stlačit v mnohem větší míře, čímž dostanete větší výkon. Ke konci války tak hodnota standardního oktanového čísla leteckých pohonných hmot vzrostla až zhruba k 80. Německo se pak v důsledku energetického nedostatku způsobeného námořní bloádou vyhoupllo na světovou špičku ve vývoji chemických aditiv a syntetických náhražek za nezbytné suroviny, jako byly ropa či guma. Tento chemický výzkum přesáhl i do oblasti paliv, k uspokojení poptávky to nicméně ani zdaleka nestačilo.

* Současné pístové motory si mezi generálkami odpracují 2 000–3 000 hodin.

Motory a draky letadel sice mohly procházet vylepšením a nejrůznějšími úpravami, doslova na konci všeho ale stále byla vrtule. Kdyby totiž zůstala primitivní nebo nevýkonná, veškerý další pokrok v oblasti výkonu motoru a letadel jako takových by neměl velký význam. Vrtule připevněné přímo ke klikové hřídeli u prvních letounů vyhovovaly, když se ale otáčky motoru zvedly nad 1 500 ot/min, vrtule se jednoduše nezládala točit tak rychle, aby s výkonem motoru držela krok. Z tohoto důvodu se proto přidal redukční mechanismus, kde série převodů přenášela energii motoru na vrtuli bez příslušných otáček. To jí sice dodalo výkon, avšak pouze při zvládnutelném počtu otáček za minutu.

I ten nejlépe zkonstruovaný stíhací letoun na světě je však bez výzbroje jen pro efekt. A z letecké střelby se rychle stávalo umění. Samotné zbraně byly v dané době na kvalitní úrovni, třebaže jejich munice často způsobovala problémy. Náboje špatně zasunuté do plátěných pásů mohly zapříčinit zaseknutí, nebo dokonce i vybuchnout. Zavedení pásu se systémem kovových článků přineslo významné zlepšení, opravdu dobří piloti si ale pořád nabíjeli své vlastní zbraně, kdykoli to jen bylo možné.

Stopovky měly v duté základně projektilu chemikálii (obvykle fosfor nebo hořčík), která se zažehla a zanechávala po sobě viditelnou stopu, což střelci umožňovalo okamžitě opravit svou mušku. Váha stopovek se však bohužel lišila od váhy běžných střel a odlišná byla z daného důvodu i jejich trajektorie. Zmíněná chemikálie navíc někdy vyhořela až příliš brzy. Oba tyto faktory mohly vést k problémům s opravou zamíření, přesto byly stopovky stále lepší než nic.

Podobným způsobem procházely neustálými úpravami také zaměřovače. Pokud jste se totiž neocitli přímo za svým cílem nebo před ním, museli jste pro zásah vaší střely počítat s úhly *nadběhu* (deflekce). Ke kompenzaci těchto úhlů pak bylo zapotřebí, abyste svůj cíl, který se pohyboval ve vašem výhledu, „předstřelili“. Je to, jako když hra-

jete vybíjenou a svou ránu zaměříte *s předstihem* tam, kam zběsile pádí váš terč.

Představte si velký polokruh – oblouk o 180 stupních, který se klene zhruba 180 metrů od vašeho kokpitu. Jakýkoli cíl uvnitř tohoto oblouku je něco, k čemu se celkem snadno natočíte a na co poměrně lehce zamíříte a vystřelíte. Jeden dílek tohoto oblouku (označovaný jako *míl*) odpovídá na vzdálenost 100 metrů 10 centimetrům.* Pokud svou výseč o rozpětí jednoho dílku protáhnete do vzdálenosti 300 metrů, tatáž tisícina odpovídá 30 centimetrům.

Jestliže máte k dispozici danou soustavu souřadnic (například rozměry vašeho zaměřovače), můžete odhadnout vzdálenost ke svému nepříteli podle toho, v jaké míře kukátko zaměřovače vyplňuje. Kupříkladu Albatros D.I měl rozpětí křídel 8,5 metru, a protože my už teď rozumíme miliradiánům, víme, že na vzdálenost 300 metrů by letoun o rozpětí 8,5 metru vyplnil nitkový kříž o 28 miliradiánech. Střelba na distanci 300 metrů je však pro vašeho Vickerse pochopitelně příliš daleká, takže zdvojnásobíme nitkový kříž na 56 miliradiánů a rozpětí křídel našeho cíle ho vyplní ve vzdálenosti 150 metrů. (Viz Příloha A: Anatomie leteckého souboje.)

Jedním z prvních typů leteckých mířidel byl takzvaný *rámečkový zaměřovač*. Základní myšlenkou tohoto malého kovového obdélníku, který se navlas podobal obrazovému rámu, bylo dostat cíl do rámečku a pak spustit palbu. Byl upravenou formou zaměřovacího systému námořních děl a proti nemanévrujícím letounům, jako byly bombardéry nebo průzkumné stroje, fungoval s dostatečnou přesností. První Fokkery, s nimiž létali Boelcke a Immelmann, byly vybaveny rámečkovými zaměřovači, protože neexistovala žádná jiná alternativa. Ke střelbě s nadběhem se ale hodil, jen pokud se cíl pohyboval vodorovně

* Zkratka pro miliradián, tj. tisícinu radiánu.

přes vaše zorné pole. Jakmile se vzdušný boj změnil v agresivní, trojdimenzionální manévrování, vyvstala potřeba jiného řešení.

Kruhový zaměřovač byl vyroben ze soustředných kovových kroužků a usazoval se v zadní části zbraně. V přední části, blízko ústí, se nacházel svislý kolík zakončený malou červeně nabarvenou kuličkou. Pokud jste srovnali vršek kolíku s vnitřním kroužkem zaměřovače, vaše střely šly tam, kam jste je zamířili při nulové defleksi. Protože jste však nyní používali místo rámečku kruh, mohli jste také odhadnout úhel potřebný k nadběhu bez ohledu na to, jaké váš cíl prováděl manévry. Zbraně se obvykle nastřelovaly na přibližně 180 metrů (200 yardů) a kroužky byly uspořádány s předpokladem, že nepřítel pohybující se rychlostí 160 kilometrů za hodinu přelétá kolmo na vaši pozici při maximálním úhlu vychýlení 90 stupňů. To znamenalo, že střela poletí dvě a půl vteřiny k nepříteli, který mezitím urazí vzdálenost 11,5 metru. Další částí výpočtů, které jste museli provádět vedle létání a boje, bylo kompenzovat sestup střely (z důvodu gravitace), protože takovou věc žádný zaměřovač nezvládl. Vědělo se ale, že dráha projektilu typu Mark VII klesne na 180 metrech zhruba o 36 centimetrů. Pilot tedy musel improvizovat a mířit trochu nad svůj cíl. Zvládnutí této techniky vyžadovalo značnou praxi.

Piloti jednomístných letounů museli tyto úkony provádět sami a jen málokdy měli k dispozici čas, který se nabízel střelcům a pozorovatelům ve vícemístných strojích. Potřebovali proto najít způsob, jakým přesně a okamžitě zamířit a vypálit, aniž by museli srovnávat kroužky a korálky. V roce 1915 předložili bratři Aldisové z anglického Birminghamu svůj návrh optického zaměřovače. Jeho čočky poskytovaly, stejně jako u moderních puškových dalekohledů, několik klíčových výhod. Měl přednastavený záměrný bod, který se promítal na obraz cíle. Na rozdíl od železných mířidel nehraje vzdálenost oka pozorovatele u takového zaměřovače žádnou roli, protože jeho čočky

jsou kolimované, to jest zaostřené na nekonečno. V důsledku toho se pak pilot nemusí krčit dopředu, aby mohl vystřelit.

Prototyp tohoto zaměřovače používal trojnásobné zvětšení, které sice bylo přijatelné pro nehybného střelce, avšak u pilota pohybujícího se rychlostí 160 kilometrů za hodinu se ukázalo jako extrémně matoucí. Od této funkce bylo proto následně upuštěno. Vnější kroužek byl takových rozměrů, aby umožňoval střelbu s maximálním nadběhem proti cíli ve vzdálenosti zhruba 180 metrů, letícímu rychlostí 160 kilometrů za hodinu. Všechny čtyři čočky byly hermeticky uzavřené, tubus vyplňoval inertní plyn, který bránil zamlžení. Vzhledem k jeho umístění na kapotě motoru mohl zaměřovač zastřít také unikající olej. Z tohoto důvodu byl doplněn krycí klapkou, kterou pilot mohl podle potřeby otevírat a zavírat. Později vyráběné kusy vyčnívaly ven dírou vyříznutou do čelního štítu.

Britští stíhači začali létat s provozuschopnými mířidly typu Aldis v polovině roku 1916, v posledních dvou letech války se stala standardní výbavou. Zaměřovač bratří Aldisových okopírovali i Francouzi a Němci, v bojových podmínkách jej však nasadili až v roce 1918.*

WERNER VOß z Jasta 2 upozoroval neohrabané, pomalé letadlo F.E.2 a okamžitě se na něj vrhl. Nebyl to žádný velký boj.**

Voß měl na své straně nejen výhodu větší výšky, letěl navíc také v novém stíhacím letounu typu Albatros D.I. Tento stroj byl od počátku konstruován jako stíhací letadlo a v mnoha ohledech byl naprosto jedinečný. Jeho trup tvořila překližková skořepina (ne plátno

* Zaměřovače typu Chrétien a Ogee trápily problémy se zamlžováním. Je překvapivé, že Němcům nedošlo, že by s tím spojený oříšek mohli vyřešit inertními plyny.

** Voß tento letoun mylně považoval za F.B.5 „Gunbus“ – tato chyba byla celkem běžná.

natažené přes dřevěnou kostru), a proto byl pevný a lehký. Motor Benz Bz.III byl vodou chlazeným řadovým šestiválcem o výkonu 150 koní, který Albatrosu dával rychlost 175 kilometrů za hodinu – proti britskému letounu měl k dobru celých 50 kilometrů navrch.

Voš měl také dva kulomety Spandau, střelící okruhem vrtule při kadenci 500 ran za minutu. Jeho první dávky prošly hladce křídly druhého letounu, který se s ocasem z plamenů následně nezastavitelně řítí k zemi. Němec se za padajícím letadlem pustil dolů za ním a spatřil, jak sebou pláclo do území nikoho ve značné blízkosti od britských zákopů a rozpadlo se na kusy. Zatímco jeden z členů osádky odnášel svého druhu do bezpečí, Voš kroužil nahoře a s pocitem marnosti se bušil do kolene. Postupy pro uznávání sestřelů byly totiž velmi přísné a vyžadovaly svědectví dalšího letce nebo potvrzení od německé armády.* On neměl ani jedno.

Voš si tedy posunul brýle nahoru, aby lépe viděl, ubral plyn a klouzavým letem se snesl k zemi. Poté, co neuspořádaně a se smykem zastavil svůj letoun v blátě mezi ostnatým drátem a krátery po granátech, vyskočil z kokpitu a sprintem se pustil směrem k vraku britského letadla. Tam vytrhl závlačku sloužící k rychlému uvolnění zadního kulometu a vytáhl zbraň ven. Když pak klopýtal zpět ke svému Albatrosu, kolem hlavy mu hvízdaly kulky, které se s mokřým pleskotem nořily do páchnoucího bahna. Voš zaklínil svou trofej za přepážku kokpitu, páčku plynu posunul na maximum, rychle znovu vzlétl a rozezleným britským pěšákům drže zamával křídly na rozloučenou. Později těžce noci byl kulomet Lewis ráže 7,7 mm usazen uprostřed piva a rámusu na své místo v důstojnickém klubu Jasta 2 a mladý pilot dosáhl svého prvního ověřeného sestřelu. Psal se 27. listopad roku 1916.

* F.E.2b, identifikační číslo 4915, 18. letka RFC; blízko Ginchy.

Werner Voß byl synem bohatého majitele továrny na barvení látek, který svou vojenskou kariéru zahájil u 11. husarského pluku (2. vestfálského), kde se zúčastnil i poslední velké jezdecké bitvy této války.* Když se doslechl, že z husarů se začínají formovat pěší jednotky, zažádal si o přeložení k letectvu a stal se pozorovatelem. Voß však chtěl létat a bojovat, ne se nechat vozit na zadním sedadle a hledat dělostřelecké cíle. Zkusil se tedy přihlásit k pilotnímu výcviku, ke kterému byl nakonec přijat a kterým prošel během léta roku 1916. Pokud jste toužili létat ve stíhacích letounech, rozhodujícími faktory pro vás byly, stejně jako v dnešní době, způsobilost a hodnocení instruktorů – a Voß měl vskutku působivé výsledky“. Na podzim roku 1916 už byl jmenován do hodnosti poručíka a spolu s von Richthofenem a Erwinem Böhmem přidělen ke slavné Jasta 2 Oswalda Boelckeho.

V naprostém protikladu ke svému mnohem rezervovanějšímu příteli Manfredu „Rudému baronovi“ von Richthofenovi, Werner miloval ženy, víno a život. Je překvapivé, že spolu Richthofen a Voß vycházeli velmi dobře. Voß byl popravdě jedním z mála pilotů, kteří byli Baronovi skutečně blízcí, a oba letci spolu dokonce strávili dovolenou v domě rodiny Vošových. Voß byl skutečně zručným pilotem a skvělým střelcem, který si přál jen bojovat. Neměl nejmenší zájem o administrativu či velení, a třebaže přijal Boelckeho zásady, sám neprojevoval žádné sklony k odborné stránce vzdušného boje.

Ani Richthofen nebyl takovým intelektuálem jako jeho učitel. Byl to zabiják. Von Richthofenové byli velkostatkáři a lovci a Manfred pohlížel na boj jako na svou povinnost, přičemž zabíjení vnímal jako nástavbu myslivosti. Nezdálo se, že by své nepřátele nějak nenáviděl, a stejně tak netrpěl ani romantickým pohledem na válku. Byla jed-

* Husaři byli druhem rychle se pohybující lehké jízdy, která se používala zejména k průzkumným účelům.

noduše jeho prací, opravdovým povoláním. Jednou, ještě jako mladý důstojník jízdy na východní frontě, zamkl místního vesnického kněze v jeho kostele a zdvořile mu oznámil: „Při prvním náznaku nepřátelství ze strany vašich vesničanů budete popraven.“

Baron byl metodicky založený a vždy měl nějaký plán. Pokud narazil na neznámou situaci, upadal někdy do rozpaků, stáhl se nebo následovalo obojí. Voß naproti tomu improvizoval, přizpůsobil se a nastalou situaci překonal. Létal instinktivně a vykazoval to, pro co se později vžilo označení prvotřídní „přehled o celkové situaci“. Oba muži brali svou práci smrtelně vážně, lišil se jen jejich přístup. Werner Voß byl však daleko lepším rozeným letcem a jeho nepřátelé k němu chovali značnou úctu. V dubnu 1917 se po čtyřiaadvaceti sestřelech stal nositelem řádu Pour le Mérite.

„Krvavý duben“, tak tomuto měsíci začali říkat Britové, neboť duben roku 1917 byl právě takový: krví zbrocený. *Navíc* se stal zlomovým okamžikem celé války – jak na zemi, tak ve vzduchu. Noví vedoucí představitelé Spojenců slibovali výsledky a teď museli dostát svým závazkům. Francouzský generál Robert Nivelle získal souhlas pro svůj plán, který – jak slavnostně slíbil – prolomí patovou situaci a válku dovede k jejímu konci. Britové (což znamenalo vojáky z kolonií a dominií, mezi něž patřili i Kanaďané, Indové a ANZAC) měli vést útok na východ od Arrasu a obsadit hřbet u městečka Vimy. Tento tah, jak alespoň doufali, odkloní pozornost Němců a jejich vojáků od Nivellova náporu. Francouzi pak nastoupí ze svých zákopů blízko řeky Aisne a prorazí díru do německých linií táhnoucích se nad silnicí Chemin des Dames.** Obě armády pak měly postupovat

* Pojmenovanou po dcerách Ludvíka XV., které ji používaly jako koňskou stezku.

severním (Britové) a východním směrem (Francouzi) a spojit se za zády německého týlu.

Jak britští, tak francouzští generálové vůči takovému plánu chovali značnou nedůvěru. Nebral totiž v potaz ústup Němců na Hindenburgovu linii a nepočítal ani s opravdovou kooperací mezi BEF na severním křídle a Francouzi postupujícími z jihu. Vůbec nejlepším důvodem, proč mělo smysl čekat, byli ale Američané a jejich vstup do války, který byl na spadnutí.

Když se totiž v předchozím roce německému námořnímu loďstvu nepodařilo porazit Královské loďstvo u Jutska, nezbyvala mu jiná reálná možnost jak vést válku na moři než prostřednictvím svých ponorek. Aby Německo prolomilo námořní blokádu a donutilo Spojence usednout k jednacímu stolu, sáhlo v lednu 1917 znovu k neomezené ponorkové válce a do konce března potopilo sedm amerických obchodních lodí. Američané kromě toho dešifrovali nechvalně proslulý Zimmermannův telegram, který nabízel německou podporu Mexiku proti Spojeným státům, pokud Washington vyhlásí válku Ústředním mocnostem.

Za nic nestálo ani dubnové počasí – lijáky, plískanice, a dokonce i sníh, to vše doprovázeno západními větry o síle vichřice. K útoku na německé pozice tudíž neexistoval žádný neodkladný strategický důvod a všechny podněty hovořily pro setrvání na místě. Nivelle měl ale pověst, kterou získal během bitvy u Verdunu, a navíc hodlal podpořit své vojenské i politické ambice. Se svým galským šarmem, angličtinou bez přízvuku a sebedůvěrou pak přemluvil nového britského ministerského předsedu Davida Lloyd George, že jeho plán uspěje. Lloyd George následně přešel protesty svých generálů a Britský expediční sbor svěřil po dobu ofenzívy pod francouzské velení. Brity, zvláště Královský letecký sbor a Královskou námořní leteckou službu, to pochopitelně dosti popudilo.

Útok měl být zahájen 8. dubna po několika dnech soustředěné dělostřelecké přípravy, rozsáhlém fotoprůzkumu a desítkách bojových úkolů provedených v součinnosti s pozemními jednotkami (blízká letecká podpora), jejichž účelem bylo zničení muničních skladů, železnic, spojovací sítě a letišť. RFC měl se svými 754 letadly, z nichž přibližně 350 bylo jednomístnými průzkumnými stroji, jasnou početní převahu. Němci disponovali 250 jednomístnými průzkumnými letadly z celkového počtu 480 bojeschopných strojů. V bitvě u Jutska Královské námořnictvo demonstrovalo, že kvalita vítězí nad kvantitou, a *Luftstreikräfte* teď mělo prostřednictvím svých technicky vyspělejších letounů prokázat to samé.

Každý z nepřátelských letounů nás naprosto předčil svým manévrováním a byl schopný nás porazit ve stoupání, obratech i rychlosti.

— *PODPORUČÍK GEOFFREY COCK, 45. LETKA RFC*

Třebaže měly RFC a RNAS větší počet letounů, jejich jedenačtyřicet letek obecně létalo na zastaralých strojích, mezi něž patřily například B.E.2, F.E.2 či DH.2. Během bitev probíhajících v roce 1916 podávala všechna tato letadla dostačující výkony, německé letectví však od té doby učinilo obrovský pokrok. Základní požadavek na znovuzískání vzdušné nadvlády, který přivedl Boelckeho zpět na frontu a von Richthofenovi umožnil sestavit jednotku známou jako „Létající cirkus“, byl stále prioritou číslo jedna. Důkazem snahy k jeho dosažení byla série stíhacích letounů typu Albatros, nyní vyráběných ve verzi D.III. Němci totiž usoudili, že pokud by se jim podařilo smést Spojence z oblohy, úspěch čehokoli, co dotyční měli v plánu na zemi, není příliš pravděpodobný. Do takové míry narostla za pouhé dva roky důležitost letectva.

Situace se ještě více zkomplikovala, když velitel Královského leteckého sboru Hugh Trenchard rozhodl, že svá nejnovější a technicky nejvyspělejší letadla ponechá v záloze až do doby, kdy dojde k zahájení ofenzívy. Jeho logika spočívala v přesvědčení, že pokud tyto stroje nasadí příliš brzy, Němci přijdou s protitaktikou, která minimalizuje efektivitu jeho nových stíhačů ve chvíli, kdy jí bude nejvíce zapotřebí. Vůbec přitom nevzal v potaz fakt, že při časném nasazení by technicky vyspělejší letouny mohly vyčistit oblohu od nepřátelských strojů. Bylo to zvažované riziko. Trenchard byl na rozdíl od většiny generálů velitelem s mnoha praktickými zkušenostmi, který znal své lidi a prostředí, v němž bojovali. V tomto případě však udělal špatné rozhodnutí a během prvních dubnových dní onemocněl natolik, že už ho nemohl zvrátit.

Prioritou pro RFC zůstával fotografický průzkum, díky němuž chtěl a mohl přesně zjišťovat koncentraci nepřátelských jednotek a věnovat se svému naprosto zásadnímu úkolu, který spočíval ve vyhledávání dělostřeleckých cílů. Letecké fotografování nebylo žádným novým nápadem a provádělo se už od předchozího století. První poloautomatický letecký fotoaparát sestavil ruský vojenský technik a Němci tuto technologii zdokonalili. Do konce roku 1918 už byly fotografie pořizované z výšek překračujících 4 500 metrů dost dobré na to, aby odhalily lidské stopy. Jen sami Britové zpracovali v průběhu války na půl milionu fotografií.

Při pokusech o sesbírání zpravodajských informací tedy příslušníci RFC bojovali s větrem, mizerným počasím a německými frontovými hlídkami. Pozorovací letouny nesměl nikdo obtěžovat, což znamenalo bezprostřední dohled stíhačů, kteří měli Němce udržet v patřičné vzdálenosti. I za těchto okolností ale 60 procent ztrát, které RFC utrpěl během prvních čtyř dubnových dní, připadlo právě na fotoprůzkumné mise. Neutěšené počty pak Hugha Trencharda

dovedly k tomu, že vypustil ze řetězu své nové stíhačky Bristol F.2, do nichž vkládal svou naději na odpověď Albatrosům.

Bristol byl postavený kolem řadového motoru Rolls-Royce Falcon o výkonu 275 koňských sil s dvanácti válci uspořádanými do V, který mu umožňoval dosáhnout maximální rychlosti 195 kilometrů za hodinu a praktického dostupu 5 500 metrů. Vyzbrojený byl dopředu střílejícím synchronizovaným kulometem Lewis a dalším kulometem umístěným vzadu. Na horním křídle nesl lafetu pro třetí kulomet. Od tohoto relativně obratného a značně odolného letounu se očekával velký úspěch. Z jakéhosi nevysvětlitelného důvodu však bylo rozhodnuto, že zbrusu nová jednotka (48. letka) nebude mít jen tyto nové stroje, ale i *čerstvé* piloty. Jejím velitelem byl jmenován kapitán William Leefe Robinson, který se stal nositelem Viktoriina kříže za to, že v roce 1916 sestřelil nad Londýnem vzducholoď SL 11.

Ačkoli byl Leefe Robinson dobrým pilotem a statečným mužem, nikdy předtím nelétal ani na západní frontě, ani se nestřetl v boji s dalšími stíhači. Na počátku formální letecké ofenzívy odstartovalo 5. dubna šest těchto Bristolů, v nichž seděli piloti-nováčci a jejich nezkušený frontový velitel, k hlídce nad Douai – doupětem Jasta 11 a Rudého barona. Naneštěstí pro RFC, Hughu Trencharda a 48. letku, Leefe Robinson vlétl přímo do útočné hlídky letounů Albatros D.III, vedené samotným Manfredem von Richthofenem. Jak uvedlo Baronovo následné bojové hlášení:

Byla mlha a celkově velmi špatné počasí, když jsem napadl nepřátelskou skupinu, která letěla mezi Douai a Valenciennes. Zaútočil jsem se čtyřmi letouny své Staffel. Byl to nový typ letadla, o němž jsme do té doby neslyšeli a které se zdá být rychlé a dosti obratné, s výkonným motorem a dvanácti válci uspořádanými do V. Jeho název nebylo

možné zjistit. Albatros D.III dosahoval bezpochyby vyšší úrovně jak v rychlosti, tak schopnosti stoupat.

Čtyři ze šesti Bristolů byly ztraceny, dva sestřelil sám Baron. Morálka RFC i Hughha Trencharda dostala omračující ránu, Britové však i přesto dovedli vystrkovat dráčky. Poručík Gordon Taylor pilotoval letoun Sopwith Pup, když narazil na šest stíhaček typu Albatros, které ostřelovaly britské zákopy. Bez zaváhání se vrhl mezi ně a jejich útok rozrazil. Uniknout se mu podařilo tak, že se pustil střemhlav k zemi, načež na plný plyn uháněl k britské straně fronty.

Pup („Štěně“) byl v dané chvíli jednoznačným úspěchem. V řadách RNAS – třebaže v omezeném počtu – vzletal k bojovým akcím už od října 1916 a měl se také stát prvním letounem, který přistál na pohybující se lodi.* Jeho oficiální název zněl Sopwith Scout, vypráví se ale, že během testování si jakýsi pilot změřil „Skauta“ stojícího vedle rozměrnějšího typu Sopwith 1½ Strutter a prohlásil: „Vypadá to, jako by tvoje mašina měla štěně.“

S plátnem pokrytou dřevěnou kostrou vážil plně naložený Pup pouhých 556 kilogramů (Albatros D.III měl hmotnost 885 kilogramů). Jeho lehká konstrukce pak v kombinaci s rozměrnými stupněnými nosnými plochami a nízkým zatížením křídla znamenala, že velmi dobře stoupal. Součást nosných ploch Pupu tvořila také křídélka umístěná na odtokových hranách blízko jejich konců. Když se s nimi zahýbalo, křídélka změnila vztlak nad konci křídel, což letounu dávalo dostatečnou obratnost na to, aby v zatáčkách vymanévroval jakoukoli německou stíhačku. V rychle se vyvíjejícím světě vzdušného boje byla tato skutečnost naprosto zásadní hned z několika důvodů. Zaprvé měly jednomístné stíhací letouny pouze dopředu střílející

* Major Edwin Dunning dosedl na palubu HMS *Furious* v srpnu 1917.

zbraně – proto jste mířili a útočili tak, že jste svůj letoun nasměřovali na nepřítele. Zadruhé, pokud jste reagovali obranným manévrem na někoho, kdo na vás střílel, s rychle zatačejícím letadlem jste mu mohli zkazit mušku a doufat, že zůstanete naživu o trochu déle.

Pup měl ale i své problémy. Motor Le Rhône o výkonu 80 koňských sil byl až žalostně slabý a dobře fungoval jen z toho důvodu, že letoun byl tak lehký. Ve srovnání s ním měl Albatros D.III motor mnohem silnější – konkrétně Mercedes o výkonu 170 koňských sil, který německému stíhacímu stroji umožňoval vystoupat rychleji než Pup, případně ho lehce dostihnout. Albatros navíc nesl dva synchronizované kulomety Spandau ráže 7,92 mm – na rozdíl od jednoho kulometu Lewis ráže 7,7 mm v případě Pupu. Opět zde tedy máme klasický kompromis mezi obratností na straně jedné a rychlostí a palebnou silou na straně druhé.

Pup byl nezávislou konstrukcí Tommyho Sopwitha, který splňoval přání a požadavky britské Admirality (Královská námořní letecká služba byla pod kontrolou Admirality, zatímco Královský letecký sbor řídilo ministerstvo války). Není proto velkým překvapením, že po celá staletí pokračující rivalita mezi armádou a námořnictvem se projevila i v této nové technické aréně. Snad to byla vrozená nepředvídatelnost moře, snad proměnlivost námořních střetnutí, díky nimž se Admirality stala pružnějším z obou soupeřů. Nebo měli námořní důstojníci možná největší sklony uvažovat mimo „zaběhnutý rámec“.

Ať tak či onak, Admirality nakupovala přímo od nejrůznějších výrobců letadel a nepokoušela se zasahovat ani do návrhů konstrukce letounů, ani do jejich výroby. Soukromé společnosti měly prostor ke kreativnímu uvažování a využití efektivních podnikatelských postupů k tomu, aby své letouny dostaly do pole. Výsledkem daného procesu se stala skvělá letadla, jako například Sopwith Pup, Triplane či Camel („Velbloud“). Díky tomu měl Hugh Trenchard na začátku

Krvavého dubna tři letky Pupů (54. a 66. letka spolu s 3. letkou RNAS) a dvě letky RNAS, vybavené novým typem Sopwith Triplane.

Ministerstvo války naproti tomu přistupovalo ke konstrukcím Královské letecké továrny (Royal Aircraft Factory) jako ke své vnitřní záležitosti a subdodavatelům přidělovalo pouze práci, kterou nemohlo udělat samo. Tím se výroba dostala pod kontrolu vládních úředníků a důstojníků armády, kteří ne vždy rozuměli výrobním postupům. „Pokud Bůh zamýšlel, aby letadla zatáčela, uzpůsobil by je k tomu od samého počátku.“ Tato smutná filozofie svědčila o tom, jak pomalu se měnil postoj ministerstva války k problematice letectví.

Letadla byla dlouho považována za pouhé rozšíření průzkumných složek jízdy a jejich primární role spočívala – dle názoru ministerstva války – v pozorování, průzkumu a hledání cílů pro dělostřelectvo. Koncepce ozbrojených zvěďů čili stíhacích letounů, byla v rozporu s jejich pohledem na letectví, a tak byly celé série letounů s tlačným motorem, mezi něž patřily například F.E.8, či jiných typů (jako R.E.8 či B.E.12) byly zastaralé dříve, než stačily dorazit na frontu. Taktéž přijímání a zavádění technických vylepšení (přerušovačů, křidélek a lepších motorů) RFC trvalo déle, než by bylo třeba. Dělo se tak z velké části díky byrokratické neschopnosti a politice – ne kvůli lhostejnosti. Royal Aircraft Factory totiž stála *na špičce* aplikovaného výzkumu.

Po ztrátě spojenecké vzdušné nadvlády během „Fokkerovy rány“ si ministerstvo války opožděně uvědomilo, že pravděpodobnost vítězství na zemi se zvýší, podaří-li se dosáhnout úspěchů také ve vzduchu. S dostatečnými vládními fondy proto továrna zasvětila své úsilí vylepšení stávajících konstrukcí – zvláště pak životně důležitému výzkumu v oblasti vylepšení motorů.

Perfektním příkladem byl Sopwith Triplane. Ačkoli jeho trup a ocasní plochy pocházely z Pupu, bylo tu několik podstatných roz-

dílů. Tři křídla s malou hloubkou (*narrow-chord*) byla stupněná, každé se svou vlastní sadou křidélek.* To vylepšovalo pilotův rozhled a snižovalo zatížení křídla, takže Triplane byl velmi obratný. Rotační motor Clerget o výkonu 130 koňských sil mu v 1 500 metrech umožňoval rychlost 187 kilometrů za hodinu. Vzhledem k tomu, že i plně naložený letoun vážil pouhých 635 kilogramů, získal také spoustu dodatečného výkonu, díky němuž byl schopen stoupat rychleji než Albatros. Stručně řečeno, byl to stroj, který mohl změnit běh letecké války.

Bohužel, když došlo na vlastní zavádění letadel do služby, dokonce i Admiraltu ochromoval větší rozpočet ministerstva války a jemu projevovaná politická podpora. Sopwith měl s Admiraltou dvě smlouvy na devadesát pět letounů. Subdodávkou čtyřiceti šesti Triplanů byla pověřena firma Clayton & Shuttleworth, společnost Oakley & Co. měla zajistit dalších dvacet pět strojů.** Taktéž ministerstvo války objednalo u Clayton & Shuttleworth 106 letadel, později však svou objednávku z nevysvětlitelných důvodů zrušilo – místo toho, aby danou smlouvu jednoduše převedlo na RNAS. Nakonec bylo tedy postaveno pouhých 147 těchto vynikajících stíhacích letounů. Triplane, přezdívaný „Trojpes“ (*Tripehound*) nebo jen „Troják“ (*Tripe*) měl pochopitelně i své slabé stránky – jednou z nich byl jediný kulomet Lewis ráže 7,7 mm. Letoun byl také náročný na údržbu v polních podmínkách, protože pokud jste se chtěli dostat k palivovým nádržím, museli jste rozebrat křídla. Věčně se opakujícím problémem se pak stal nedostatek náhradních dílů. Pozitiva a výhody Triplanu však tato negativa jednoznačně převyšovaly.

* *Chord* ve smyslu šířky plochy křídla. Nezaměňovat s tětivou křídla (*chord line*).

** V Oakley & Co. neměli žádné zkušenosti se stavbou letadel a dodali pouhé tři triplany.

Operačního statutu dosáhla 1. letka (RNAS) v prosinci 1916, po ní v únoru 1917 následovala 8. letka (RNAS) a také francouzská námořní letka se základnou v Dunkerque. O měsíc později byla 8. letka připojena ke Královskému leteckému sboru, aby mu pomohla v jeho tísní. V dubnu jeden z britských pilotů Triplanů narazil na jedenáct či dvanáct nepřátelských stíhaček a okamžitě zaútočil. V následném víření ošklivého leteckého souboje se mu ohromené Němce podařilo vymáněvovat a triumfovat nad nimi svým výkonem. Přestože nebyl schopen sestřelit žádného z nich, unikl bez jakékoli újmy.

U leteckých soubojů mezi přibližně rovnocennými letouny však obvykle záleželo na pilotovi. Smrt Lanoea Hawкера byla do očí bijícím důkazem, že když je rozdíl v použitých technologiích příliš velký, samotné umění létat nestačí. Při relativní rovnosti všeho ostatního naopak vítězí především zručnost a praxe – a Němci měli na své straně dostatek obojího. Průměrný německý pilot v této době začínal jako pozorovatel, a proto měl jistou praktickou zkušenost s létáním už předtím, než podstoupil oficiální pilotní výcvik. Jako pozorovatel navíc znal také základy letecké střelby. Při své cestě na frontu pak noví piloti po výcviku navíc procházeli zvláštní přechodnou školou pro stíhače ve Valenciennes.

Britové vážně zaostávali jak v metodách instruktáže, tak po praktické stránce. Někteří piloti se objevovali u frontových jednotek s pouhými čtyřmi hodinami samostatného letu – přičemž ten se pravděpodobně odehrál v zastaralém letounu s vyčerpaným instruktorem, který dostal umístěnku ke školní jednotce, aby si trochu oddechl. Nezkušenost ve spojení se zaostávajícími letouny (jako například B.E.2, R.E.8 či Strutter) stála za rychlým nárůstem počtu německých es. Během zahájení ofenzívy RFC mezi 4. a 8. dubnem bylo za čtyři dny ztraceno přes sedmdesát letadel. Sedmnáct pilotů bylo nezvěstných, třináct utrpělo zranění a devatenáct přišlo o život. Běžná míra

ztrát se pohybovala mezi 30 a 50 procenty, noví piloti často vydrželi jen po dobu jediné mise, pouhých několik hodin. Kupříkladu 43. letka vstoupila do Krvavého dubna s dvaatřiceti piloty a pozorovateli, z nichž do konce měsíce ztratila pětatřicet. Výše jejích ztrát tedy přesáhla 100 procent.

V NOCI 8. dubna 1917 se kanadští a britští pěšáci rozmístění nedaleko Arrasu začali pohybovat směrem na východ. Pomocí kanalizace, tunelů a sklepů pod městem se pomalu přesunuli studeným deštěm až na výchozí pozici svého útoku, ležící do 150 metrů od německých linií. V 5:30 ráno na Velikonoční pondělí zahájila palbu velká děla a houfnice bombardovaly německé podpůrné zákopy za frontovou linií. Přes padající déšť vypadaly záblesky rozmazaně, dělostřelectvo ráže 83,8 mm však spustilo perfektně načasovanou valivou pohyblivou přehradnou palbu. Granáty svištěly po zataženém nebi a vyhazovaly do vzduchu sloupky bahna, zatímco pěchota znovu přelezla předprsně zákopů a vstoupila na území nikoho.

Zaskočené Němce na hřbetu u Vimy roztrhala dělostřelecká palba na kusy. Omámení přeživší se pak stali snadným cílem kanadských bodáků, jejichž výpady pronikaly kalným oparem úsvitu. Na jih od hřbetu přelezli přes okraj svých zákopů příslušníci 51. horalské divize, pověstní svou divokostí a zuřivostí, aby se do Němců pustili i oni.

Po stupíncích vylezli čtyři Němčouři s rukama vzhůru. Kvíleli „Kamarad, kamarad!“ Nechte si to zasraný „kamarad“, teď si vás, vy parchanti, podáme.

— VOJÍN WILLIAM HAY, 1. ROTA 9. PRAPORU,
KRÁLOVSKÝ SKOTSKÝ PLUK, 154. BRIGÁDA, 51. DIVIZE

Za méně než dvě hodiny byl hřbet u Vimy společně s výšinami na východ do Arrasu v rukou Spojenců. Velké části britské 3. armády, postupující údolím řeky Scarpy, se podařilo probít kolem severního konce Hindenburgovy linie směrem na Monchy-le-Preux. Přesná palba vedená za účelem potlačení nepřátelského dělostřelectva, umožněná misemi RFC, byla obrovským úspěchem a ztráty postupující pěchoty byly na míle vzdálené otřesným obětím, k nimž docházelo v roce 1916.

Během prvních několika dní Spojenci pronikli až do hloubi 10 kilometrů, což v porovnání s výsledky dosaženými v předchozích třech letech představovalo značný územní zisk. Do zajetí padlo 14 000 Němců a 180 děl. Jakmile však pěchota postoupila zhruba o jeden a půl kilometru, ocitla se za hranicí dělostřelecké podpory. Děšť totiž změnil půdu v lepidlo svírající bahno, které velkým dělům zabránilo v pohybu vpřed, nízko ležící oblačnost navíc téměř znemožnila jakékoli létání.

Z taktického hlediska – přinejmenším na severním úseku – byl tento útok skromným úspěchem. Z hlediska strategie ale situace vypadala jinak. Za tři dny bojů zaplatili Britové ztrátou 150 000 vojáků a spojit se s francouzskými silami na jihu nebylo možné hned z několika důvodů. Generál Nivelle totiž svůj útok třikrát odložil a Francouzi vyrazili ze zákopů v síle padesáti tří divizí (přibližně 1,2 milionu mužů) až ráno 16. dubna – celý týden po britském výpadu.

Při svém spěchu stát se zachráncem Francie se Nivelle naneštěstí dopustil také několika katastrofálních chyb v plánování. Jižní německé pozice byly zahroubené do hřebene, který se táhl nad silnicí Chemin des Dames. Němci zde byli už od srpna 1914, znali místní terén a podstatným způsobem vylepšili svá postavení. Německé zákopy navíc ležely na odvrácené straně hřebene, a proto jim téměř veškerá pečlivě soustředěná francouzská dělostřelecká příprava jen

neškodně prolétla nad hlavou a hnízď s ostnatým drátem a kulometry se ani nedotkla.

Když pak vyčerpaní francouzští vojáci přebrodili řeku a vyšplhali vzhůru do svahu, střetli se s opevněnou a dobře odpočatou nepřátelskou pěchotou. Němcům navíc velel korunní princ Vilém, císařův syn, který byl na rozdíl od svého otce kompetentním vojenským velitelem. Němci útok očekávali a v tichosti přisunuli dvanáct divizí – spolu s dalšími sedmadvaceti, drženými v záloze k protiútoku. Na jihu se zachovali podle plánu a tváří v tvář drtivé přesile ustoupili. Zbyly po nich jen prázdné zákopy a pole defenzivní palby, jehož prostor rvala na kusy dělostřelba zaměřená proti nepřátelským dělům. Poté na přeživší, avšak zle pošramocené Francouze měly zaútočit čerstvé rezervní jednotky. A přesně to se také stalo. Krátce po obědě německé dělostřelectvo a vojáci záloh postoupili vpřed, napadli Francouze a zatlačili je zpět. Jejich konečný zisk za celý den nakonec představoval zhruba 550 metrů – o dost méně než deset kilometrů, které předpovídal generál Nivelle.

Ukázalo se také, že velitel německé 6. armády, který stál na severu proti Britům, nedbal pokynů nové obranné strategie. Postupujícím Kanadánům kladl odpor a pokoušel se držet stávající pozice, místo aby přemístil své muže do připravených pevnůstek. Jeho druhá a třetí linie navíc ležely příliš blízko fronty, takže je dělostřelecká palba nemilosrdně smetla. Vůbec nejhorším pak byl fakt, že své zálohy rozmístil v týlu ve vzdálenosti téměř 25 kilometrů, tedy příliš daleko na to, aby se daly rychle přisunout.

Severní útok nevyhnutelně zpomaloval, až se nakonec úplně zastavil. Na jihu Nivelle podnikal nové pokusy, které však i nadále končily žalostnými neúspěchy – v té míře, že ho francouzský ministr války úpěnlivě prosil, aby přestal. Zastavení ofenzívy ale francouzský prezident nařídil až 25. dubna. Nivelle zareagoval dětinsky a její

nezdar dával za vinu svým podřízeným. Jeden z nich, veterán z bojů na Sommě, generál Alfred Micheler, mu pohrdavě odpověděl: „Cože? Vy se pokoušíte dát mi zodpovědnost za tuto chybu, když jsem Vás bez přestání varoval? Víte, jak se takové chování nazývá? Říká se mu zbabělost.“

Královský letecký sbor létal statečně dál, kdykoli to jen bylo možné, a pokoušel se shromáždit nezbytné zpravodajské informace ohledně probíhající bitvy. Za účelem provedení fotoprůzkumné mise na linii mezi Quiéry-la-Motte a Étaingem odstartovalo 13. dubna v 8:15 ráno šest R.E.8 náležících k 59. letce. Dva letouny nesly fotoaparáty, čtyři plnily funkci doprovodu. Ani to ale nestačilo.

Ranní hlídka Jasta 11 na stíhačkách Albatros, složená z Manfreda von Richthofena, jeho bratra Lothara a Kurta Wolffa, jich sestřelila všech šest. Deset z dvanácti členů osádek zemřelo okamžitě, přežili pouze poručíci Watson a Law (třebaže oba utrpěli zranění), z nichž se posléze stali váleční zajatci.

Werner Voß byl v dubnu na dovolené a Manfred von Richthofen bez něj zažíval perný měsíc. Jen vzácně zažil den, kdy by neměl „svého obvyklého Angličana k večeři“, a 13. duben mezi ně rozhodně nepatřil. Byl to navíc právě tento den, kdy překonal Boelckeho rekord čtyřiceti sestřelů. Jeho čtyřicátou první obětí byl jeden ze strojů nešťastného letu šesti R.E.8 z 59. letky. Kapitán Jimmy Stuart s kapitánem M. H. Woodem byli součástí eskorty a přežili přibližně jednu minutu, dokud neuhořeli někde mezi Vitry a Brebières.

Richthofen se vrátil do Douai, v poklidu snědl svou snídani a krátce po poledni vzlétl znovu, aby si připsal svůj dvaadvacíátý sestřel. Později večeru pak Baron narazil ještě na zastaralý F.E.2b a poslal ho v otáčkách k zemi doprostřed městečka Noyelles-Godault. Poručík Allan Harold Bates, velmi nadaný mladý inženýr, který se stal pilotem, přežil v boji pouhých deset dní.

Důstojnický klub v Douai se té noci otrásal bujarou zábavou a stíhací piloti Jasta 11 připíjeli na vítězství svého velitele. Přítomni byli i zajatí letci. To byla tradice, jež se dodržovala, kdykoli to jen bylo možné – šlo o jakousi profesní zdvořilost projevovanou mezi muži, kteří věděli, že se liší od všech ostatních. Letci, kteří se nejprve pokusili zabít jeden druhého, si spolu nakonec sedli, aby jedli a posléze i pili na své zdraví a letecké umění. Někdy se také předávaly dopisy či osobní věci určené k zaslání poštou domů.

Richthofen později napsal: „Zajatec se samozřejmě dotazoval na mé červené letadlo. V letce, kam patřil, kolovaly zvěsti, že ten rudý stroj náleží dívce, jakési Johance z Arku. Byl silně překvapen, když jsem ho ujistil, že ta domnělá dívka stojí před ním.“ Smysl pro humor netvořil velkou součást von Richthofenovy osobnosti a anglický humor šel evidentně zcela mimo něj. Vůbec mu nedošlo, že britský letec, obklopený nepřáteli a na cestě do zajateckého tábora, se odvážně pokouší o vtip.

Téhož dne se odehrál také bojový křest muže, který se měl stát britským esem s nejvyšším počtem sestřelů v celé válce. Edward „Mick“ Mannock se předchozího týdne připojil k 40. letce v Aire a svou první bojovou misi odlétal na letounu Nieuport Scout.* Při doprovodu bombardérů F.E.2 se dostal do těžké protiletecké palby a podařilo se mu ztratit z dohledu vedoucího svého roje. Mannock však během své první bojové akce projevil výrazné známky přehledu o celkové situaci, protože zpozoroval nepřátelské letadlo, vyhnul se palbě přicházející ze země a přežil svůj osamocený návrat zpět na základnu.

Mannock byl synem desátníka britské armády a pijana, který opustil svou ženu i děti, a vyrostl uprostřed nepřetržitého boje o holé živobytí. Ze školy odešel, aby pomohl živit svou matku a sourozence.

* Britové takto označovali francouzský Nieuport 17 (pozn. překladatele).

Pracoval jako pomocník holiče, poslíček v obchodu s potravinami a bral jakoukoli příležitostnou práci, která mu pomohla vydělat trochu peněz. Navzdory své výchově byl však velmi inteligentním a zvědavým člověkem. Ve věku dvaceti let opustil Británii a při hledání práce prošel Blízkým východem, až skončil v Turecku, kde se živil instalováním telefonů. Poté, co spatřil část bídy a nouze okolního světa, si ale připustil, že Anglie vlastně nakonec není tak špatným místem, a v roce 1914 – po propuštění z tureckého vězení – se zapsal do Královského armádního zdravotnického sboru.

Role podpůrných jednotek ho nicméně neuspokojovala, a tak se nechal přeložit ke královským ženistům, načež během velké reorganizace ozbrojených sil, provedené lordem Kitchenerem v roce 1915, obdržel důstojnickou hodnost. Pořád ale nebyl dost blízko skutečnému boji.

Zažádal tedy o přeřazení ke Královskému leteckému sboru a byl odeslán k leteckému výcviku na letiště v Joyce Green. Když Mick dorazil na místo, měl to štěstí, že se jeho instruktorem stal kapitán James „Mac“ McCudden, který se předtím vrátil domů z fronty. McCudden působil ve Francii jako pilot u 29. letky od července 1916, na svém kontě měl přes čtyři sta letových hodin a stihl posbírat i několik vítězství. Stejně jako Boelcke a Hawker přistupoval také McCudden k létání a rozvoji stíhací taktiky s velmi profesionálním a technickým náhledem. Bez ustání pracoval na svém vlastním motoru, který ladil tak, aby z něj vymáčkнул veškerý možný výkon, a puntičkářsky procházel nábojové pásy do svého kulometu. Právě tento uvážlivý přístup – spíše než průbojný, bleskový styl Balla či Voße – byl tím, co Mannock vstřebával. A nakonec mu také dobře posloužil.

Mannock si ve Francii prošel obtížnými začátky. Během první noci si u večere nechtěně sedl na židli mrtvého muže a jeho tiché způsoby byly v rozporu s divokým chováním ostatních letců. Mick byl

opatrný a nebyl si příliš jistý sám sebou, a tak se zpočátku držel stranou od vířících leteckých soubojů, které poslaly v plamenech k zemi takové množství pilotů. Po pravdě řečeno, největší strach měl z toho, že uhoří. Po celý zbytek své letecké kariéry danou skutečnost ochotně přiznával a sváděl usilovný vnitřní zápas, aby tuto hrůzu překonal. To byl další výrazný rozdíl oproti průměrnému stíhacímu pilotovi, který vzbuzoval dojem veselého a nonšalantního – třebaže často strojeného – přístupu ke smrti.

Veškeré pochyby ohledně Micka Mannocka zmizely, když v květnu 1916 začal sestřelovat Němce. Do konce července měl už čtyři potvrzená vítězství, Válečný kříž a byl povýšen na velitele roje (*flight commander*).

Od McCuddena se nejprve naučil, jak vystopovat a ze zálohy napadnout svůj cíl, poté postupně vylepšoval své vlastní techniky. Pokud to bylo možné, útočil shora nebo zezadu (anebo obojí) a využíval okolní podmínky (*environmentals*), jako například slunce a mraky, kdykoli mu poskytovaly nějakou výhodu. Mannock byl perfekcionista vědeckého založení a vzdušnému boji se zcela oddal. Stejně jako to před ním udělal už Boelcke, i jeho těžce nabyté techniky se dočkaly kodifikace a předávaly se mladším, méně zkušeným pilotům.**

1. Piloti se musí vrhnout do boje s elánem a nesmí střílet, dokud se nedostanou na 100 metrů od svého cíle.
2. Dosáhněte překvapení tím, že se přiblížíte z východu. (*Z německé strany fronty.*)
3. Využijte zář slunce a mraky, abyste dosáhli překvapení.

* I generacím pilotů, kteří následovali po něm. Esa RAF z doby 2. světové války Jimmy Johnson a Douglas Bader vyjádřili svůj vděk za všechno, čím byli Mannockovi zavázáni.

4. Piloti se musí udržovat v dobré fyzické kondici cvičením a rozumným užíváním stimulantů.
5. Piloti si musí sami zastřelovat své zbraně a cvičit střelbu v takové míře, jak je to jen možné, protože cíle se obvykle objeví jen na krátký okamžik.
6. Piloti musí cvičit pozorování letadel a jejich rozeznávání na dlouhou vzdálenost, přičemž každý letoun se považuje za nepřítele, dokud není jisté, že nepřítelem není.
7. Piloti se musí naučit, kde jsou nepřítelova slepá místa.
8. Na zvědy je třeba útočit shora, na dvoumístné letouny zespolu jejich ocasu.
9. Piloti musí procvičovat rychlé obraty, protože tento manévr se v boji používá více než kterýkoli jiný.
10. Piloti musí procvičovat odhadování vzdáleností ve vzduchu, protože ty jsou velmi ošidné.
11. Je třeba mít se na pozoru před léčkami – jediný nepřítel často představuje návnadu –, a proto by se před útokem měla prohledat obloha nad hlavou.
12. Když je slunečný den, stroje by měly zatáčet s tak malým náklonem, jak je to jen možné. Jinak totiž slunce lesknoucí se na jejich křídlech prozradí jejich přítomnost na značnou vzdálenost.
13. Piloti musí během leteckého souboje neustále zatáčet a s výjimkou palebné pozice nesmí nikdy letět přímo.
14. Piloti se nesmí nikdy, a to za žádných okolností, odpoutat střemhlav pryč do svého nepřítele, protože tím svému protivníkovi dávají příležitost k palbě bez nadběhu – střely jsou rychlejší než letadla.
15. Piloti musí dávat během hlídek pozor na své hodinky a na směr a sílu větru.

V roce 1917 neexistovaly žádné standardizované cvičné střelby nebo trvalé požadavky týkající se bojového výcviku pilotů, Mannock však bez ustání pracoval na střeleckém umění. A jak později napsal, vyplatilo se mu to:

Byl jsem od něj pouhých deset metrů. Nad ním, takže jsem nemohl minout. Byl to krásně zbarvený hmyz – červený, modrý, zelený a žlutý. Vypálil jsem do něj 60 nábojů, a tak z něj mnoho nezbylo.

Jako rozený vůdce si Mannock začal vychovávat svou vlastní sbírku „křidel“, kterým trpělivě předával vše, co se sám naučil. Ve stejné míře, jako byl dravcem, měl Mick velmi „praktický“ přístup k výuce. „Zastřílejte si své vlastní zbraně,“ říkával. „Zbrojír nemusí bojovat.“ Jeho metody dokonce zacházely tak daleko, že své mladší piloty nechával dorazit nepřátelský letoun, který poškodil.*

V boji byl nemilosrdný. Starosvětská představa rytířství mu byla naprosto cizí a Němce nenáviděl – možná díky svým zážitkům z tureckého vězení. Jako většina stíhacích pilotů byl i Mannock komplikovaným člověkem a hotovou případovou studií protikladů. Jeho bezohlednost byla vždy v rozporu s přesvědčením, že se – dle svých vlastních slov – choval „stejně jako vrah“.

Byl to tentýž muž, který později řekl: „Cesta do zákopů byla poněkud nechutná – ze stran trčely nohy mrtvých mužů, stále obuté do bot a ovinovaček. Byly tu kusy kostí a lebek s odlupujícími se vlasy, hromady výstroje a šatstva povalující se kolem. Tahle věc mě ve spojení

* Nelze to nijak dokázat, ale z uvedeného důvodu dosáhl Mannock pravděpodobně více než svých sedmdesáti tří uznaných sestřelů.

se silným hřbitovním puchem a mrtvým, roztrhaným tělem pilota vyvedla na několik dní z rovnováhy.“

Jednou ale donutil k přistání německé průzkumné letadlo, jehož osádka vzápětí postřílel. Když se ho na to zeptali, rozhořčeně odpověděl: „Ty svině jsou nejlepší mrtvé – žádní zajatci.“ Jako inteligentní a citlivý člověk byl Mick v neustálém napětí a často nebyl schopen skrýt svůj strach ze smrti. Ten mu však nikdy nezabránil v boji a v říjnu 1917 byl spolu s druhým Válečným křížem povýšen na kapitána. Krátce poté, s šestnácti uznanými vítězstvími, se vrátil do Anglie k zaslouženému odpočinku.

Zdálo se, že smrt si bude muset počkat.

„JESTLI JE TAM, sestřelte ho!“

V roce 1917 se vrátil do boje Albert Ball, který byl předtím převelen na post stíhacího instruktora. Zpět do Francie dorazil v dubnu jako příslušník 56. letky. „Bojující šestapadesátá“, vybavená letouny S.E.5 a sestávající z houfu bojem zocelených pilotů včetně McCuddena a Arthura Rhys-Daviese, měla být vypuštěna z řetězu souběžně s ofenzívou u Arrasu. Hugh Trenchard totiž věřil, že S.E.5a změní pravidla hry a že když na nich budou létat veteráni, kteří povedou zvláště vybrané nové piloty, podaří se jim zvrátit běh celé letecké války.

S.E.5a byl výkonný, rychlý a dobře vyzbrojený stroj, který postavili v Royal Aircraft Factory.* Se svým osmiválcovým motorem Hispano-Suiza 8B o výkonu 200 koňských sil dosahoval při mořské hladině rychlosti 216 kilometrů za hodinu a do výšky 3 000 metrů dokázal vyšplhat za zhruba jedenáct minut. Motor 8B měl vysoký kompresní

* Konkrétně ho zkonstruovali major Frank Gooden, Henry Folland a John Kenworthy.

poměr, jehož výsledkem byl větší výkon než u kteréhokoli motoru předtím.

Hispo, jak se mu říkalo, bohužel trpěl jedním vážným nedostatkem. Redukční soukolí, použité kvůli tomu, aby se vrtule otáčela pomaleji než motor, mělo ošklivou tendenci rozpadnout se během letu na kusy a vzít s sebou i hnací ústrojí. Svě mouchy měl i drak letadla, a to včetně příliš velkého čelního štítu, jemuž piloti přezdívali „skleník“. Vytvářel nadměrný aerodynamický odpor a překážel při používání horního kulometu Lewis. Rozměrná křídélka s velkou hloubkou (*broad-chord*) na obou křídlech ale S.E.5 dávala v porovnání s Albatrosem skvělou rychlost klonění. Na rozdíl od ostatních spojeneckých jednomístných stíhaček nesl S.E.5 dva kulomety Lewis ráže 7,7 mm. Jedna zbraň byla usazena v trupu nalevo od kokpitu a synchronizována s vrtulí, druhá seděla na lafetě typu Foster na horním křídle.

Synchronizační zařízení, jako například typ Constantinescu-Colley (CC), vlastně umožňuje palbu ze zbraně tak, že k jejímu úderníku přenáší skrze tekutinu zvukové impulsy. Pilot tento systém uvádí do chodu zatažením za kliku v kokpitu, která zdvihá nebo spouští kladičku pojíždějící po vačce. V případě ústrojí CC (*CC gear*) usazeného v S.E.5 probíhala zmíněná reakce za pomoci oleje přes celou sérii nádržek, a to při zužitkování vysokého tlaku vytvářeného motorem. Využitím hydraulického tlaku, který se po nastartování motoru dal nepřetržitě udržovat, se tak střelba ze zbraně stala nezávislou na jeho otáčkách. Toto vylepšení umožňovalo vyšší kadenci zbraně, kterou bylo naopak možné „vyladit“, aby střílela mnohem přesněji, a tedy šetřila municí.

Systémy pracující s přerušovačem tyto možnosti samozřejmě neměly. Když jste totiž páčku plynu posunuli na malý výkon, motor se otáčel pomaleji a kulomet měl tudíž nižší kadenci – což při letec-

kém souboji jistě nebylo ideální. Přerušovač také pracoval vždy, když se otáčel samotný motor, a tak se opotřebovával rychleji než synchronizační zařízení, které pilot mohl zapnout nebo vypnout.

Co se však týče systému hydrauliky, v případě CC existoval větší počet pohyblivých součástí, jež bylo zapotřebí udržovat a opravovat – a které mohly v průběhu letu selhat. Ústrojí CC bylo navíc náchylné vůči omezením způsobeným letem ve velkých výškách a extrémnímu chladu.

S.E.5 měl ale dva kulomety a jen to bylo samo o sobě výrazným zlepšením. Pilot také seděl za křídly a měl dobrý výhled všude kolem sebe. Ve spojení s výkonným (třebaže až přespříliš vybíravým) motorem jste pak dostali vyvážený nosič zbraní, který létal rychleji než většina jeho protivníků a byl schopný je také vymanévrovat. Záleželo už jen na osudu a pilotovi – a Britové tak opět dostali jistou šanci.

Albert Ball začal s létáním ve Francii v roce 1916, kde svou bojovou kariéru odstartoval u 13. letky na starém B.E.2. Tento letoun přezdívaný „Vrtošivec“ (*Quirk*) byl těžký, pomalý, a co pro něj bylo vůbec nejhorší, vezl si s sebou pozorovatele. Každá letka však tehdy měla k dispozici i několik málo jednomístných výzvědných letounů a Ball na nich létal tak často, jak jen to bylo možné. Byl vždy individualistou, a proto ho neustále popouzela nejrůznější nařízení a vojenský dril. Jak to viděl on sám – byl zde proto, aby zabíjel Huny pro Boha a svou zem, ne proto, aby prováděl inspekce ubikací či vyplňoval formuláře. Jeho velící důstojník ho nakonec poslal k 11. letce se vzkazem, v němž stálo: „Tomuto mladému muži lze svěřit ten nejlepší jednomístný letoun na celé frontě. Dejte mu, prosím, nějakou práci.“ Přímo uprostřed bitev na řece Sommě v červenci 1916 pak Alfred Ball vzlétal ke spolupráci s pozemními jednotkami, útokům na zákopy a pouštěl se do leteckých soubojů, kdykoli se mu naskytla vhodná příležitost.