

nakonec všechny stíhací skupiny na tomto bojišti přidělené k 8. AAF, jakož i řadu těch, které byly součástí nové taktické 9. AAF. Ke konci května 1944 mělo VIII. FC kompletní sestavu skupin, přičemž přiletem 479. FG, stíhacího útvaru s nejvyšším číselným označením, jenž mu měl být přidělen, dával celkový počet 15 a navíc 354. FG, která prozatím zůstane pod jeho velením. Tou dobou již 352. FG v Bodney, 355. ve Stepple Mordenu, 359. v East Wrethamu a 361. FG v Bottishamu přešly na P-51B. Při posilování rovněž i bombardovacích sil mělo budoucí vedení letecké války nad Evropou bez nadměrných ztrát mnohem lepší vyhlídky než o šest měsíců dříve.

STÍHÁNÍ PODLE RAF

Po příchodu do Anglie si 8. AAF „vypůjčila“ techniky a postupy stíhacího letectva RAF, takže stíhací skupiny USAAF prováděly operace v podobném slo-

žení jako jejich spojenci – tyto počáteční bojové lety si tedy ponechaly i britské kódové označení. Časem byly zavedeny obměny těchto misí, takže byly přidány i nové americké názvy, protože některé typy stíhacích sweepů byly u 8. AAF víceméně jedinečné. Nejobvyklejší bojové lety měly kódová označení *Ramrod*, *Circus*, *Jackpot* a *Rodeo*. VIII. FC také převzalo standardní operační turnus RAF 200 letových hodin pro stíhacího pilota. Toto měřítko šité na krátké sweepy podnikané většinou britských jednotek nad západní Evropou mělo pro Američany určité nevýhody, protože splnění doprovodu nad Berlín trvalo často 4 hodiny – a tak měli někteří piloti záhy „přečerpáno“.

Proto USAAF zvýšila počet hodin na jeden turnus na 300 nebo počet misí na 75. Piloti mohli požádat o prodloužení (a často to opravdu dělali), tento systém však především znamenal, že k frontovým perutím stále přicházeli čerství piloti. Takže když dostali možnost volby, zda nadále riskovat svůj krk, nebo jít domů, mnoho bojových veteránů přirozeně



S párem P-51D-5 přidělených ke 335. FS, 4. FG, letí společně stroj od 336. FS. Všechny tři mustangy jsou vybaveny v Británii vyráběnými „papírovými“ přidavnými nádržemi na 108 gal (491 l).



Tika IV. ze 361. FG provádí odval od letounu s fotografem, aby mu umožnil zhlédnout spodní plochy P-51D, které byly i přes trvalou péči mechaniků vždy potřísněné olejem a špinavé od tuku unikajícího při operačních letech ve velkých výškách (USAF).



volilo druhou možnost. Možná trochu překvapivě to na stíhací síly nepůsobilo negativně, ale rozhodně to znamenalo, že jen relativně málo amerických pilotů, podobně jako u ostatních západních spojenců, bylo schopno dosáhnout vysokého bojového skóre. Pouze 10 pilotů sestřelilo 20 a více nepřátelských letounů a většina z nich pouze tak, že odléтали rozšířený turnus.

A ani na špičkové bojové piloty v podstatě nebyl vyvíjen moc velký tlak, aby zůstávali. Jak válka pokračovala, produkovali spojenci tolik pilotů díky výcviku v USA i ve státech Commonwealthu, že bojové jednotky nikdy netrpěly jejich nedostatkem. Bojový výcvik pro danou oblast a obvyklá praxe, kdy si nováčci přivykali na požadavky evropského válčiště „cvičnými lety“, tedy bojovými lety do malé hloubky, při nichž se nepředpokládalo, že by se nepřítel projevil v plné síle, rovněž napomáhaly tomu, aby byl jejich přechod co nejbezproblémovější.

Díky tomu bylo vždy možné potlačit obavy z prvního bojového střetu, jež nový pilot pociťoval. Evropské bojiště mělo děsivou pověst, která je provázela po celou válku. Němci byli nejhrozivějšími ze všech nepřátel a trojnásobné eso Col. Clarence „Bud“ Anderson shrnul své pocity z přípravy na první misi takto:

Když jsem šel toho rána k letounu a lezl do kabiny, hrál mi tep sólo jak Gen Krupa. Jakmile jste byli připoutaní a seděli tam tak zoufale sami a čekali na nahození a poježdění a na start v řadě, plazily se minuty jak pěšáci v bahně po břiše. Nikdy jsem nepatřil k těm, co se obírají černými*

* Gen Krupa – americký jazzový, swingový bicista polského původu, žil v letech 1909–1973.



Stroj esa 374. FS, 361. FG, Wallace Hopkinse byl od poloviny do konce roku 1944 často fotografován, obvykle s podvěšenými atrapaми bomb ráže 500 lb (227 kg) podobně jako v tomto případě. Výzbroj jiná než kulometry se u 8. AAF nosila nepravidelně na vyžádání, protože jinak bylo taktických stíhaček více než dost k dispozici u 9. AAF. Hopkins během svého turnusu o 76 bojových letech sestřelil 6 letounů právě na tomto P-51D (44-13704), který byl jeho osobním strojem od června 1944, a který měl přezdívku *Ferocious Frankie*, stejně jako jeho předchůzí verze P-51B (USAAF).

P-51D, 44-13586, prvního esa 364. FS Richarda Petersona předvádí 14 z jeho 15,5 sestřelů a je – stejně jako jeho druhý mustang (44-14868) – pojmenovaný úslovím, kterým jeho manželka končila své dopisy. Peterson se narodil ve městě Alexandra ve státě Minnesota. Většinu ze svých sestřelů dosáhl od září 1944 do dubna 1945 (via J. Ethell).

myšlenkami, a ten čas vždycky budu využívat k tomu, abych se soustředil na misi, myslel na to, co je před námi, a připravoval se na trať jako atlet na závody. Ale toho 8. února 1944 jsem na tyhle věci neměl zrovna moc pomyslení. Měl jsem v deníku už 893 letových hodin, za dva roky víc než hodinu a 20 minut denně. Ale jen 30 hodin a 45 minut z toho bylo na pépadesátjedničkách. Věděl jsem, že se mám ještě hodně co učit. A před tím, než jsem probudil merlina k životu, jsem myslel na to, jak se neztratit, nic nepodělat. Víc než smrti jsem se bál, abych něco nezvorál.

Andersonova poslední poznámka odráží onen základní přístup, tak zásadní pro efektivní fungování jakýchkoli ozbrojených sil, které kladou stavovskou čest nade vše. Nikdo nechtěl zmařit ten přínos k válečnému úsilí, který si zvolil, nechat padnou svou vlast, rodinu a přátele tam doma. Pokud se člověk přihlásil dobrovolně, chtěl to všecko dotáhnout až do konce. A díky správnému nasměrování mladistvé sebedůvěry a nespornému vzrušení z létání v mnoha skvělých letadlech neměla US Army v rámci celkového válečného úsilí o piloty nouzi. Pro mladé muže vyrůstající v éře strojů byla touha létat bojově – a ještě za to dostat zapláceno – zcela neodolatelná.

Jakmile byl nový pilot přidělen k jedné ze skupin VIII. FC, rychle zjistil, že se stal součástí vysoce profesionální organizace. Toto specifické zaujetí se přenášelo i na pozemní personál, který obvykle

podepisoval smlouvu na dobu určitou a nepodléhal splnění operačních turnusů jako piloti. Hrdost na příslušnost k jednotce se projevovala různými způsoby včetně výtvarných projevů. Když VIII. FC zavedlo v roce 1944 daleko viditelné barevné označení skupin, bylo to z praktických důvodů rozpoznávání ve vzduchu jak stíhači vlastního útvaru, tak osádkami bombardérů. Kromě toho byly výrazně vyzdobené mustangy svým způsobem vyjádřením toho, kam domů směřovaly pilotovy myšlenky, a tím podobnosti zdaleka nekončily. Nablýskaný automobil vydržel déle, ale vyleštěný P-51 měl ještě praktičtější výhodu, že letěl o pár uzlů rychleji, což v boji nad dokupovanou Evropou často rozhodovalo o životě a smrti.

Osobní výzdoba stíhaček se tolerovala a velení ji oficiálně prostě nebralo na vědomí. Mnozí velitelé zjišťovali, že letadla vyzdobená německými vlajčkami představujícími vítězství vnášela žádoucího ducha soutěživosti zejména mezi pozemní obsluhu, jejíž příslušníci se chlubili tím, že právě to „jejich“ pilotní eso se počítá k nejlepším v celé peruti či skupině. Hrdě dávali na odív značky sestřelů, které byly právě tak poctou jejich tvrdé práci jako bojovému duchu příslušného pilota. Na kongresmany a ostatní „potentáty“, kteří základny navštěvovali, taková výzdoba taky notně zapůsobila, i když odvážnější příklady výzdoby letadel byly cudně uschovány



Lt. Col. Andrew Evans Jr. pózuje pro propagandistické foto v plné výstroji pro dálkové doprovozní lety v P-51D svého mateřského útvaru, 357. FG, v Leistonu v hrabství Suffolk. Konec války jej zastihl jako ostříleného bojového veterána se 6 sestřelů (*M. Olmsted via M. Bowman*).

Evans Jr. velel 362. FS od roku 1944. Jeho osobní P-51D (44-64851) nesl pojmenování *Little Sweetie 4*. Jak je jasně patrné, pod kabinou je umístěna jeho kombinovaná výsledková tabulka letounů zničených ve vzduchu i na zemi. 357. FG byla prvním útvarem s P-51 přiděleným k 8. AAF a vskutku zaznamenala i více vzdušných vítězství než kterýkoli jiný útvar s mustangy na evropském bojišti. Jejich 609 vítězství ji řadilo na celkové druhé místo hned za 56. FG s perutemi *thunderbolt*ů, která nárokovala 674 sestřelů (*M. Olmsted via M. Bowman*).



Jedním z prvních útvarů, přidělených k VIII. FC již v srpnu 1943, byla 20. FG, která lpěla na svých P-38 po celou dobu až do příchodu P-51C v červenci 1944. Tyto mustangy 77. FS byly vyfotografovány v rozptylu na východním konci své základny v Kingscliffe v hrabství Northhamptonshire záhy poté, co si skupina koncem léta 1944 vyzvedla P-51D (*Ethell*).

v hangárech, aby se tak předešlo případným rozpakům pozorovatelů. Váleční korespondenti nic nemilovali více než fotografování a filmování pilotů v kabinách lemovaných řadami svastik, neboť bylo jen málo způsobů, jak ukázat, čím Američané přispívají k válečnému úsilí v Evropě.

Letadla zdobil spíše pozemní personál než sami piloti, a to během odstavky kvůli údržbě, a na některých základnách působili jednotlivci, jejichž umělecké nadání bylo natolik žádané, že se vyřizováním takových zakázek zabývali víceméně na plný úvazek. Praktičtějším využitím výzdoby byla kromě taktického označení také aplikace jmen pilota, šéfmechanika a zbrojíře, tedy těch, jejichž práce celodenně souvisela s konkrétním letounem.

Když VIII. FC začalo do repertoáru svých stíhacích skupin přidávat postřelování pozemních cílů, došlo k některým nečekaným problémům. Luftwaffe již dávno stáhla podstatnou část svých stíhacích sil zpět do Německa, aby zůstaly převážně mimo dosah P-47, zatímco naopak posilovala jednotky flaku, aby si poradily s bombardéry nad okupovanou Francií. Takže pro velení vyvstal jeden úkol, vyhotovit plán, jak postřelovat německá letiště, ale i další úkol, jak je všechna lokalizovat. K zakreslení oněch známých

se použily mapy RAF, ale velitelé skupin pilotům zdůrazňovali, že po napadení letišť musí být připraveni najít si a případně i probojovat cestu domů individuálně. Navigace nad nepřátelským územím s přeletem přes moře před přistáním v Anglii byla dost problematická a tento aspekt boje se při výcviku zrovna moc nezdržoval.

A taky trvalo nějakou dobu, než byly zdokonaleny techniky postřelování tak, aby byla odstavená letadla, zařízení a vozidla opravdu zničena, a nikoliv jen poznamenána několika snadno opravitelnými průstřely. Tahle dovednost se nezářovala snadno, protože většina skupin byla cvičena k provádění výškových letů, nikoli protizemních útoků. A přestože byla německá letiště chráněna protiletadlovými zbraněmi, nebyla v této etapě války zrovna přečpaná stíhačkami.

Proto si piloti oprávněně začínali myslet, že si vybírají trvale vzrůstající daň od bombardérů, transportních a spojovacích letounů, ale nikoli od těch nejdůležitějších letounů – stíhačů. Byla pravda, že Kepnerovou myšlenkou bylo eliminovat letouny luftwaffe jakéhokoli druhu, ale nedostatek kvalitních cílů v podobě stíhaček na zemi znamenal, že skupiny P-51, které nyní prováděly doprovody bombardérů,



Krásný let ve formaci kvarteta mustangů od 362. FS, 357. FG, vedených Capt. Harvey Macem za řízením *Sweet Helen* alias 44-13558/G4-B. Druhý P-51 v řadě (přezdívaný *Wee Willy*) nese značky 4 sestřelů.

353. FG z Raydonu v Suffolku létala od listopadu 1944 do bojů s P-51D s černožlutými šachovnicemi na přídích. Útvar byl původně vyzbrojený P-47. *Stasia II* (44-15587) byla součástí 352. FS a pravidelně s ní létal Capt. A. R. Rosatone.



se neustále utkávaly se silnými formacemi nepřátelských stíhaček ve vzduchu. Jak měly některé z počátečních misí ukázat, dolet mustangu však znamenal, že piloti byli teď schopní přistihnout německé stíhací letectvo i na „jeho zadním dvorku“.

Mnoho německých stíhaček bylo rozhodně ničeno na zemi, ale jaksi se nepočítalo s tím, že nepřítel bude nadále ještě zvyšovat výrobu letounů bez ohledu na bomby svrhávané na průmyslové závody. Stejně důležité, ba možná ještě důležitější, bylo, že se spojenečtí piloti občas dostali i mezi německá cvičná letadla a snadno sestřelovali nešťastné budoucí stíhací piloty.

Jak šel čas, dařilo se vytvářet velmi přesný obraz o využívání letišť luftwaffe, ale jak je tomu u všech velmi mobilních sil, Němci byli schopní základny rychle střídat, a tak byl nutný trvalý dohled fotoprůzkumnými stroji. A i v této oblasti byly pro velitele 8. AAF velmi cenné zprávy z dešifrovacího systému *Ultra*, neboť pohyby německých jednotek nevyhnutelně vyvolávaly značnou intenzitu rádiového provozu před přesunem i během něj. S tímto zpravodajským zařízením bylo pro spojence relativně snadné zjišťovat, kde jsou jednotky dislokované a na jakých letounech létají.

Postřelování si však mezi mustangy brzy začalo vybírat svou daň, neboť stíhačky byly sestřelovány jen několika dobře mířenými ranami, zejména byl-li zasažen chladicí systém merlinu. Capt. Duane Beeson, jedno z prvních es na P-51B od 336. FS, 4. FG, byl zasažen flakem a sestřelen 5. dubna při postřelování a průletu napříč přes letiště u Brandenburgu – zbytek války strávil v zajetí.

SBOHEM, DONE GENTILE

Další velkou ztrátou byl pro 8. AAF sotva o týden později Capt. Don Gentile, byť si jej nepřipsali na konto Němci, ale americký systém rotace pilotů. 13. duben 1944 byl jak pro Gentileho, tak pro jeho velitele Lt. Col. Dona Blakesleeho dnem plným smíšených pocitů. První z nich vyhrál soutěž o nejlepší eso, tedy „Ace Race“, když porazil legendárního Addieho Rickenbackera z doby „velké války“ s jeho 26 sestřely (avšak 6 z Gentileho 27,83 vítězství byly letouny zničené na zemi), a k setkání s vedoucím esem 8. AAF po jeho posledním bojovém letu se v Debdenu shromáždil početný dav zástupců místních i amerických médií.

Po návratu na základnu v Essexu se Gentile prohnal nad plochou tradičním způsobem a nádherně vyzdobený letoun *Shangri La* ohýbal trávu a přítomní napětím otvírali pusy. Ale Gentileho poslední nízký průlet byl až příliš nízký a mustang s červenou přídí přeoral chladičem zem, právě když míjel novináře. Gentile bojoval o získání vlády nad strojem a podařilo se mu s P-51B nouzově přistát a opustit jej doslova bez jediného škrábnutí – avšak letoun byl na šrot. Blakeslee již dříve prohlásil, že pokud někdo odepíše letoun svým nezodpovědným jednáním, bude okamžitě odeslán domů. Takže Gentile byl opravdu odeslán zpět do Ameriky, i když měl již odslouženo.

O dva dny později vynesla velká akce typu *Jackpot* pro VIII. FC rekordní čistý zisk. Hlášeno bylo 58 vítězství (18 ve vzduchu a 40 na zemi) poté, co stíhači napadli letiště ve Francii a v Nizozemí.