

Bombardovací mafie

„Bombardéry se vždy dostanou k cíli.“

Britský premiér Stanley Baldwin

Grafton Underwood, 17. srpna 1942

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ovládnutí vzduchu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bombardovací mafie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mraky letadel

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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