Kapitola 4

Rok stíhače: duben 1917 – duben 1918



FOKKER DR.I

NĚMECKO HLADOVĚLO. Mouku, topný olej a všechny ostatní základní produkty – dokonce i brambory – zasáhl kritický nedostatek. Vojáci dostávali papírové spodní prádlo, protože bavlna nebyla. Císař Vilém, bezmocný a váhající, neměl v záloze žádná řešení a kancléř Theobald von Bethmann-Hollweg rezignoval. Díky tomu se Ludendorff s von Hindenburgem dostali přesně tam, kde chtěli být – do pozice absolutní kontroly. V podstatě převzali vládu nad císařstvím a přetvořili jej ve vojenskou diktaturu. Bagdád padl do rukou Britů a partyzánská válka vedená T. E. Lawerencem proti Turkům převrátila Arábii vzhůru nohama. Rakousko-Uhersko stálo na pokraji kolapsu. Mladý císař Karel I. se pokusil uzavřít separátní mír s Dohodou a nabídl Francii oblast Alsaska-Lotrinska.

Své vlastní problémy měli ale i Spojenci. Díky vzpouře, která proběhla ve francouzské armádě, byla přinejmenším polovina jejích frontových divizí neschopná boje a nový velitel Henri Philippe Pétain teprve začal obnovovat pořádek a disciplínu. Vůdcové vzpoury byli zatčeni a odsouzeni k smrti, zatímco Pétain se osobně pustil do řešení stížností vojáků. Vydávaly se dovolenky, zlepšila se strava a dorazilo i nové oblečení a výstroj. Nejvíce ze všeho však Pétain využíval svou pověst „vojáckého" generála k tomu, aby svým mužům slíbil, že už nebudou žádné zbytečné a jalové ofenzívy. A oni mu uvěřili. Vzpoura byla formou protestu, nikoli revolucí, a Francie měla jak potřebné zdroje, tak vůli na vládní úrovni, aby daný problém vyřešila.

S Ruskem to bylo jiné. Car Mikuláš II. v březnu abdikoval a v Moskvě panoval zmatek. Celé jednotky ruských vojáků vyhlásily provizorní velikonoční příměří, přičemž některé z nich postřílely své důstojníky a poddůstojníky, kteří se jim v tom snažili zabránit. V polovině dubna se ze Švýcarska vrátil Lenin a bolševici vystoupili v opozici vůči prozatímní vládě. I navzdory tomu se ale ruským jednotkám podařilo během července uskutečnit ofenzívu na 50 kilometrů dlouhé frontě v Haliči. Když však spojená německá a rakousko-uherská armáda přešla do protiútoku, desítky tisíc vojáků jednoduše opustily své pozice. Příslovečný nápis na zdi zněl: Ruská účast ve Velké válce se chýlí ke konci.

Douglas Haig, velitel BEF, zjevně nic z toho neviděl – a pokud ano, nejevil o to žádný zájem. Staral se spíše o to, jak dokončit ofenzívu u Arrasu, a svůj záměr hodlal provést i bez Francouzů, kterými otevřeně opovrhoval. Před úsvitem 3. května se britská 1., 3. a 5. armáda vydrápaly ze svých zákopů a zamířily na východ. Na úseku mezi hřbetem u Vimy a Bullecourtem, širokém 25 kilometrů, se unavení Britové, Kanaďané a příslušníci ANZAC znovu dostali do palby německých zbraní. Jejich krycí dělostřelecká baráž totiž nesta-

čila na to, aby vyrvala díry do německého ostnatého drátu nebo zničila kulomety, které na ně teď mířily.

Jejich útok byl fiaskem od samého počátku a k jeho zastavení došlo už následujícího dne. S výjimkou (na 1. světovou válku) působivých územních zisků během prvních osmačtyřiceti hodin tak Spojenci neměli nic, čím by mohli vyvážit několik set tisíc mrtvých, raněných nebo nezvěstných vojáků.

Britům bylo jasné, že specializovaná výbava, včetně tanků a letadel útočících v součinnosti s pěchotou a dělostřelectvem, může prorazit i těmi nejsilnějšími obrannými postaveními, která před nimi stojí. Vyčerpaná pěchota, jež operovala za hranicemi svých možností, však byla v dané chvíli velmi zranitelná. Když se bránila následným protiútokům, RFC jí přispěchal na pomoc s „protiofenzivními" hlídkami – nově formulovaným řešením jednoho starého problému.

Pouhé dva dny předtím, než jsme obdrželi rozkazy, jež byly zvláště vypracovány pro takový případ a jež se svou novou koncepcí vešly ve známost jako protiofenzivní hlídky… jsem dostal instrukce, že má letka má provést proti nepřátelskými pozicím útok kulomety a bombami z velmi malé výšky. Letěli jsme v různých hladinách mezi 15 a 100 metry, postřelovali a bombardovali roztroušené skupinky nepřátelských vojáků, zákopové pozice a dopravní prostředky… Sopwith 1½ Strutter se při této práci konečně dočkal svého uznání.

— MAJOR SHOLTO DOUGLAS, 43. LETKA, RFC

Z nutnosti tak byla zaseta první semínka smíšených operací a specializované blízké letecké podpory. To vše se stalo stěží dva roky poté, co Roland Garros ve svém křehkém jednoplošníku s přišroubovaným kulometem názorně předvedl vojenský potenciál letadla.

BEZPROSTŘEDNĚ PO ARRASU začali Britové v dosud nevídaném měřítku přesouvat své muže a výbavu do oblasti belgického města Ypres. Douglas Haig, který nikdy nepatřil mezi ty, kdo měnili svůj názor, se totiž rozhodl uskutečnit svůj dlouho očekávaný obojživelný výsadek za německými liniemi, provedený ruku v ruce s útokem blízko Ypres. Byl toho názoru, že pokud v tomto sektoru dojde k průlomu podél pobřeží, mohlo by se podařit jednak obsadit belgické přístavy, kde měly svá útočiště německé ponorky, jednak současně obejít po křídle německou linii. Kdyby takový tah vyšel, BEF by mohl zaútočit na nepřátelské křídlo, provést obchvat Hindenburgovy linie a donutit Němce k ústupu.

Ludendorff, který odhadoval, že americká intervence většího významu představuje přinejmenším rok vzdálenou skutečnost, naproti tomu pevně věřil v účinnost Hindenburgovy linie. Její hodnotu prokázaly dubnové ofenzívy a on počítal s její silou, která mu vedle francouzské vojenské slabosti a anglických politických problémů měla poskytnout kýžený čas. V tomto směru se však přepočítal.

Královský letecký sbor totiž Němce nedostihl jen na poli technologie, ale i výcviku. V období let 1914 až 1916 byly britské letecké školy v otřesném stavu. Piloti dostávali jen nepatrnou, nebo vůbec žádnou instruktáž v letecké akrobacii, neprobírali žádnou leteckou střelbu a ve smyslu taktiky nebylo v dané době zformulováno nic, co by se v dostatečné kvalitě mohlo předávat dále. Piloti měli obecně na svém kontě dvě hodiny instruktáže ve dvojici, po níž následovalo dalších pár hodin sólového letu. Pokud prošli svou půlhodinovou leteckou prověrkou, dostali certifikát Královského leteckého klubu (Royal Aeronautical Club) a postoupili do Ústřední letecké školy v Upavonu.

Zde studenti dostávali jen málo školení a přednášek na zemi a strávili zhruba šest týdnů létáním na B.E.2. K absolvování kurzu

bylo běžně zapotřebí mezi patnácti až dvaceti letovými hodinami (v závislosti na počasí), jeho závěrečnou částí pak byla další prověřovací zkušební „jízda". Vzhledem k situaci, jež panovala ve Francii, byli piloti-absolventi obvykle ihned odesíláni ke svým frontovým letkám, přičemž často zcela postrádali letový čas strávený v typu letounu, s nímž měli létat do boje. Většina letek se snažila zorganizovat pro nově příchozí alespoň „vyhlídkovou jízdu", kdy si prohlédli letiště, naučili se několik orientačních bodů a vyzkoušeli si jedno nebo dvě přistání. Někdy to však nebylo možné a nováček to jednoduše musel „zkrátit". Nicméně i přes ztráty dosahující u některých jednotek až 100 procent byla početní převaha stále tou jedinou věcí, která Spojence udržovala na obloze. To se muselo změnit.

A změny se skutečně dostavily. Na začátku roku 1917 dostal podplukovník Robert Smith-Barry nařízeno, aby rozjel činnost Zvláštní školy leteckého boje (Special School of Aerial Fighting), která byla založena v Gosportu. Smith-Barry byl ve Francii od samého začátku. Nejprve létal na B.E.8 u 5. letky, poté se v dubnu 1916 připojil k 60. letce. V červenci se ujal velení a od kapitána Rainsforda Balcombe-Browna se také naučil, jak se dostat z vývrtky – tento Novozélanďan si danou techniku mistrně osvojil.* Vývrtka totiž nebyla do té doby plně pochopena a téměř vždy měla smrtelné následky. V leteckých školách se samozřejmě nic takového nevyučovalo, a pokud si někdo uvědomoval nedostatky britského výcvikového systému, byl to právě Smith-Barry. Pro svou novou školu tedy musel sestavit učební program doslova od nuly.

V Gosportu se přednášky týkající se motorů, zbraní a letecké akrobacie pojily s nejnovějšími taktickými poznatky přicházejícími

* Do konce války si 60. letka nárokovala 320 vítězství. Z jejích řad vzešlo dvacet šest es včetně Billyho Bishopa a Alberta Balla.

z fronty. Do letounů byly nainstalovány zvukovody, aby instruktor mohl hovořit se svým studentem – ne ho jen mlátit po hlavě a řvát.

Smith-Barry si jako svůj primární výcvikový letoun zvolil Avro 504, protože se jednalo o poslušný stroj, který byl shovívavý k chybám studentů a vybavený dvojitým řízením. Avro operovalo v polních podmínkách od samého začátku války a mělo i tu pochybnou čest být prvním britským letounem sestřeleným ve Francii.* Účelům Smith-Barryho nicméně naprosto vyhovovalo, protože požadoval, aby studenti byli vystavováni nebezpečným situacím, které je měly naučit jak se z nich dostat. V kontrolovaných situacích se prováděla letecká akrobacie, vývrtky i simulace problémů s motorem. Smith-Barry byl totiž toho názoru, že prostřednictvím takového postupu člověk získá jistotu a *doopravdy* se naučí létat – což představuje dvě nezbytné vlastnosti stíhacího pilota. Znamenalo to také, že pilot odcházel do boje důkladně obeznámen se svým letounem a nemusel se snažit dostat stroj pod kontrolu, zatímco se učil bojovat a pokoušel se přežít.

Gosportský systém se stal modelem, který určitým způsobem napodobily všechny budoucí výcvikové kurzy.** Hugh Trenchard prohlásil, že Smith-Barry byl člověkem, který „naučil letectva na celém světě, jak mají létat". V důsledku toho mohli piloti, kteří přijížděli do Francie ve druhé polovině roku 1917, těžit z výhod mnohem lepšího výcviku, než ti, kteří na místo dorazili před nimi. Současně s tím vstoupily do služby nejnovější S.E.5 i nesmírně úspěšný Sopwith Camel. Se zvyšujícím se počtem pilotů, kteří přežili, pak narůstala také efektivnost Královského leteckého sboru.

---

* Identifikační číslo 390, 5. letka RFC, dne 22. srpna 1914. Není bez zajímavosti, že tento stroj byl vlastně prvním skutečným dokladem o příjezdu Britů do Francie, který německé vrchní velení akceptovalo.

** Američané ho okopírovali ve všech detailech a stále tvoří základ jejich současných výcvikových programů.

Camel představoval v mnoha ohledech špičku britského vývoje stíhacích letadel během Velké války. Byl zhruba stejně velký jako Pup, zároveň měl však větší hmotnost a dokázal vystoupat do větší výšky. Byl také jednoznačně mnohem výkonnější – používaly se do něj nejrůznější motory, převážně značek Bentley nebo Clerget – a jeho velkým kladem byly dva kulomety, jež nesl. Právě díky hrbu, jenž vznikl díky kovovému aerodynamickému krytu těchto dvou synchronizovaných Vickersů ráže 7,7 mm, dostal Sopwith F.1 svou přezdívku „Velbloud".

Ta zároveň obdivuhodně vystihovala jeho temperament. Piloti popisovali Camel jako létající „bestii" – měl aerodynamicky nestabilní konstrukci, která mu dávala neobyčejné manévrovací schopnosti. Díky ní byl však také současně obtížně zvládnutelný. Tommy Sopwith totiž z důvodu zjednodušení výroby a urychlení jeho nasazení v bojových podmínkách použil přímé, vodorovné horní křídlo s nulovým vzepětím (*dihedral*).* Aby Sopwith tento chybějící prvek vykompenzoval, pouze zdvojnásobil úhel vzepětí dolního křídla. Takový krok vyvolal celou řadu problémů spojených se stabilitou letounu v jeho podélné ose, zvláště pak ve spojení s výkonným motorem, který způsoboval ohromný točivý moment. Jestliže tedy pilot nedržel během startovacího rozjezdu směrovku naplno doprava, Camel se po křídle stočil do strany a začal se otáčet kolem dokola (*ground-loop*), čímž si získal zaslouženou pověst zabijáka.** V rukou správného pilota však tato nestabilita umožnila provádění smrtících manévrovacích schopností a Camel byl díky své obratnosti schopen porazit kterýkoli z německých letounů.

* Vzepětí lehce zdvihá křídlo v širokém tupém úhlu.

** Při nehodách zemřelo celkem 385 pilotů camelů. 413 jich zahynulo v boji.

Ruku v ruce s větším počtem nasazených letounů a dlouho očekávanými dvěma kulomety se Camel stal postrachem *Luftstreitkräfte*. Němci ale nebyli ani zdaleka vyřízení. Konstrukce jejich letadel možná vstoupily do jakéhosi období stagnace (několik pozoruhodných výjimek mělo teprve přijít), jejich přeživší zkušení piloti však stále neměli konkurenci. Během závěrečné fáze arraské ofenzívy byl sice Rudý baron na dovolené a jeho bratr Lothar utrpěl těžké zranění krátce poté, co Baron odjel. Pořád tu však byl Voß, stejně jako Kurt Wolff, Josef Jacobs a desítky dalších. Spojenci neměli nikoho, kdo by mohl hrát roli von Richthofenova protějšku, a průměrná úroveň zkušeností dosahovala v britských a francouzských letkách nižší míry než u Němců. Situace se měnila, avšak velmi pozvolna.

Werner Voß, „Létající husar", se vrátil zpět z Německa plný energie a ve velkém stylu. Tento možná nejlepší německý stíhací pilot celé války byl výtečným střelcem a skvělým letcem. Voß byl navíc od přírody zručným mechanikem. Pracoval na svých vlastních motorech a kulometech, které seřizoval a upravoval kvůli jejich maximální efektivnosti. Vzhledem ke svému majetnému zázemí vykazoval nenucenou zahálčivost, běžnou v jeho společenské třídě, do boje však vždy vyrážel v kompletní uniformě pro případ, že by ho poslali k zemi. Ve věku sotva dvaceti let měl už rok trvající frontovou praxi a Angličany začal sestřelovat, když mu bylo osmnáct. Do konce května 1917 měl Voß na svém kontě 31 sestřelů, Modrého Maxe a velení Jasta 5.

V této době už letci na obou stranách chápali praktické i teoretické stránky leteckých soubojů. Znali střelbu s nadběhem, třebaže jen nemnozí z nich ji zvládali před zavedením zaměřovačů, které počítaly s úhlem vychýlení. Rozuměli i kružnici obratu. (Viz Příloha A: Anatomie leteckého souboje.) V době kulometů, pálících dopředu a na krátkou vzdálenost, byla její znalost životně důležitá. Ne že byste se zrovna museli dostat za letadlo, abyste ho mohli sestřelit, to jistě ne, pokud

jste se ale drželi za přímkou jeho křídel, jednomístný typ stíhacího letounu na vás nemohl střílet, protože jeho zbraně mířily dopředu.

Piloti jako Voß si také osvojili používání „vertikály". Ta zahrnuje manévrování nahoru, dolů a úhlopříčně, ne jen do stran, jako tomu je v „horizontále". Má to spoustu výhod. Zaprvé – boj ve vertikální rovině vyžaduje mnohem větší zručnost při létání, kterou mnozí nezkušení piloti neměli. Zadruhé – většina pilotů má tendenci rozhlížet se kolem sebe pouze horizontálně a dívat se přímo za svůj vlastní ocas (tato aktivita nese název „hlídat šestku").* Prověřovat vertikálu, a to nahoře i dole, vyžaduje vědomé úsilí a trénink. Mnozí jedinci to nedělali, a tak nikdy nespatřili nepřítele, který je zabil. Zatřetí – používání vertikály zásadně mění manévrovací potenciál letounu. Když například sestupujete nebo letíte střemhlav, vaše letová rychlost je mnohem vyšší. Spojte to se skutečností, že nejste vidět, protože se nikdo nedívá vzhůru, a máte nabito ke skvělému sestřelu. Pokud stoupáte zdola, i v tomto případě vás pravděpodobně nikdo neodhalí, navíc míříte přímo na zranitelné břicho. Taková byla oblíbená metoda útoku Alberta Balla a jen nemnoho jiných ji umělo napodobit.

Kružnice obratu stoupajícího letounu bude mnohem menší, protože v nejvyšším bodě vašeho otáčení pracuje gravitace pro vás. Představte si vejce při pohledu ze strany, s vertikálním letadlem na mnohem menším, zaobleném konci a horizontálním letadlem letícím podél širší středové části. Vaše menší kružnice se vejde do jeho větší, což vám umožní se obrátit, zamířit a vystřelit. Tento manévr vás dostane dovnitř nepřítelovy kružnice, zatímco svůj letoun udržíte „mimo rovinu" a také – jak doufáte – mimo dosah jeho zbraní. I okolní faktory jako například slunce jsou navýsost smrtící, když je

* * Podle pozice na ciferníku hodinek, když se na něj díváte shora. Šest hodin je vzadu.

využijete spolu s uvedeným manévrováním mimo rovinu nepřítele. Většina bojových pilotů, kteří přežívají, používá kombinaci těchto technik, aby se prohnali středem boje, stříleli na všechno, co uvidí, a pak se vzdálili od změti vířících letadel. Té se říkalo buďto „klubko" (*fur ball*) nebo „boj na nože" (*knife fight*) a zaplést se do ní znamenalo rychlou cestu domů v bedně. Zpracovávat takové množství informací a udržovat si přesný přehled o celkové situaci při několika rychle se pohybujících letounech je extrémně obtížné. Ať už jste sebelepší, někdo vás pravděpodobně dostane dříve, než je stačíte všechny sestřelit, nebo zmizet.

Voß odstartoval jednoho časného nedělního rána ze svého letiště v Markebeke, ležícího blízko belgicko-francouzské hranice. Právě se vrátil z Berlína. Předtím cestoval celou noc a pořád měl kocovinu. Tony Fokker totiž nesmírně rád organizoval večírky a v hotelu Bristol na slavné berlínské Unter den Linden uspořádal velkou party.

Kolem půl osmé letěl nad Roeselare v západní Belgii letoun DH.4 náležící k 57. letce, který mířil zpět k britským liniím. Jeho pilotem byl poručík S. L. J. Bramley. Ačkoli byl rychlý, silný a dobře vyzbrojený, tento jednomotorový britský bombardér nebyl pro Fokkerův trojplošník (*Dreidecker*) žádným soupeřem. Bramley a jeho pozorovatel, poručík J. M. de Lacey, pravděpodobně vůbec nespatřili Voßův černý emblém s lebkou a zkříženými hnáty, když je dávka z jeho kulometů poslala dolů k zemi, na níž dopadli v plamenech.

Voß se kvůli potížím s motorem vrátil zpět. Přistál, snědl snídani a pořádně si zdříml. Později téhož odpoledne znovu vzlétl v rezervním Dreideckeru, který se pyšnil stříbromodrým lakem a červeným kuželem vrtule. Voß zamířil na západ směrem k frontovým liniím, načež zpozoroval osamělý S.E.5. Okamžitě na něj zaútočil, nevšiml si ale roje britských stíhačů, letícího o něco výše a trochu dále na západ.

Těchto šest letounů S.E.5 patřilo k 56. letce. Vedl je kapitán James McCudden a předtím ve výšce 1 800 metrů přelétly frontu u Bikschôte, odkud se vydaly směrem na severovýchod. McCudden spatřil kličkující S.E.5 v poloviční vývrtce s modrým trojplošníkem přilepeným za ocasem. Šest Britů se vzápětí nad Poelcapelle překlopilo na záda a zaútočilo, přičemž McCudden s poručíkem Arthurem Rhys-Daviesem se ve svorce pustili vpravo a vlevo od německého letounu.

Voß byl však příliš zkušený na to, aby se nechal takovým způsobem nachytat. Dokonce i ve chvíli, kdy se zaměřoval na svůj cíl, si neustále „hlídal šestku" a okamžitě si všiml hrozeb, které se na něj shora řítily. Sám se teď stal cílem, a protože neměl kam utíkat, svůj úžasně manévrovatelný trojplošník obrátil čelem vzad a zaútočil. Při pohledu na to, jak se zranitelný ocas změnil ve dvojici kulometů Spandau, se britská formace rozpadla. McCudden později vzpomínal: „Německý pilot nás spatřil a nanejvýš znepokojivým způsobem se obrátil. Nebyl to ani stoupavý obrat, ani souvrat, ale jakási poloviční vývrtka…. Jakmile jsem vypálil, jeho nos se otočil nahoru ke mně a já uslyšel ťuk-ťuk-ťuk-ťuk, když mě těsně minuly jeho střely."

Poté, co přežil počáteční průlet, se Voß ocitl ve výhodě. Jeho protivníci buďto drželi stejnou výšku, nebo klesali a nabírali rychlost směrem *pryč* od něj. Jeho trojplošník mohl v obratech lehce vymanévrovat každý S.E.5, navíc se pohyboval na nejvyšší pozici celého souboje. Byl sice pomalejší, měl však potřebnou výšku a také lepší manévrovací schopnosti. Možná se mohl odpoutat tak, že by zamířil zpět do mraků, a pak se jako o závod pustit směrem domů.

Na půl vteřiny tato možnost pravděpodobně existovala, Voß byl ale stíhacím pilotem a vřela v něm krev. Neprojevil ani ten nejmenší náznak zaváhání a zůstal právě tam, kde byl, zatímco se obracel a střílel na každý cíl, který se mu naskytl.

V této chvíli se německý trojplošník nacházel uprostřed naší formace a způsob, jak s ním jeho pilot zacházel, byl úžasný na pohled. Zdálo se, že střílí na nás všechny současně, a třebaže jsem se dostal podruhé za něj, udržel jsem se tam stěží jen chvilku. Jeho pohyby byly tak rychlé a nepředvídatelné, že ho nikdo z nás vůbec nedokázal udržet v zaměřovači po nějakou rozhodující dobu…. Všiml jsem si, že trojplošník letí na hrotu kužele stopovek z přinejmenším pěti strojů současně, a každý ze strojů měl dva kulomety.

— KAPITÁN JAMES McCUDDEN, 56. LETKA, RFC

Voß se bil o svůj život a při takové přesile letěl instinktivně – v dané chvíli neexistoval žádný jiný způsob, jak vést boj. Cíle byly úplně všude. Se štěstím vypálená střela, která zasáhne britského pilota nebo motor, okamžik, kdy jednomu z britských letadel dojde palivo či munice – to vše bylo stále možné, stejně jako šance, že se objeví kamarád, který mu přijde na pomoc. A poručík Carl Menckhoff z Jasta 3, sedící v kokpitu Albatrosu s červeným nosem, udělal přesně to. Nebral ohledy na přesilu, ani na svou nevýhodnou pozici, vrhl se přímo doprostřed boje a snažil se chránit ocas trojplošníku. Voß okamžitě zanechal čistě defenzivního létání a začal znovu útočit. Také Menckhoff byl vynikajícím pilotem, při krytí Voße byl však sám sestřelen Rhys-Daviesem.

Tou dobou se už ale souboj pozvolna přesunul dále na jihovýchod a odehrával se v mnohem menší výšce nad stále temnější zemí. Arthur Rhys-Davies stále vedl s trojplošníkem boj na nože. Voße všechny předchozí obraty zpomalily, neměl už výšku, kterou by mohl využít, a byl donucen k téměř horizontálnímu letu. Když trojplošník prolétl po jeho pravém křídle, Rhys-Davies pálil z obou svých kulometů. Dreidecker nejprve přešel do kolísavého a nepravidelného letu, pak

se zřítil přímo k zemi. Ať už byl Voß mrtvý ve chvíli, kdy jeho letoun zamířil střemhlav dolů, nebo jen utrpěl zranění, Němec i jeho letoun se rozpadli na tisíc kusů nedaleko na sever od Frezenburgu, za britskými liniemi.

Piloti 56. letky věděli, že svedli bitvu s jedním z těch nejlepších a že proti nim všem dohromady by nikdo jiný přežít nemohl. Britští letci, kteří se tohoto souboje zúčastnili, měli na svém kontě celkem přes osmdesát německých letounů, avšak Werner Voß s nimi bojoval plných deset minut a pět letounů poškodil tak těžce, že tři z nich nouzově přistály a dva další byly zcela na odpis.

Jeho tělo bylo identifikováno podle dokumentů, které měl v kapsách, a Modrého Maxe, zavěšeného kolem krku. Když se Arthur Rhys-Davies dozvěděl tuto zprávu, řekl: „Ach, kdybych ho tak jen mohl dostat na zem živého."

McCudden s ním souhlasil a později napsal:

Dokud budu naživu, nikdy nezapomenu na svůj obdiv vůči tomuto německému pilotovi, který deset minut bojoval sám s námi sedmi a do všech našich strojů vystřílel několik střel. Jeho létání bylo úžasné, jeho odvaha velkolepá.

Pro stíhacího pilota neexistuje lepší náhrobní nápis.

MEZI DALŠÍ případy špatného odhadu situace, jichž se Němci v roce 1917 dopustili, patřilo také obnovení neomezené ponorkové války, na níž pohlíželi jako na jediný způsob, jak přiškrtit zásobování Anglie a ukončit blokádu Německa. Útoky ponorek se totiž staly dostatečným argumentem pro ty v Anglii a Spojených státech, kdo si přáli otevřený vstup Ameriky do válečných akcí. Vyhlášení války ze strany USA dne 6. dubna 1917 proto nebylo žádným skutečným překvapením. Na

rozdíl od dneška, kdy po takové deklaraci okamžitě následuje útok z druhé strany světa, se ale v roce 1917 nic takového stát nemohlo. Spojené státy nedisponovaly žádnými tanky, žádnými letadly, která by stála za zmínku, a jejich armáda byla tak malá, že její nejpočetnější jednotkou byl pluk. Neměly ani žádné novější bojové zkušenosti – Kuba a Mexiko se daly počítat jen stěží.

Ve smyslu jednotlivců se Američané zapojili do války už od samého začátku – francouzské frontové divize dostaly k dispozici muže a vozidla tří odlišných dobrovolnických zdravotnických skupin.* Jiní, kteří chtěli bojovat a ne řídit nákladní auto, vstoupili přímo do britských nebo francouzských ozbrojených sil. Norman Prince s Williamem Thawem byli Američany žijícími ve Francii, kteří dostali nápad zformovat zvláštní leteckou jednotku amerických dobrovolníků. Oba muži se stali piloty francouzského letectva a odešli na frontu k různým bojovým letkám. Dalším americkým pilotem bojujícím spolu s Francouzi byl Elliot Cowdin, který nastoupil do služby v prosinci roku 1915.

V Paříži žila celá kolonie amerických vystěhovalců. Obvykle byli zámožní a měli mezi sebou obchodníky, umělce, spisovatele, básníky i studenty. Aby se mohl starat o jejich potřeby, doktor Edmund Gros založil Pařížskou americkou nemocnici. Po vypuknutí války vytvořil také transportní jednotku, z níž se nakonec stala Americká polní služba (American Field Service, AFS).

Byli tu Američané bojující v cizinecké legii, jejich identita se však ve zmíněném útvaru ztratila – tyto jednotky se jednoduše staly součástí obrovské skupiny. Doktor Gros a jeho spolupracovníci

* Ernest Hemingway, E. E. Cummings, John Dos Passos a Dashiell Hammett byli všichni řidiči sanitek.

ale snili o nějakém jiném druhu služby, v němž by se Američané mohli angažovat jako Američané, třebaže oficiálně nebude možné nést do boje vlajku Spojených států. Tuto myšlenku měli neustále před sebou, a když zjistili, že mezi Američany, kteří už jsou ve Francii a kteří dychtí pomoci nejlépe, jak dovedou, jsou muži, kteří se v této zemi naučili umění létat, přišli s plánem na vytvoření zvláštního amerického leteckého sboru, který následně rozpracovali.

Dne 18. dubna 1916 byla N 124 (Nieuport 124), letka sedmi Američanů pod velením francouzského *capitaine* Georgese Thenaulta, oficiálně designována jako *Escadrille Américaine*. Její jméno bylo v listopadu jako reakce na německé protesty změněno na *Escadrille des Volontaires* a nakonec v prosinci 1916 na *Escadrille LaFayette*.

Mezi dobrovolníky z komunity amerických vystěhovalců figurovali univerzitní studenti hledající dobrodružství, žoldnéři a také několik zločinců. Většinou se jednalo o patrioticky založené mladé muže, kteří cítili, že Amerika do této války patří. Mnozí z nich začali svou službu v jedné ze zdravotnických jednotek, pak se ale rozhodli, že opětovat palbu je výhodnější než zemřít při řízení nákladního automobilu. Jiní vstoupili přímo do francouzské cizinecké legie a během počátečních bitev roku 1914 bránili Champagne a Navarinský statek.*

K dozoru nad náborem nových rekrutů a zajištění soukromého financování letců byl jmenován výbor, jehož členy se stali i přední finančníci William Vanderbilt a J. P. Morgan. Účast dobrovolníků měla obrovskou propagandistickou hodnotu, protože Amerika zůstávala ve smyslu svého angažmá oficiálně stále nerozhodnutá. S nadějí

* Vstup do cizinecké legie neznamenal ztrátu občanství. Na druhou stranu, ti, kdo bojovali za Brity, obvykle přicestovali přes Kanadu a o své občanství přišli.

se proto očekávalo, že *Escadrille Américaine* povzbudí představivost ostatních. Většina členů zmíněného výboru také shodou okolností ve Francii vlastnila rozsáhlé majetky a měla významné obchodní vazby na francouzskou vládu a průmysl.* Méně cynickou motivací pak mohlo být sestavení vycvičeného kádru pilotů s bojovými zkušenostmi, kteří budou moci být využiti americkou armádou, jakmile Spojené státy vyhlásí válku.

Tito mladí muži, ať už byly jejich důvody jakékoli, sloužit nemuseli. Z 269 dobrovolníků bylo 169 univerzitně vzdělaných mužů, kteří pocházeli z dobrých rodin a různě majetných poměrů. Třicet pět jich bylo z Harvardu, dalších čtyřicet dva přišlo z Yale, Princetonu nebo Dartmouthu. Norman Prince byl absolventem Harvardské právní školy a praktikujícím advokátem v Chicagu. Jeho otec byl finančníkem a investičním bankéřem, který vydělal obrovské množství peněz na železnici a výkrmnách dobytka. Podobné byly i životní příběhy ostatních – zkrátka, svůj život mohli vést v pohodlí a bezpečí, rozhodli se ale jinak. Všichni si také v sobě nesli něco, co je nutilo létat.

Kvůli zvládnutí výsledného přílivu mužů došlo v polovině roku 1916 ke zformování Francouzsko-amerického leteckého sboru, který dobrovolníky rozesílal po francouzských jednotkách.** K více než devadesáti různým francouzským letkám tak nakonec odešlo 179 těchto pilotů. Když se pak v roce 1917 do válečného konfliktu vložila také Amerika, letecká sekce spojovacího vojska americké armády (Aviation Section, U.S. Army Signal Corps) pro sebe získala 128 z nich. Během války zahynulo v boji šedesát tři těchto mužů, včetně Normana Prince.

---

* J. P. Morgan poskytl v roce 1915 francouzské vládě úvěr ve výši 50 milionů dolarů (při úrokové sazbě 5 procent). Ve Francii vydatně investoval i Vanderbilt, jemuž patřil zámek a slavná chovná stáj koní blízko normandského Deauville.

** Z něj se později stal LaFayettův letecký sbor (LaFayette Flying Corps).

Na konci léta roku 1917 začali Němci postupně prohrávat válku vedenou na poli náhradních dílů a letounů. *Luftstreitkräfte*, které neoficiálně slučovaly své *Jagdstaffeln*, aby se mohly postavit vlnám spojeneckých letadel, se v této době rozhodly přeorganizovat své stíhací jednotky do *Jagdgeschwader* (JG), kde každou z těchto skupin tvořily čtyři *Jasta*. Velitelem JG 1 byl jmenován Manfred von Richthofen.

Baron začal okamžitě provádět změny. Jako dlouhodobý a hlasitý odpůrce kamufláže si už předtím nechal nalakovat svůj letoun jasně červenou barvou – částečně proto, aby jej jeho piloti mohli lépe identifikovat, částečně také jako výzvu svým nepřátelům. Piloti měli dovoleno používat vlastní barevná schémata, třebaže každá *Jasta* měla svůj specifický znak, jako například žlutý kryt motoru v případě Jasta 10. JG 1 čas od času cestovala vlakem tam, kde se bojovalo, a zřizovala si své ložnice ve stanech na provizorních letištích. Její pestře zbarvené letouny i přeprava vlakem byly důvodem, proč si vysloužila přezdívku „Létající cirkus".

Její piloti bojovali v houfu. V jedné chvíli byla obloha prázdná, vzápětí a znenadání ji zaplnila pestrobarevná letadla vrhající se po své kořisti. Z taktického hlediska Cirkus přečísloval jakoukoli nepřátelskou formaci, s níž se střetl, a rozbíjel ji už jen svým počtem. Vedoucí piloti pak pod ochranou svých čísel útočili na opozdilce. Tato taktika do jisté míry vyhovovala, vizuální znamení dávaná velitelem roje ale fungovala jen po omezenou dobu. Sevřené formace stíhacích letounů zase znamenaly, že křídla doopravdy sledovala jen svého velitele, ne nepřítele – a letecké souboje se odehrávají v *rychlém tempu*. Bez rádiového spojení pak neexistoval žádný způsob, jak koordinovat vedení boje, a vzájemná podpora se rychle vytrácela. Taktika uplatňovaná Cirkusem však našla svou protiváhu v neustále se zvyšujícím počtu spojeneckých letadel a jejich vyšší technické úrovni; díky této pře-

vaze přišly *Lufstreitkräfte* do konce roku 1917 o devět ze svých nejlepších es.*

24. června sestřelil červený Albatros D.V nad oblastí Polygonského lesa v jihozápadní Belgii letoun DH.4 náležící k 57. letce. Bylo krátce po 9 hodině ráno a Manfred von Richthofen, který se po dlouhé dovolené vrátil zpět do boje, zamířil pryč od vlečky kouře, spokojený se svým pětapadesátým vítězstvím. Následujícího dne Létající cirkus zaskočil nedaleko vísky Le Bizet, ležící na jih od Messinského hřbetu, R.E.8 z 53. letky. Baron tento stroj sestřelil, jeho hlídku však na oplátku napadla formace černočerných letounů Sopwith Triplane.

Ty patřily k neblaze proslulému „Černému roji" 10. (námořní) letky, v jejímž čele stál Raymond „Collie" Collishaw. V průběhu června a července sestřelili jeho členové přes osmdesát Němců při ztrátě jediného vlastního pilota – a to se mělo stát právě dnes. Podporučík G. E. Nash pilotoval Triplane č. 5376, pojmenovaný *Černá ovce*, když byl poslán k zemi pozdě odpoledne téhož dne na východ od výše zmíněného hřbetu. Sestřel si nárokoval Karl Allmenröder z JG 1, bývalý student medicíny a Baronův dobrý přítel.**

Tato ztráta se Černého roje citelně dotkla. O dva dny později proto vyrazili na lov a Létající cirkus překvapili nad Courtrai. Obě skupiny stíhačů vířily jako rozzuřené vosy a pálily po sobě, zatímco jejich souboj se pomalu přesouval nad oblastí Polygonského lesa. Po odpolední obloze létaly v obloucích bílé stopovky a Collishaw, pilotující *Černou Máry*, se zaměřil na Allmenröderův zeleně a červeně pruhovaný Albatros. Po agresivním průletu vypálil jednu dávku, po níž se německé eso s dvaatřiceti dosaženými sestřely naklonilo nosem dolů

* Mezi jinými také Werner Voß, Karl Allmenröder, Heinrich Gontermann a Kurt Wolff.

** Nash přežil a stal se válečným zajatcem.

a zřítilo nedaleko Zillebeke. Zbytek Cirkusu, včetně von Richthofena, se tentokrát rozprchl.

Několik týdnů poté se nad Polygonským lesem střetlo více než sto letadel. Od země až do výšky zhruba 5 500 metrů bojovaly Pupy, Camely a Triplany s Albatrosy a novými stíhacími letouny Pfalz D.III. Dole v menších výškách si palbu vyměňovaly dvoumístné stroje a letadla se na tmavnoucí obloze vrhala střemhlav, obracela, kroutila a rozpadala na kusy. Je až překvapivé, že došlo jen k několika málo potvrzeným sestřelům – snad proto, že všichni, kteří se tohoto souboje zúčastnili, se ve větší míře starali o to, aby se vyhnuli srážce s jiným strojem.

Téhož léta začal z výrobních linek sjíždět Francouzi postavený Nieuport 24, který nahradil velmi úspěšný Nieuport 17. N.24 měl poměrně unikátně zaoblené konce křídel, větší motor Le Rhône o výkonu 130 koňských sil a jeho konstruktérem byl opět Gustave Delage. Nebyl o mnoho rychlejší než Nieuport 17, britský Královský letecký sbor a RNAS jej však v hojné míře vyžívaly jako přechodný stíhací letoun, dokud stejné úrovně nedosáhla také jejich vlastní domácí letecká produkce.

Ve druhé polovině roku 1916 byl představen také SPAD S.VII a i tento stroj se používal jako náhrada stárnoucích Nieuportů. Louis Béchereau pracoval u společnosti SPAD (v roce 1917 tento akronym používala Société pour l'Aviation et Ses Dérivés) už od předválečných let. Výsledkem jeho raného vylepšení technologie skořepinové konstrukce spolu s jejím vnějším nosným pláštěm se stal pevný, aerodynamicky tvarovaný trup se schopností odolávat zátěži, která byla leteckým soubojům vlastní, a to v mnohem větší míře než jeho předchůdci. SPAD S.VII byl tedy velmi dobře postavenou a relativně hbitou stíhačkou vhodnou k leteckým soubojům. Ačkoli rozhled pilota směrem dolů nebyl nejlepší a problémy s chla-