

Wilhelm Johnen

NOČNÍ SOUBOJ

Vzpomínky nočního stíhače
Luftwaffe 1941-45



OMNIBOOKS

Noční souboj

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.omnibooks.cz
www.e-reading.cz
www.palmknihy.cz



Wilhelm Johnen

Noční souboj – e-kniha
Copyright © Omnibooks, 2018

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

Copyright © 2009 Verlagshaus Würzburg
GmbH & Co., KG, Würzburg

Translation © 2018 Vlastimil Dominik

ISBN 978-80-882-7411-7 (tištěná kniha)

ISBN 978-80-882-7414-8 (ePDF)

ISBN 978-80-882-7412-4 (ePUB)

ISBN 978-80-882-7413-1 (Mobi)

Wilhelm Johnen

NOČNÍ SOUBOJ

Vzpomínky nočního stíhače luftwaffe 1941-45

OMNIBOOKS

2018

Kapitola 1

První noční sestřel za druhé světové války

V březnu 1940 obsazují německá vojska Dánsko. Chystá se útok na Norsko. Hitler chce předběhnout Brity a obsazením Norska si zajistit své severní křídlo. V Dánsku rozmístěné letecké skupiny dostaly za úkol poskytnout plánovaným přesunům jednotek vzdušnou ochranu. Britové se pokoušeli tyto akce narušovat a ve dne v noci na přesuny německých vojsk neustále ze vzduchu útočili.

V Aalborgu rozmístěné skupině těžkých stíhacích letounů, která měla ve výzbroji známé stroje Messerschmitt Me 110, velel major Falck. Rychlé a obratné letouny s dvěma motory Daimler-Benz ovládaly vzdušný prostor až k britskému pobřeží. Při denních nasazeních dosahovaly v letkách létající Me 110 v leteckých soubojích nad mořem proti britským středním bombardérům typu Wellington a Bristol Blenheim pěkných úspěchů.

Ale Britové nelétali jen ve dne; na důležité vojenské cíle v Dánsku útočili také v noci. Těmito nočními lety nad Severním mořem již britské osádky dokazovaly své letecké schopnosti, které zaujaly velení německé luftwaffe. Jak by měla těmto nočním britským útokům zabránit?

Jako tomu bylo za druhé světové války často, iniciativu převzala samotná skupina. Major Falck vybral její nejlepší piloty. Za noci, kdy svítil měsíc, chtěl posílat do vzduchu svá „esa“ a britské bombardéry napadat v záři světlometů. Osádky v noci ještě nikdy neletěly. Ale major Falck na svém úmyslu přeškolit své nejlepší osádky na noční létání neústupně trval.

Po krátké přípravě stáli jednu jasnou noc se svými stroji na startu nadporučík Streib a poručík Mölders. Fluko, velitelství protiletecké obrany, ohlásilo přilet několika nepřátelských bojových letounů přes Severní moře. Nasazení obou strojů očekávala celá stíhací skupina s napětím.

Jako první dostal zelenou ke vzletu nadporučík Streib. Staví letoun do směru vzletu a nechává motory pomalu běžet. Hned za ním následuje poručík Mölders. Motory se rozduňely. Letoun nadporučíka Streiba se rozjíždí po osvětlené dráze, těsně před červenými světly označujícími překážky se zvedá a mizí ve tmě. S krátkým odstupem za ním vzlétá poručík Mölders. Zdá se, že všechno perfektně vychází. Letouny dosahují letovou výšku a míří k oblasti se světlotety.

Nasazení brzy končí. Britové se obracejí a letí zpátky k pobřeží. Major Falck nařizuje osvětlení vzletové a přistávací dráhy, aby oběma pilotům usnadnil nalezení letiště. V dálce už je slyšet klidný monotónní hukot motorů – vracejí se! Oba stroje v pořádku dosedají u zeleného přistávacího světla. Piloti nedělají kolem svého nočního podniku žádný velký rozruch. V kruhu kolegů o něm podávají krátkou zprávu.

Právě pozdější „otec nočního stíhání“ nadporučík Streib považuje na základě v noci existujících špatných vizuálních podmínek pravděpodobnost sestřelu nepřítelů za mimořádně nízkou. Osádky se tváří kysele.

Poručík Mölders tak skeptický není.

„Dokážu si ty špatné vizuální podmínky nadporučíka Streiba docela dobře vysvětlit,“ poznamenal k vyjádření svého kolegy z nasazení, „mně se totiž stalo to stejné, ale pak mě napadlo vystoupat výš do 2500, 3000 a nakonec 3500 metrů. Od výšky tří tisíc metrů se začal ten tmavý závoj rozjasňovat a najednou zmizel úplně jako duch. Nade mnou se prostírala jasná hvězdná obloha a vizuální podmínky byly přímo fantastické. Nedalo mi vůbec žádnou práci udržet svůj stroj v horizontálním letu, neboť mi vzdálený obzor poskytoval při letu výbornou orientaci!“

Tvář majora Falcka se rozjasnila. Poklepal oba piloty po rameni a odešel s nimi do své kanceláře sepsat nové hlášení o zkušenostech z prvního nočního bojového nasazení.

Osádky bitevních letounů skupiny majora Falcka se postupně přeskolují na létání podle přístrojů. Přistupují k tomu s nechutí. Jen s těžkým srdcem se loučí s denním létáním. Několik osádek požádalo o přeložení, protože se na nároky nočního létání necítí. Pak přichází shora rozhodující rozkaz – skupina majora Falcka je převelena do Güterslohu k výcviku v přístrojovém létání a k přípravě na noční bojové nasazení. Kostky jsou vrženy.

Během několika týdnů absolvují osádky stíhaček výcvik na strojích patřičně vybavených k letu podle přístrojů. Ovšem vyhledávací přístroje ještě neexistují. Nalezení protivníka proto zůstává otázkou štěstí.

Nová zbraň dostává 20. a 22. července 1940 mohutnou vzpruhu. 20. července přilétá do Porúří britský bombardovací svaz. Až do tohoto dne se nepřátelským bombardérům bránilo pouze protiletadlové dělostřelectvo. Ale tuto noc zasahují do obrany vlasti poprvé noční stíhači.

Ve výšce dvou tisíc metrů se táhnou pásy protrhané oblačnosti, kterými prochází na zem měsíční světlo. Nadporučík Streib proniká vrstvou mraků a letí k obrannému řetězci postavení protiletadlových kanónů. Ostré světelné kužely světlometů ozařují potrhané mraky a ohledávají je při pátrání po nepříteli. Uprostřed této světelné zvěti nalézá nepřítele, britský bombardér typu Whitley Armstrong.

Streiba překvapily strašidelné stíny na tmavém nočním nebi. Vysokou rychlostí se řítí na protivníka. V prvním rozrušení mívá jeho útok cíl. Rychle se otáčí a usazuje se za bombardérem. Tmavý stín se v jeho zaměřovači stále zvětšuje.

„Teď vystřelit!“ bleskne mu hlavou. Dlouhá dávka zasahuje palivové nádrže a okamžitě je zapaluje. Stroj exploduje a řítí se k zemi. To se stalo 20. července 1940 ve 2.15. První noční sestřel za druhé světové války – počátek nelibostných nočních bitev mezi Británií a Německem.

Jen po dvou dnech, 22. července, sestřeluje nadporučík Streib svého druhého protivníka „Whitley 5“. 30. srpna následuje třetí a další noc čtvrtý sestřel dvou bombardérů typu Vickers Wellington. Jméno nadporučíka Streiba se objevuje v hlášení wehrmachtu. Kromě něj dosahují svých prvních nočních vítězství osádky kapitána Radusche, nadporučíků Ehleho, Grieseho, Wandama a Fenzkeho, a rotmistřů Gildnera a Kollaka. 30. září 1940 padlo rozhodnutí o zřízení jednotek nočních stíhačů ve velkém. Tuto noc se podařilo Streibovi sestřelit během čtyřiceti minut tři nepřátelské bombardéry Vickers Wellington. Za tento výkon obdržel Rytířský kříž.

Založením eskadry nočních stíhačů pověřila luftwaffe majora Falcka a současně se stal jejím prvním velitelem. V této době podniká „nábořovou cestu“ nočních stíhačů a přichází také do pilotní školy těžkých stíhaček v Mnichově-Schleißheimu, kde jsem právě končil výcvik jako novopečený poručík. Major Falck používá při lákání sympatická slova. Mám v něj důvěru a po zralé úvaze se rozhoduji stát se nočním stíhačem.

Kapitola 2

Výcvik nočního stíhače

My, kandidáti na noční stíhače, se setkáváme 10. května 1941 ve Stuttgartu-Echterdingenu. Ve švábské krajině panuje nádherná květnová noc. Letiště je jasně osvětlené a u všech překážek svítí červená světla. Uprostřed letiště vymezují dvě řady světel vzletovou a přistávací dráhu. Na nočním nebi svítí jako svatojánské mušky červená, zelená a bílá poziční světla výcvikových strojů.

V naší ubikaci je klid. Všechny osádky jsou zjevně venku na stojance. Užíváme si vlahý květnový vzduch a přemýšlíme o nočním létání, když se vzduch najednou zachvěje silným hukotem a pískotem. Z asi dvou tisíc metrů něco sviští jako kometa kolmo dolů. Zastavuje se nám dech – a pak nastává strašný náraz a ostrý výbuch. Exploduje palubní střelivo, hoří tisíce litrů benzínu a ozařují tmavou noc.

„To nám to pěkně začíná,“ pomyslím si, „když to půjde tak dál, můžeme si spočítat na prstech, kdy budeme na řadě.“ Poněkud deprimovaní se my, čekatelé, zase uklidňujeme.

Mám před svým prvním nočním letem. Technici pozemního personálu připravili můj Me 110 C 9 IU k letu. Můj Bofu, neboli palubní radiista, svobodník Risop z Berlína, již sedí ve stroji a ladí si radiostanici. Tváří se bezstarostně a je plně zaujatý svými „vlnami“. Musí mít ve mne velkou důvěru! Na jeho místě bych při prvním nočním letu věřil začátečníkovi jen s bušením srdce. Ale Risopovi je to jedno. Je to bezvadný chlap, tenhle maturant z Berlína.

Šplhám na přední sedačku pilota a upravuji si padák. Pak zavírám oči a ve tmě sahám na páčky, knoflíky, přístroje a kolečka. Za dne jsem ty pohyby procvičoval snad stokrát. Ve správném pořadí a naprosto přesně je potřeba udělat asi šedesát pohybů rukou. Musí se neustále sledovat dvacet přístrojů, rozblíkává se deset červených a zelených kontrol, které vydávají odpovídající signály. Tisknu tlačítko elek-