

Pilot od Žraločí perutě



■ Bert Horden v kabině svého Kittyhawku GA-Z



■ Mechanik „Nick“ Nicholas na GA-Z „Zephyr Breezes“, o který se tak dobře staral.



■ Zbrojíř ukládá nábojové pásy do zásobníků pro kulomety ráže 12,7 mm.



■ Bert Horden si za letadlem prohlíží škody, které obdržel GA-W „William“. Jeho „majitel“ nebyl nadšený, ale následující den v něm Bert letěl znovu.

V srpnu 1943 jsme tábořili kolem letiště Agnone, které se nacházelo pouze několik kilometrů jižně od Catanie v bažinách plných komárů, a bylo to opravdu nesnesitelné. Na vrcholu kopce, který čněl nad letištěm, byl opuštěný malý italský vojenský tábor, který se skládal ze dvou větších chat. Jedna měla nahoře prosklenou místnost. Okolo se nacházelo několik opuštěných polních děl. Bylo nám jasné, že by to bylo podstatně lepší ubytování než v bažinách. Jediným problémem bylo, že se zde ještě nacházelo několik těl mrtvých vojáků, která musela být odklizená. Náš lékař a vojenský kaplan zorganizovali vyčištění, a když všechno bylo vymeteno a čisté, přestěhovali jsme naše stany na kopec.

Mnoho bojových akcí, které jsme v té době podnikali, probíhalo v okolí Etny. Často to byly *Rhubarby* se čtyřmi stroji, kdy jsme útočili na vojenská vozidla a jiné cíle, na které jsme narazili. Jednu z takových akcí do okolí Randazzo vedl Kanaďan F/O „Goose“ Guess, kde jsme za sebou nechali plno zapálených nákladních aut. Když jsme ze strany obléтали Etnu, dostali jsme se do palby německého lehkého protiletadlového dělostřelectva. Ray Guess se nevrátil. Byl to on, kdo v severní Africe sestřelil Heinze Ludemanna, pilota Bf 109. Později jsme se dozvěděli, že byl zajat. Nikdy jsem nezjistil, proč se mu přezdívalo „Goose“ (Kachna).

Příležitostně jsme podnikali lety k italskému pobřeží, především jsme vyhledávali lodě. V zálivu Gioia jsme narazili na velký prám, který vypadal, že slouží pro přepravu německých vojáků. Shodili jsme na něj všechny naše 227kg bomby, ale všech 12 šlo mimo, proto jsme na něj zaútočili kulomety. Když začal hořet, najel na břeh. Dostal jsem se do palby vedené z pobřeží a uslyšel jsem za sebou velkou ránu. Zpět jsem se vrátil v pořádku a až na zemi jsem našel díru skrz trup Kittyhawku „W“, ve kterém jsem tentokrát letěl. Granát pouze o centimetry minul akumulátor a táhla řízení. Někoho jsem přesvědčil, aby mě vyfotil, když jsem si trup prohlížel. Majitel „W“ mi řekl, že už víckrát mi svůj drahocenný Kittyhawk nepůjčí, ale nebylo mu to nic platné, protože druhý den jsem v něm letěl znovu. Celá perut pod vedením Jackie Darwena byla tentokrát vyzbrojena 227kg bombami. F/L Bluett vedl horní šestici a byl jsem zařazen do tohoto roje. Potopili jsme vlečný člun a rozstříleli tažnou loď. Potom jsme těsně nad hladinou napadli nepřátelské kanony, které po nás střelily z útesu. Bluett nás potom vedl zpátky přes frontovou linii ve výšce 60 m, poskytovali jsme skvělý cíl a také jsme byli opět zasaženi. Nemyslím si, že to byla dobrá taktika.

Jackie Darwen se nerad vracel s nevystřelenou municí, a tak jsme strávili příliš dlouho nad cílem. Zpозdili jsme se tolik, že když jsme se



■ Společenská budova se dvěma děly a s výhledem na catánský přístav

dostali na letiště v Agnone, byla už docela tma. Samozřejmě že jsme neměli žádné vybavení pro létání v noci ani v Kittyhawcích, ani na zemi. Ale pozemní personál postavil všechny dostupné automobily kolem dráhy a jejich světlomety ji pro nás osvětlily, abychom měli větší šanci v pořádku přistát. Bylo několik tvrdých přistání včetně mého. Nakonec jsme překvapivě všichni přistáli ve zdraví, ačkoliv se sem tam objevilo několik děr. A tak výcvik v nočních létání u EFTS, SFTS a OTU nepřišel nazmar.

Dne 13. srpna jsme provedli další bojový let zaměřený proti lodím podél pobřeží zálivu Gioia. Střemhlav jsme bombardovali rychlý člun a malý vlečný člun, oba dostaly přímý zásah. Při zpáteční cestě jsme zautočili na hydroplán Blohm & Voss BV 138, který byl na hladině, a na Ju 52, která se snažila vzlétnout z pláže. Oba jsme zničili.

Vraceli jsme se přes Messinskou úžinu, která se v této době stala velmi nebezpečnou. Prý zde byla během dvoutýdenní evakuace německých jednotek ze Sicílie největší koncentrace protiletadlového dělostřelectva z celé Evropy. Třicet pět baterií těžkého flaku a zároveň nespočet baterií lehkého zde mělo své pozice. Tento let byl velmi frustrující, protože jsme již neměli žádné bomby a jen velmi málo munice, a proto jsme nemohli jít po člunech a větších lodích, které právě opouštěly messinský přístav.

„Dělostřelectvo 112. peruté“

V Agnone jsme vyzvedli dvě děla z jejich okopů, postavili je před naši jídelnu a zaměřili je na záliv Catania. Martin Barnes předtím, než nastoupil k letectvu, sloužil u dělostřelectva, a tak byl ustanoven velitelem polní baterie 112. peruté. V okolí se nacházelo množství munice, proto jsme mohli uskutečnit výcvik v nabíjení a obsluze. Všichni jsme se u toho bavili jak malé děti s novou hračkou. Konečně jednoho večera touha vystřelit si z těchto děl dosáhla vrcholu, ale nechtěli jsme požádat o povolení ke střelbě, protože bylo na nejvyšší míru pravděpodobné, že by nám to zamítli. A proto jsme přišli s mazaným plánem. Toho večera Jackie Darwen a jeho staří kamarádi zároveň s námi pořádali večírek v našem baru. Velitel polní baterie přinesl Jackiemu kus provazu a navrhl mu, aby za něj zatáhnul. Když tak učinil, ozvala se ohromná rána ze dvou děl, která vystřelila ječící granáty do zálivu. Zpočátku byl Jackie rozhořčený, že děla vystřelila bez jeho svolení, ale když si

uvědomil, že to byl on, kdo je odpálil, změnil názor a považoval to za ohromnou zábavu. Vystřelili jsme ještě několik dalších granátů. Nakonec přišla zpráva od Královského námořnictva, které kotvilo v přístavu Catania, že nám odpoví 305mm granáty, jestli je budeme dál otravovat!

Létání s Ca-100

Během našeho operačního nasazení z Agnone došlo k utlumení bojů a nebylo potřeba podnikat bojové lety. Pět se nás rozhodlo, že se pojedeme podívat, co nám může město Catania nabídnout. Naskákali jsme do menšího nákladního auta a vydali se po hlavní silnici. Počítání této silnice probíhalo v předchozích dnech krvavé boje a těžký zápach bitvy tu ještě visel ve vzduchu. Po straně silnice hořelo několik pohřebních hranic a u jedné z nich vojenský kaplan předčítal modlitbu. Nechutný zápach z hořících těl jsme ještě dlouho cítili v nose a již nikdy nedostaneme z paměti. S tímto jsme se u RAF často neseťkávali.

Byli jsme rádi, když jsme dorazili do Catania, byla dost poškozena a 8. armáda ji dobyla teprve před několika dny. Všechno bylo ztichlé, ulice téměř prázdné. Procházeli jsme se kolem a pomalu jsme začínali být přesvědčeni, že tu není nic k vidění, když jeden pilot zavolal: „*Pojďte sem, koukejte!*“ Zíral skrz otvor ve dveřích do nějakého skladiště. Všichni jsme se kolem něj nakupili. Uvnitř bylo několik letadel!

Bylo to velmi zajímavé zboží, a tak netrvalo dlouho a vyrazili jsme dveře a zjišťovali jsme, co jsme našli. Byla tam křídla, trupy, motory. Dost na to, aby se dalo sestavit šest nebo sedm letadel. Našli jsme od nich dokumentaci a zjistili, že se jedná o Caproni Ca-100 catanského aeroklubu. Velmi se podobaly Tiger Mothům s motory Gipsy Major, bezpochyby stavěné v licenci. Bylo navýsost jasné, že bude zábavné tuto válečnou kořist dopravit zpět do Agnone.

Večer jsme v jídelně ve staré italské vojenské chatě řekli našemu veliteli a Jackie Darwenovi o našem nálezu v Catanii. Když jsme vše dopodrobna vylíčili, Jackie se rychle rozhodl. Zvedl polní telefon: „*Skupinový hovor, všem perutím. Chci konvoj tří tunových nákladních aut za úsvitu v Catanii. Přivezte všechny části letadel Caproni!*“

Díky tomu získala 112. „Žraločí“ peruté do svého stavu dva letuschopné Caproni Ca-100. Zbytek nalezených letadel byl rozdělen vždy po jednom mezi ostatní peruté křídla. Naše peruté

měla dvě, protože jsme je našli. Mechanici je rychle sestavili a 24. srpna jsem si mohl zapsat první samostatný let na Caproni Ca-100 do svého letového deníku.

Od ostatních letadel, se kterými jsme doposud létali, se lišily jedním podstatným jevem – plyn se ovládal opačně. Když jsme chtěli přidat plyn, museli jsme táhnout dozadu. To samozřejmě vyvolalo několik riskantních situací, zvláště při přistání. Bylo poněkud obtížné si zapamatovat, že je potřeba plynovou páku zatlačit, abychom vypnuli motor. Kola podvozku vypadala jak od kočárku a za letu byla skloněná dovnitř. Při přistání se vyrovnala.

Pozemní personál byl také potěšen. Za to, že Caproni sestavili a namalovali na trup kódová označení GA-1 a GA-2, jsme je v nich brali jako cestující na vyhlídkové lety, když jsme měli čas mezi bojovými operacemi. Dokonce i Taffy si užil příjemný let za slunečného počasí. Kittyhawky byly samozřejmě jednomístné, a tak nebylo možné brát někoho navíc. Můj mechanik Nick byl obzvláště vděčný. Bylo to to nejmenší, co jsem pro něj za jeho svědomitou práci při údržbě mého Kittyhawku mohl udělat. Nikdy jsem neměl žádný závažný problém s motorem. Během následujících dvou týdnů, mezi neustálými bojovými akcemi proti nepříteli, jsme si s těmito milými lehkými letadly užili hodně zábavy. Říkali jsme jim „Pissies“. Používali jsme je i při nákupu nějakých pochoutek pro naši jídelnu.

„Skákavé bombardování“

Pravý pocit hrůzy mezi piloty vyvolávaly akce, během nichž jsme měli zabránit co nejvíce nepřítelům uniknout přes Messinskou úžinu do San Giovanni v pevninské Itálii. Tyto bojové lety jsme prováděli přes těžkou protiletadlovou palbu, která zakrývala nebe do výšky kolem 2400 m. Stříleli na nás z obou břehů. Němci používali poměrně moderní trajekty Siebel, a když jsme se k nim přiblížili, zahájili na nás palbu i vojáci ze svých lehkých zbraní.

Některé dny naše peruté podnikla i 36 bojových letů. Někdy jsme bombardovali střemhlav, někdy jen postřelovali z kulometů. Při střemhlavém bombardování to znamenalo nejdříve prorazit protiletadlovou palbou 88mm kanonů, potom 40mm a nakonec, při vybírání letu, 20mm a z lehkých ručních zbraní, přesto šance zasáhnout pavidlo byla malá. Potopili jsme



■ Operační důstojník 112. peruté Martin Barnes u baterie polních děl



■ Caproni Ca-100 catanského leteckého klubu, srpen 1943. Povšimněte si zvláštního perutního označení.

■ Piloti a pozemní personál si užívali „hraní si“ s Caproni.



■ Náš hotel „centrum odpočinku“ na úbočích Etny, dějiště mnoha památných flámů

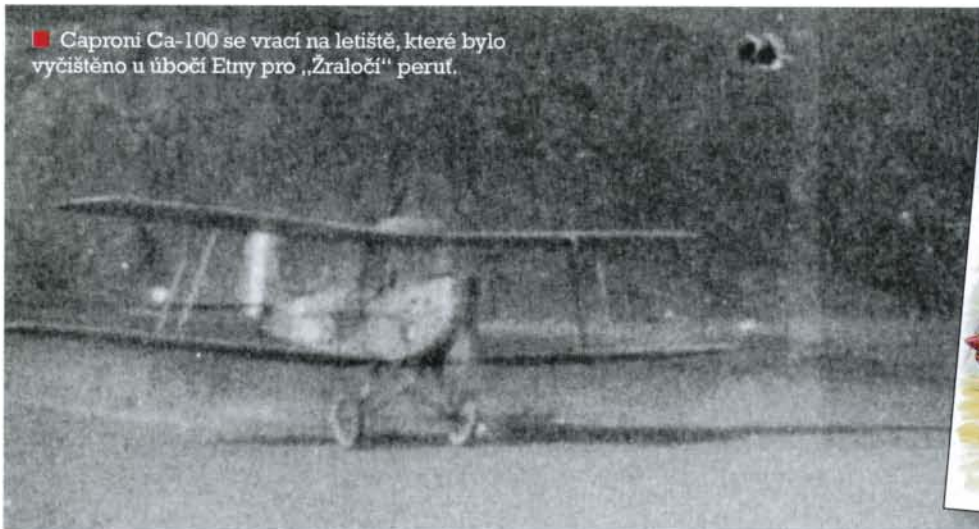
několik trajektů a vlečných člunů, ačkoliv žádný pilot si nemohl nárokovat samostatný úspěch. Všechny byly týmovou prací. Tyto bojové lety byly opravdu náročné a začínal jsem být trochu deprimovaný z výhlídky, zda toto dokáží přežít nebo ne. Myslím si, že ostatní se také cítili podobně. Atmosféra v jídelně pro piloty byla v tyto dny mírně utlumená.

Kvůli těmto problémům přišel Jackie Darwen s novátorskou myšlenkou, jak lépe potápět lodě v úžině. Nazval ji „skákové bombardování“

a rozhodl se ji vyzkoušet. Hlavním prvkem bylo přiblížit se k lodi z boku těsně nad hladinou, odhodit naše 227kg bomby, které měly „doskákat“ po vodě a prorazit bok lodí. Celá myšlenka se mi zdála divoká a velmi nebezpečná.

Jackie ji jednoho večera s námi probíral v jídelně a neměli jsme jinou možnost než mu říci, že do toho jdeme s ním. Druhého dne Jackie vedl šestičlenný roj, aby vyzkoušel „skákové bombardování“. Letěli jsme nad mořem podél východního pobřeží, jak nejnižší jsme mohli. Směřovali jsme k smrtící úžině. Letěli jsme tak nízko, že si naše čísla stěžovala, že nemohou podletět vír způsobený svými vedoucími. Byl jsem tak napjatý strachem, že mně zbělely klouby na ruce, jak jsem silně tisknul knipl. Hlavou mi procházely všechny možné strašidelné představy. Náhle jsem ve vodě před sebou uviděl skupinku delfinů. Vůbec jsem nad nimi nepřemýšlel, moje myšlenky byly úplně někde jinde. Náhle se ve vysílačce ozval nezaměnitelný Jackieho hlas: „Jaký nádherní delfini. Všimli jste si jich?“ Náhle jsem měl hrozný pocit z protikladů. Myslel jsem na malou šanci tento bojový let přežít a náš velitel obdivuje zatracený delfiny. Začal jsem se hystericky smát – bylo to jedinkrát, co si pamatuji, že jsem se během bojového letu tak nahlas smál.

■ Caproni Ca-100 se vrací na letiště, které bylo vyčištěno u úbočí Etny pro „Žraločí“ perutě.



Podařilo se nám nepříteli překvapit. Vpravo před námi se objevila dvě plavidla plná vojáků. Jackie jako první odhodil svoji bombu. Rozbila se na kousky při dotyku s hladinou, našťásti ale nevybuchla. Zbytek našich bomb jen zmizel ve vodě.

Palba z lehkých zbraní podstatně zesílila, ale hlavní protiletadlové kanony nestřílely, proto Jackie rozhodl, že na lodě zaútočíme kulomety. Následovali jsme jej a zahájili bitvu s vojáky na palubách. Pociťil jsem smutek, když jsem viděl, že začal hořet jeden Kittyhawk. Australský pilot vystoupal a nakonec vyskočil na padáku. Rychle jsme se odpoutali a za námi zůstala jedna hořící loď. Směřovali jsme na základnu. Později jsme se od jiných pilotů dozvěděli, že byla nakonec potopena. Nebyl to tedy úplně neúspěšný let.

Druhý den vedl Jackie další bombardovací útok. Naštěstí beze mne. Tentokrát se pokusili v posledním okamžiku nabrat výšku a shodit bomby přímo na lodě. Překvapivě žádný Kittyhawk nebyl výbuchem zasažen. Naštěstí Jackie zjistil, že tento způsob nefunguje, jak si představoval, a tuto myšlenku opustil.

Jackie byl prokletím pro pozemní personál, protože se nikdy nevracel bez toho, aby jeho stroj utřel nějaké poškození. Na svém Kittyhawku měl namalováno kódové označení GA-JD. Jednou se vrátil s ohnutými špičkami listů vrtule, když zavadil o vršek německého vozidla. Nebyl jediným, kdo při postřelování pozemních cílů létal tak nízko. Ken Middlemist se jednou vrátil s telegrafním drátem omotaným kolem chladiče motoru, protože při útoku na pozemní cíl srazil telegrafní sloup.

Itálie kapitulovala 7. září a 12. jsme letěli nad Apeninský poloostrov, abychom podpořili invazi do vlastní Itálie. Do té doby jsem u „Žraločí“ perutě odlétal 51 bojových letů.

*Tento text je ukázkou z knihy Bert Hordena **Pilot od Žraločí perutě**, kterou pro Vás připravuje k vydání nakladatelství Naše vojsko. Bert Horden bojově létal na Curtissech P-40 Kittyhawk u 112. perutě nad severní Afrikou, Sicílií a Itálií, celkem se zúčastnil 130 bojových akcí, převážně při přímé podpoře pozemních jednotek.*

