



STÍHAČKOU PROTI BALÓNŮM

Byl 4. srpen roku 1914. Krátce po půlnoci toho dne překročily armády císařského Německa belgické hranice. Devítistá osmdesátá a první světová válka, nejstrašnější od úsvitu civilizace, byla zahájena. Během pouhých šesti hodin bylo v akci půldruhého miliónu Němců. Postupovali přesně podle plánu, který už v roce 1905 vypracoval pruský stratég generál Alfred von Schlieffen. Temné dunění děl, staccatový štěkot kulometů, praskot desetitisíců pušek a zlověstný dupot okovaných bot provázely valící se zhoubu . . .

Belgičané, na jejichž území se odehrála velká část krvavých bojů, poskytli neocenitelnou pomoc armádám západních spojenců na zemi, na moři i ve vzduchu. Jejich letectvo bylo početně slabé v přirovnání k leteckým silám Britů, Francouzů a Centrálních mocností, ale tato skutečnost kupodivu neměla podstatný vliv na jeho účinnost. Belgické vojenské letectvo operovalo jako zcela nezávislý národní útvar, zodpovědno za svůj úsek fronty. Ze strategických důvodů ovšem úzce spolupracovalo s leteckými silami ostatních spojenců.

Jak už bylo v těch dobách obvyklé, stíhací i jiné perute často vděčily za svou pověst vynikajícím jedincům. Nebylo tomu jinak ani u Belgičanů a jména jako André de Meulemeester, Jan Olieslagers, Edmond Thieffry a jiná se záhy stávala pojmem tak, jak vzrůstal počet bojových úspěchů jejich nositelů.

Jedním z nejlepších belgických stíhačů byl bezpochyby major Willy Coppens, jehož sami Britové vyznamenali vysokými řády D. S. O. (Distinguished Service Order) a M. C. (Military Cross). Konečné skóre tohoto letce obnášelo 34 nepřátelské letouny a jeho obzvláštní vášeň k nepřátelským upoutaným pozorovacím balónům dokumentovala úctyhodná číslíce 24.

Útok na pozorovací balón byl v pravém smyslu slova hazardní záležitostí a ti nemnozí, kdo se toho odvažovali, málokdy přežili své druhy v peruti. Pro anglické piloty to byla navíc

práce nevděčná, protože služební řád britského letectva neuznával — na rozdíl od jiných leteckých sborů — zničení balónu do zápočtu dosažených vítězství.

Mnoho pilotů se osobně přesvědčilo, že zničit „jitrnici“ (jak bylo těmto balónům s oblibou přezdíváno) bylo neúměrně těžší a nebezpečnější než sestřelení i velmi zkušeného vzdušného protivníka.

Spolehlivou a téměř jedinou metodou zjišťování pozic nepřátelského dělostřelectva bylo pozorování záblesků při palbě. Brzo se ukázalo, že takový úkol může zvláště úspěšně plnit pozorovatel v koši upoutaného balónu. Jestliže průzkum pomocí letadel mohl odkrýt nepřátelské baterie za denního světla, v noci tomu bylo naopak, a balónový pozorovatel byl proto cenným pomocníkem velitelů dělostřeleckých i jiných útvarů. Díky telefonnímu spojení se zemí mohl podávat i mnohem podrobnější zprávy než pozorovatel v letadle pomocí radio-telegrafie. V červenci 1916, v době bitvy na Sommě, dlouhá řada upoutaných balónů lemovala celé bitevní pole a jejich osádky, vybavené výkonnými dalekohledy a fotografickými kamerami, byly de facto přímo účastny na řízení pozemních operací. Snadno lze pochopit, že obě strany a zejména pak Němci používali všech dosažitelných prostředků k zajištění jejich provozu a bezpečnosti.

Prostor kolem balónových stanovišť a navijáků býval doslova poset protiletadlovými děly a kulomety; jejich obsluhy byly v nepřetržitém střehu, v každém okamžiku připraveny k vřelému uvitání útočnicka. A často býval vysoko nad balónem rozevřen ještě „deštník“, tvořený letkou stíhačů. Jakmile přišlo z předsunutých pozic telefonní hlášení, že se blíží nepřátelské letadlo, navijáková četa stáhla balón neprodleně dolů a dotýčný pilot měl co dělat s celou tlupou ochranných stíhaček. Tam, kde nebyly, očekávala útočnicka silná palebná přehrada pozemních zbraní. Chtěl-li dosáhnout úspěchu, nemohl se jí vyhnout. Jen zřídkakdy měl pilot výhodu překvapení na své straně. Bojující strany prostě nebyly ochotny obětovat své drahocenné balóny jen tak pro nic za nic. Poučeny mnoha smutnými zkušenostmi, zpravidla je vypouštěly až v časném dopoledni a stahovaly záhy odpoledne, aby útočníci nemohli využít ranního nebo večerního šera. Ale vzdor tomu všemu „balónová horečka“ byla nemocí velmi nakažlivou a rychle se stávala chronickou, zejména tehdy, když už první pokusy byly korunovány úspěchem.

Začátek Coppensovy „balónové“ kariéry byl pomalejší než jiných pilotů této kategorie. Postupně však vzrůstaly i jeho znalosti a zkušenosti a posléze dosáhly takového stupně, že dokázal zlikvidovat až sedm „jitrnic“ v jediném týdnu!

Coppensův oblíbený stíhací dvouplošník Hanriot H. D. 1 měl jeden závažný nedostatek: měl pouze jeden synchronizovaný kulomet a to znamenalo citelné snížení palebné síly v porovnání s jinými stíhačkami.

Když se Belgičan rozhodl, že to „také zkusí“ s německými balóny, sháněl se nejprve po účinném zápalném střelivu. Avšak žádné nebylo po ruce a tak prvních dvacet (!!) střel francouzského původu získal prostřednictvím svého přítele poručíka Batailleho. Později, po dosažení několika úspěchů, byla zápalná munice k dispozici už z vlastních belgických zdrojů. V posledních dvou letech války se k ničení balónů a vzducholodí často používaly také elektricky odpalované rakety typu Le Prieur, obvykle umístěné po čtyřech na vzpěrách mezi křídly.

S použitím zmíněných dvaceti francouzských střel sestavil Coppens speciální nábojový pás, v němž se vždy čtyři zápalné střely střídaly s třemi obyčejnými. Usoudil, že nějakých 45–50 metrů bude právě potřebná vzdálenost k účinné palbě. Pečlivý výpočet mu prozradil, že nalétne-li na cíl střemhlav, dosáhne rychlosti 200 km/h. (Dnešní proudový stíhač se této číslíci pobaveně zasměje, ale tehdy se psal rok 1918 . . .) A jelikož musel vzít v úvahu i čas, potřebný na vyhnutí se cíli, mělo mu zbýt devět desetin vteřiny k samotné palbě!

8. května 1918 vzlétl Coppens na ranní hlídku spolu s piloty Gallezem a Duboisem. Krátce po startu zahlédl německý balón, stoupající vzhůru přizemní ranní mlhou. Okamžitě opustil své druhy — velitel mu to pro takový případ povolil! — a vrátil se na své letiště v Les Moeres. Tam rychle vyměnil normální nábojový pás za onen se zápalnými střelami. Za malou chvíli byl znova ve vzduchu a zjistil, že balón mezitím dosáhl výšky asi 1 200 m.

Když Coppens přelétával německé linie, ukazoval jeho výškoměr 2 700 m a z této výšky také zahájil svůj střemhlavý útok. Bdělá německá obrana ovšem nezůstala pasivní a prostor, jímž útočící Hanriot musel proletět, se v okamžiku zaplnil chuchvalci a střepinami z vybuchujících granátů. Na stažení balónu bylo samozřejmě pozdě a pilot sám mohl učinit jen jediné: dokončit útok stůj co stůj a věřit, že tou pekelnou baráží proleti bez úhony. Snad částečně spoléhal i na to, že dvouseťkilometrová rychlost jeho stroje ztíží práci mířičům u německých děl.

Spatřil německého pozorovatele, jak v zuřivém spěchu opouští koš kymácející se pod balónem, a vzápětí viděl, jak se otvírá vrchlík jeho padáku. Vteřiny dostaly závratný sled — 200 m — 150 m — 100 m — to už rozeznal i ruční záchytná lana visící z boků „jitrnice“, vyhlížela jako rykadla nějakého bizarního netvora, připraveného ke skoku. Cíl už zcela zakryl pole optického zaměřovače a v následujícím zlomku vteřiny opustily hlaveň Vickersova kulometu čtyři zápalné střely.

Coppensovi se zdálo, že podvozek Hanriota minul vršek balónu jen o vlas. Ohlédnuv se, spatřil, jak celý kolos vybuchl v moři plamenů a zvláštní pocit divoké radosti mu zaplavil nitro. Při odletu ze scény zkázy provedl několik náročných akrobatických figur, což rozhodně nebylo rozumné. Stalo se totiž už předtím, že letoun byl bez vědomí pilota zasažen střepinou nebo střelou na citlivém místě a následující přetížení, vyvolané akrobacií, mělo osudné následky.

Ale ne vždy proběhla celá akce popsáním způsobem. Jak jsme si pověděli už na začátku, často se podařilo stáhnout balón dřív, než jej letec dostihl anebo nevybuchl ani při opakovaném útoku. O týden později, 15. května, se o tom přesvědčil sám Willy Coppens při skutečně jedinečném souboji. Ten vešel do historie jako ukázka, co všechno se mohlo tehdejšími letci přihodit.

Bylo to opět ráno, krátce po osmé hodině. Obět, nestřežená stíhačkami, se vznášela ve výšce 1 100 m. První zteč provedl Belgičan „ze slunce“, to znamená, ještě neviděn pozemní obranou. Ale ani po třikrát opakované palbě nezachvátil tu nabubřelou potvoru požár! Ve snaze dosáhnout úspěchu za každou cenu, bez ohledu na ohnivé pozdravy ze země, zaútočil Coppens ještě jednou, a to tak, že nalétl přímo vodorovně, máje stejnou výšku jako cíl a stříleje do posledního okamžiku. A vtom se přihodila ta neuvěřitelná věc: balón prudce vystřelil vzhůru jakoby odlehčen o nějaké fantastické břímě. Srážka byla nevyhnutelná! Kola podvozku zachytila o vršek balónu a zdálo se, že letoun se do něj musí doslova zabořit.

Na tomto místě je nutno odbočit a věnovat několik slov funkci zařízení, jež bylo podle svého anglického vzoru nazýváno „blip-switch“. Byl to pomocný vypínač zapalování, umístěný na řídicí páce tak, aby jej pilot mohl ovládat palcem. Podle okamžité potřeby, např. při klouzavém letu apod., mohl pilot snižovat otáčky motoru vypínáním a zapínáním doteku, event. i zcela přerušit zapalování, aniž by přitom musel manipulovat s plynovou pákou nebo hlavním vypínačem. Zvláště důležité bylo toto zařízení u letounů s rotačními hvězdicovými motory, jejichž pilotáž byla obtížnější než letounů s motory stabilními. A nyní zpět k našemu příběhu.

S obdivuhodnou duchapřítomností vypnul Belgičan pomoci „blipu“ zapalování, a to ještě předtím, než se nos letadla mohl zabořit do bortícího se balónového obalu. „To je konec . . . odměna pro toho, kdo riskuje příliš mnoho . . .“ prolétlo mu při tom hlavou.

Avšak nebylo ještě vše ztraceno, jakkoli to zní neuvěřitelně. Letoun se smekl po poddávajícím se houbovitém povrchu „jitrnice“ a začal padat v ošklivé, takřka ploché vývrtce. Vše se odehrálo v několika vteřinách. Coppens, s palcem „přimrzlým“ na tlačítku, uvolnil stisk, čímž znovu zapnul zapalování, a otevřel naplno plyn. Stodesetikoňský rotační devitiválec Le Rhone znovu naskočil a Hanriot, s nosem skloněným k zemi, uháněl domů před očima užaslých a vyděšených Němců. Zborcený a potrháný balón mezitím pokračoval ve svém pádu a při nárazu na zem vybuchl. Požár byl zpozorován z předních belgických linií, což bylo důležité pro oficiální uznání dosaženého sestřelu.

Když Coppens po návratu do Les Moeres líčil svůj fantastický zážitek, kolegové i velitel to přijali, mírně řečeno, s rezervou. Jenomže on měl po ruce důkazy, které rychle zahnalý útrpné a pochybovačné úsměvy i štiplavé poznámky a proměnily je v rozpačitý údiv. Na dol-

ních křídlech Hanriota i na jiných místech byly totiž dobře patrné stopy po srážce a jasnou řečí mluvil také cár balónového hedvábí, urvaný vrtulí a zaklesnutý v upevňovacích šroubech její hlavy.

Otázka proč k tak kuriózní nehodě došlo, zůstala nevysvětlená. Ze všech nejpříjemnější byl názor, že Němci přesekli kotevní lana, považující balón již za ztracený. Jejich úmysl, nepotřebující vysvětlení, se však zdařil jen napůl . . .

14. říjen 1918 byl dnem posledního bojového startu a posledního vítězství udatného belgického letce. Bylo to necelý měsíc před uzavřením příměří.

Vzlétnuv v 5.40 hod., skoro ještě za tmy, ve svém tyrkysově modrém dvouplošníku k obvyklé ranní hlídce, spatřil asi po dvaceti minutách pozorovací balón typu Praet-Bosch a napadl jej ve výšce 700 m. Balón začal hořet a v mlhavém ranním vzduchu se jeho silueta dramaticky rýsovala proti tmavému nebi právě ve chvíli, kdy první nachový pruh na východě ohlašoval přicházející den.

O nějakých pět minut později spatřil Coppens další „jitrnici“, tentokrát v pouhých třech stech metrech, Němci jako by toho dne upustili od všech svých běžných zvyků. Po doprovodných stíhačkách nebylo stopy!

V tak nepatrné výšce ovšem nemohl zůstat nespátrán. Jako už mnohokrát předtím, i teď se prostor mezi ním a balónem zaplnil černými obláčky explodujících granátů a „ohnivými cibulemi“ zápalného fosforového střeliva. Tento ranní koncert na přivítanou doprovázel ještě přívál kulometných střel. V okamžiku, kdy byl od balónu vzdálen sotva 150 m, pocítil pilot prudký, jakoby tříštivý úder v levé noze.

Bolest byla tak strašná, že málem pozbyl vědomí. Jeho pravá noha bezděčně vyrazila dopředu, ztuhla na pedálu směrovky a tím strhla malý letoun do neřízeného pádu. Současně s tím pilot křečovitě stiskl spoušť kulometu na řídicí páce a střely létaly nazdařbůh všemi směry. Některé přesto zasáhly balón, ale jeho explozi už těžce zraněný pilot nevnímal a toto poslední vítězství mu také nebylo nikdy přiznáno. Bolest v noze byla proto tak intenzivní, že ji způsobila dutá zápalná střela, mající účinek projektilu dum-dum. Roztříštěná holenní kost, utržený lýtkový sval a přetátá tepna, takový byl výsledek. Naštěstí pud sebezáchovy byl ještě silnější než bolest. Coppens, vzpamatovav se z počátečního ochromení, zasunul pravou nohu do záchytného třmenu na pedálu směrovky a ve výšce pouhých několika desítek metrů se mu podařilo letoun vyrovnat.

Jeho jedinou myšlenkou bylo dostat se zpátky ke svým, za své vlastní linie, vzdálené necelých osm kilometrů. Přibližně tři minuty letu . . . zraněná tepna šíleně pulsovala . . . bude schopen vydržet při vědomí a přistát? Studený pot mu stékal po čele a Coppens odhodil ochranné brýle, aby se nezamlžily. Kožešinou lemovanou čepičku, talisman, jenž ho doprovázel při všech bojových akcích, stáhl s hlavy a schoval ji pod svůj letecký kabát. Otevřenými ústy dychtivě vdechoval chladný ranní vzduch ve snaze udržet vědomí. Avšak silné krvácení, jež nikterak nemohl omezit, způsobovalo rychlé ochabování všech tělesných funkcí.

Náhlé vysazení motoru, k němuž v té chvíli došlo, mohlo znamenat jen jediné — a Willy Coppens toto jediné provedl, jsa na samém konci svých sil. Neměl tušení, zda je už na „své“ straně. Na jakémsi malém poli, příliš malém, aby mohlo stačit, doslova srazil svého modrého Hanriota dolů. Kola narazila do kamenité půdy, podvozek se zbortil a po několika metrech tvrdého smýkání se letoun, lépe řečeno jeho vrak, zastavil. Ale to už muže v jeho trupu obestřela těžká mlha bezvědomí . . .

Tak skončila kariéra a válečné létání jednoho z nejproslulejších belgických stíhacích pilotů 1. světové války. Pokud jde o tento jeho poslední operační let, dodatečně se zjistilo, že čep, držící nožní páku směrového kormidla, byl ze dvou třetin narušen nepřátelskou střelou. Být zničen úplně, nikdy by byl Coppens nemohl vybrat letoun ze smrtelného pádu . . .

Po mnohaměsíčním pobytu v nemocnici, s levou nohou amputovanou až ke kolenu, se Coppens vrátil do života, pln nezlomné vůle opět létat. Chybějící část nohy nahradila protéza a Coppens se ještě na několik dalších let stal populární osobností poválečného belgického letectví jako pilot-akrobat.