

OBRÁNCI DOMÁCIHO LOĎSTVA

Před zkoumáním role hurricanu v bitvě o Francii musíme učinit zmínku o sérii akcí vybojovaných 43., 111. a 605. perutí počátkem dubna 1940 při obraně Domácího loďstva Královského námořnictva (Royal Navy) a jeho přístavů ve Scapa Flow a v oblasti Shetlandských ostrovů. Vedeno úzkostlivou snahou o neutralizaci nebezpečí, jež plavidla Royal Navy představovala pro jeho překvapivou invazi do Skandinávie 9. dubna, nařídilo německé nejvyšší velení, aby X. *Fliegerkorps* 24 hodin před zahájením svého útoku na Dánsko vysílal jednotlivé útočné letouny, aby vypátraly a potopily jakoukoli válečnou loď nacházející se mimo Orkneyské anebo Shetlandské souostroví.

Pozdě odpoledne 8. dubna odstartovaly bez potíží asi dva tucty He 111H-3 od II./KG 26 ze své základny Lübeck-Blanksee k dlouhému letu nad vodami až do Scapa Flow. Po odhalení pobřežní stanici RDF za přicházejícího soumraku útočníci ihned vyprovokovali reakci 43. a 111. perutě, které měly pohotovost na letištích Wick a Drem. Zelená sekce skupiny s volacím znakem „Treble One“ se přiblížila k heinkelům za rychle ubývajících denního světa a zaútočila na jeden z bombardérů, což jej však neodradilo od dalšího letu na západ – F/O D. C. Bruceovi (jenž zaznamenal 6 sestřelů a 1 ve skupině, 2 nepotvrzené a 1 nepotvrzený skupinový a 3 letouny poškozené, než sám v boji zahynul 4. září 1940) a F/O H. M. Ferrisovi (jenž měl rovněž zahynout během bitvy o Británii, když byl sestřelen 16. 8. 1940 po dosažení 9 sestřelů samostatných, 2 ve skupině, 1 nepotvrzeného, 1 pravděpodobného, 1 letounu poškozeného a 1 zničeného na vodě) byl následně uznán pravděpodobný sestřel ve skupině. Německé záznamy však potvrzují podezření, že ani jeden z pilotů dotyčnému bombardéru nezpůsobili vážné škody.

Jakmile do boje vstoupila 43. peruť, formace se asi 65 km východně od Orkneyských ostrovů ihned rozpadla. Tato jednotka zaznamenala větší úspěch, než „Treble One“, když sestřelila 3 z nyní už se vracejících heinkelů. Jeden z nich připadl Peteru Townsendovi:

Letcům, ať našim či nepřátelským, bylo moře společným hrobem. Večer 8. dubna si vyžádalo více obětí. Toho večera jsme byli v hotovosti, připoutaní ve svých kabinách. Nervy drásající napětí nás ničilo. Pak

Koncem února 1940 ve Wicku je vsudypřítomný cisternový vůz Albion se třemi plnicími hadicemi strategicky umístěn mezi právě se navrátilými hurricany sekce 111. perutě. Mechanik zrovna vyskočil na křídlo stroje Mk.I L2001 a začal odšroubovat kryt plnicího hrdla pravé nádrže. Každá křídelní nádrž pojala 157 l (34,5 gal) paliva, zatímco trupová záložní nádrž, překerně umístěná přímo před kabinou, se plnila na 127 l (28 gal). Před svou službou u „Treble One“ byl L2001 ve stavu 56. perutě, když byl k této jednotce dodán počátkem roku 1938 ještě s dvoulistou vrtulí. Po vybavení třílistou stavitelnou vrtulí byl letoun předán 111. peruti, která jej nejdříve vysílala do akcí ze severního Skotska k ochraně námořní základny ve Scapa Flow a poté v květnu 1940 do Francie – v té době s ním pravidelně létal F/O Henry Ferriss. L2001 byl definitivně odepán 19. 6. 1940 při leteckém neštěstí v Hatfieldu. (Via Phil Jarrett)



najednou kontrolor volá „vzlet“. A už jsem se hnal k moři a Hallowes za mnou. „Dvacet plus“, hlásí kontrolor a pak se na tmavnoucí obloze nad Scapa Flow rozpoutalo peklo protiletadlové palby.

Na severozápadě červánky večerního slunce (již dávno po západu) vytvářely světlé kulisy, ale já ten sektor oblohy prohledával marně. Pak se nezřetelná silueta heinkelu objevila nade mnou a mířila do temnot na jihovýchod. Jeho mise byla splněna, ale má ne. Po celou dobu svého plíživého výstupu jsem měl oči přišpendlené k odlétajícímu bombardéru. Okamžik pravdy byl tu. V příštích pár chvílích někdo z nás zemře. Byla tu šance – a to byl i můj úmysl – aby to byli oni, ale člověk nikdy neví. Nikdy o tom nepřemýšlíte jako o zabíjení lidí. Jediné, co vidíte, je letadlo.

Má palba jím pronikla. Vypadl podvozek – u heinkelů častý jev – a obvyklá mračna par glykolu se valila z motorů. Uhnul jsem stranou, sledován proudem trasovacích střel. Zadní střelec mě dobře viděl proti večerním červánkům, takže teď to bude souboj kulometů. Heinkel ještě žil. Někdo uvnitř byl rozhodnutý mě zabít. Boj se stával osobním. On, nebo já.

Při druhém útoku jsem letěl kuželem střel vyznačeným jeho (střelcovými) kmitajícími červenými trasovacími náboji – na každý z nich připadaly čtyři další, neviditelné, obyčejné a průbojně. Naše palba se křížila, až se střetla v mrtvém úhlu. V tom okamžiku jsem vskutku slyšel, jak mi MG 15 střelí přímo nad hlavou, jak jsem uhnul pod heinkela, abych se vyhnul srážce.

Heinkel už byl odsouzený k zániku. Rozžal polohová světla a já mohl v té temnotě jen sledovat, jak dosedá na vodu. Potom světla zmizela.

Sgt. Hallowes při tomto bojovém letu také dosáhl úspěchu, a to podstatně hmatatelnějšího, když jeho heinkel nouzově přistál vzorně uprostřed světelné řady na letišti Wick! Dva ze střelců na palubě bombardéru byli během akce zabiti a přeživší se zapříisahali, že je rozstřílel pitfire.

Jakmile jednotky domácího loďstva 9. dubna obdržely zprávy o německé invazi, ihned vypluly k Norskému pobřeží. Následující den podnikly bombardéry X. *Fliegerkorpsu* řadu bojových letů k pobřeží



Během oněch měsíců „podivné války“ stíhací letectvo s hurricany ve spěchu založilo nebo nově vybavilo dalších 8 perutí, přičemž většina z nich byla dána k dispozici 11. skupině jen po několika týdnech operačního výcviku. Jednou z nových jednotek byla 253. peruč, jež opatřila své hurricany kódovými písmeny „SW“. Původně nově zformovaná v Manstonu 30. 10. 1939, dostala 253. peruč nakonec svou první dodávku Hurricanů Mk.I z rané produkce 23. 1. 1940, když zpočátku po řadu týdnů létala na letounech Miles Magister a Fairey Battle. Na svatého Valentína se jednotka přestěhovala do Northoltu a když byl tento snímek 19. 4. 1940 pořízen na stíhací základně v hrabství Middlesex, chyběly 253. peruti jen 4 dny do vyhlášení operační způsobilosti za denních i nočních podmínek. Tento „anonymní“ hurricane pojíždí podél jednoho z hangárů v Northoltu, jenž je potažen maskovací sítí. Velitel stíhací základny, G/Cpt. S. F. Vincent se při kamuflování „své“ báze osobně angažoval a později v létě roku 1940 hrál aktivní roli při její obraně. Vincent se stal jediným britským pilotem, který si připsal vítězství v obou světových válkách, když přidal 2 zničené Bf 109E a poškozený Do 17 ke svým dvěma sestřelům z let 1916/17 a jednomu letounu „neovladatelnému“. Během bitvy o Británii používal svůj osobní hurricane, když často vzletal k boji s 1. (kanadskou), 303. polskou a 229. peruti, jež v Northoltu měly svou základnu. (Via Andy Thomas)

severního Skotska, přičemž k prvnímu kontaktu RAF a luftwaffe došlo u pobřeží ostrova Ronaldshay severovýchodně od Orkneji. Nejméně 7 hurricanů 43. peruté zaútočilo na osamělý He 111P 3.(F)/Ob.d.L. vyslaný k ozbrojené průzkumné misi v předstihu před 10 bombardovacími heinkelů z KGr 100 a 35 z KG 26. Peter Townsend byl opět uprostřed dění:

Počasí to odpoledne bylo příliš krásné na umírání, když moře pokojně zrcadlilo sytou modř oblohy. Pod vedením našeho velitele peruté George Lotta (předválečného veterána, který byl přidělen jako pilot seržant k 19. peruti již roku 1927 a jenž válku přežil se skóre 2 sestřelů a 3 ve skupině a 1 nepotvrzeného) jsme letěli v sedmičlenné formaci nad moře, vstříc ostrovu Ronaldshay. „Tally ho!“ Myslím, že jsme křičeli všichni najednou: osamělý heinkel se právě před námi schovával mezi mraky. Když se nás sedm seřadilo k úderu na ten nebohý cíl, byl ten útok hotový masakr. Jakmile jsem přišel na řadu, ocasní část už se mu klepala a z motorů proudila pára. Otočil jsem se bokem, a jak heinkel klouzal dolů, prolétl jsem velmi těsně kolem něj. Caesar Hull se chystal z druhé strany. Zadní část kabiny vypadala jak márnice, střelec zhroutčený dovnitř a znetvořený k nepoznání. Světlé vlasy vlály v proudu vzduchu pronikajícím rozstříleným krytem střeliště. Mladý pilot, sehnutý nad řízením, se pokoušel donutit zasažený stroj k letu. Skrz okenní panely na mě další dva členové osádky hleděli v tichém zoufalství.

Odsunul jsem kryt kabiny a naznačoval jim, aby otočili k pobřeží. Ti muži už nebyli nepřátelé, jen letci v nouzi. Kéž bychom tam mohli jejich zničený letoun donést na svých křídlech. Ale nebylo, jak jim pomoci. Věděl jsem, že sleduji poslední okamžiky tří statečných mužů, kteří klesají dolů, aby zahynuli v moři. Sledoval jsem ten heinkel, dokud – neschopen již letu – těžce dosedl na vodu. Trup se zlomil vedví. Jedno křídlo trčelo podivně vzhůru a pak sklouzlo pod hladinu.

Mezitím síly KGr 100 lokalizovaly námořní plavidla 2. a 3. flotily křižníků vracejících se na svou základnu ve Scapa Flow a ihned zaútočily. Bombardéry však své cíle minuly a byly pronásledovány Hurricany Mk.I 605. peruté „County of Warwick“, která vzlétla na poplach z letiště Wick. Jen P/O I. J. Muirhead (jenž dosáhl 5 sestřelů a 3 ve skupině

a 3 strojů poškozených, než byl zabit v akci 15. října téhož roku) byl schopen potvrdit zásahy Heinkele 111 a bylo mu uznáno zničení jednoho z bombardérů – letouny jednotky 1./KGr 100 se na základnu vrátily s mrtvým palubním technikem a s menšími škodami. Červená sekce 605. peruté zaznamenala téměř o hodinu později větší úspěch, když sestřelila jeden ze dvou He 111H-4 od 4./KG 26 napadených poblíž Fraserburghu.

Po obdržení zpráv z bojového průzkumu, že námořní plavidla jsou skutečně na moři, připravil X. Fliegerkorps ve spěchu doposud největší nálet proti Británii. Asi 40 bombardérů zamířilo na Scapa Flow a v cestě jim stálo 10 hurricanů ze 43., 111. a 605. peruté. Žlutá sekce skupiny „Treble One“ byla první, která bombardérům „pustila žilou“. Když zničila He 111 ze Stab I./KG 26 – F/Lt. R. P. R. Powellovi (jehož konečný účet byl 7 samostatných sestřelů a 2 ve skupině, 1 nepotvrzený, 3 pravděpodobně a 4 letouny poškozené), F/O H. M. Ferrisovi a Sgt. W. L. Dymondovi (jemuž bylo, než byl 2.9.1940 zabit, uznáno 10 sestřelů a 1 skupinový, 1 pravděpodobný a 6 poškození) byla každému uznána jedna třetina sestřelu.

Tyto He 111 napadli také F/O G. R. Edge a P/O C. F. Carrant ze 605. peruté, ale zjevně bez úspěchu – dva heinkely však během dlouhého zpátečního letu škodám způsobeným hurricany RAF nad Scapa Flow později podlehly. Oba tyto muži pak budou v nastoupené cestě pokračovat, až se stanou předními esy této peruté, když „Gerry“ Edge (jemuž byly toho dne uznány 3 poškozené He 111) zaznamená nejméně 20 sestřelů, 3 či více pravděpodobných a nejméně 7 strojů poškozených, zatímco „Bunny“ Carrant (jenž po tomto bojovém letu nenáročoval nic) uzavře své skóre na 10 sestřelech a 5 ve skupině, 2 pravděpodobných a 12 poškozeních. Edge i Carrant válku přežili.

Němečtí útočníci 10. dubna nebyli moc úspěšní – činností hurricanů ztratili 4 bombardéry a další 3 kvůli protiletadlové palbě.

Poslední vítězství dosažená jednotkami dislokovánými ve Wicku přišla před polednem ve středu 9. května, necelé dvě hodiny poté, co 87. peruť nad Maginotovou linií dostala svůj Bf 110. Dva průzkumné Do 17Z z *Wekusty*, náležející *Ob. d. L.*,* byly vyslány k přeletu nad Scapa Flow, aby prověřily

*Letouny pro strategický průzkum nepodléhaly běžným leteckým jednotkám, ale přímo Vrchnímu velitelství luftwaffe – *Oberkommando der Luftwaffe*.

ly rozmístění Domácího loďstva, ale naneštěstí pro ně, když byly zjištěny stanice RDF, bylo právě 6 hurricanů 605. peruté ve vzduchu na běžném cvičném letu. Toho dne pokrývala oblast hustá oblačná vrstva, a tak byl vyhlášen poplach též dvěma hurricanům 43. peruté, aby hlídkovaly pod mraky, zatímco 605. peruť zůstávala nad nimi. Tato druhá jednotka brzy zjistila jeden z oněch slídících bombardérů Dornier a ten po několika průletech provázených palbou rychle vyřídili F/O Edge a Austin.

Hlídku 43. peruté vedl F/Lt. John Simpson, který bude pokračovat do celkového skóre 9 sestřelů a 1 skupinový, 1 nepotvrzený, 1 pravděpodobný a 1 letoun poškozený). Byl mu již připsán skupinový sestřel ze 3. února a on hledal způsob, jak své skóre zvýšit. Popis, co se poté stalo, je převzat z publikace *Combat Report*, již napsal Hector Bolitho (B. T. Batsford, 1943):

Měli jsme hlídkovat nad letišťem pod mraky, zatímco další letka měla hlídkovat nad nimi. Mraky byly šedé a husté. Hlásili nám, že se nepřítel blíží k letišti. Právě jsme se dostali do 900 m, když jsem slyšel, jak ta druhá letka hlásí „Tally ho!“ Už jsem myslel, že jsme mimo hru. Na jednoho huna právě střílelo 6 letadel nad námi, a tak nemělo smysl, abych se do toho míchal. Letěli jsme pod mraky dál směrem nad moře a já byl trochu otrávený, že jsem si ani nemoh' zastřílet.

Právě jsem se chtěl obrátit k základně, když jsem uviděl dalšího huna, dlouhé, úzké, zelené letadlo, jak letí pod mraky, tiskne se k nim, ale tak, aby mělo stále výhled na vodu. Museli jsme být tak 65 km od pevniny. Moře bylo nádherně klidné. Měl jsem šílené štěstí, protože téměř v té chvíli, kdy jsem jej uviděl, jsem se dostal do ideální polohy k palbě přímo z boku. Naneštěstí jsem byl při první dávce mimo dostřel a myslím, že jsem jej minul. Pokusil se vystoupat zpět do skrytu mraků, ale ještě než zmizel, druhou dávkou jsem jej dostal. Bylo to strašné. Úplně jsem mu odstřelil příď. Piloty jsem určitě zabil. Letoun divoce vzplál a řtil se dolů do moře a tam vybuchl. Strašný, ale úchvatný pohled.

Stíhací velitelství nyní zaměřilo svou pozornost o více než 1 100 km na jihovýchod, do Nizozemska.



Za služby u 43. peruté ve Wicku byl během prvních měsíců roku 1940 budoucímu esu F/Lt. Johnu Simpsonovi přiznán 3. února podíl na sestřelu He 111 ze II./KG 26 a 9. května Do 17 od *Ob. d. L. z Wekusty*. Tento jeho druhý sestřel byl posledním vítězstvím Fighter Command za „podivné války“. Tato fotografie Simpsona usazeného v kabině jeho individuálně označeného hurricanu (W9145) byla pořízena v prosinci 1940 poté, co převzal velení 245. peruté dislokované v Severním Irsku.