

Colin Gray

# V kokpitu Spitfira

Vzpomínky stíhače RAF  
na Bitvu o Británii a další bojiště



OMNIBOOKS

Colin Gray  
DSO, DFC

# V kokpitu Spitfira

Vzpomínky pilota RAF  
na Bitvu o Británii a další bojiště

OMNIBOOKS

2020

## Kapitola 1 Počáteční dny

Já a Kenneth, můj bratr-dvojče, jsme se narodili 9. listopadu 1914 v Christchurchi na Novém Zélandu. Jak naše matka často vzpomínala, byla na tom zajímavá jen poznámka jednoho souseda: „Cože, taková malá žena a má dvojčata?“ Byli jsme si stejně blízcí jako zatraceně podobní; rozlišit nás dokázali jen rodinní příslušníci a několik velmi blízkých přátel a dokonce i oni se docela často mýlili.

Od dětských let mě fascinovaly letouny a hlavou se mi honily představy o létání. Velmi živě si vzpomínám, jak jsem jako předškolák pozoroval dovádění letadla, které nám připadalo jako dětská hračka, provádějícího vysoko na obloze nad městem manévry. Jednomu z těch akrobatických obrátů jsme říkali „vývrтка“ a jak jsem se později dověděl, skutečně se tak nazýval. Jinému jsme říkali „padající list“ a mohu se jen domnívat, že to byla série skluzů nebo možná souvratů. Tenhle letoun byl z blízkého letiště ve Wigramu, na kterém tehdy byla úplná sbírka strojů novozélandského

letectva. Jak si vzpomínám, sestávala z pestrého souboru letounů z první světové války včetně několika Bristolů F.2 Fighter, Avro 504K a tři Gloucesterů Grebe.

Když jsem postoupil na střední školu, můj počáteční zájem se rozvinul do pevného rozhodnutí nastoupit do Královského letectva jako stíhací pilot. Ovšem po ukončení školy, když mi bylo osmnáct let, jsem brzy zjistil, že ambice je jedna věc a příležitost druhá. Dotazy na Britského vysokého komisaře ve Wellingtonu ukázaly, že jedinou cestou k přijetí Novozélandčana do General Duties (létání) jako součásti RAF, je získání statutu dělesloužičího prostřednictvím školy RAF pro kadety v Cranwellu. Přijímal se jen jeden kadet za rok, který musel získat osobní doporučení Generálního guvernéra (který o mně samozřejmě nikdy neslyšel) a musel mít značný osobní příjem na živobytí po dobu výcviku – a zřejmě i potom, protože plat nebyl nijak závratně vysoký. Musel si také sám platit cestu do Velké Británie. To značně přesahovalo mé možnosti i zdroje mé rodiny, a tak se zdálo, že se mi ta touha nesplní.

Ovšem i když jsem to tehdy nevěděl, události ve světě začaly působit v můj prospěch. Britské Ministerstvo letectví, znepokojené růstem německého letectva, získalo v roce 1935 souhlas k výraznému zvýšení počtu prvosledových letek a jejich odpovídající podpory, a k dalšímu zvýšení došlo začátkem roku 1936. To znamenalo odpovídající potřebu letových osádek a koncem toho roku RAF proto zahájilo nábor ve „starých“ zemích Britského společenství národů formou krátkodobějších služebních závazků – čtyři roky v aktivní službě následované čtyřmi roky v záloze s placenými obousměrnými cestami. To byla naše šance a se svým bratrem jsme se hned přihlásili. Pokud jsem si byl vědom, Ken předtím nikdy neprojevil zvláštní touhu po vstupu do RAF – určitě ne v době, kdy končil školu. Ale brzy se ukázalo, že ho takhle myšlenka nyní také velice zaujala, ale na rozdíl ode mne ho víc zajímalo létání s vícemotorovými letouny. Myslel si, že to pro něj bude znamenat lepší vyhlídky na pracovní kariéru po skončení krátkodobé vojenské služby a návratu do civilu, a nepochybně měl pravdu.

Oba nás pozvali na výběrový pohovor vedený podplukovníkem R. A. Cochranem (později generál letectva sir Ralph Cochrane, GBE, KCB, AFC), který byl zapůjčen z RAF, a měl se stát velitelem novozélandského letectva. Podplukovník Cochrane měl velmi zaslouženou pověst hrůzu

nahánějícího tazatele a rozhodně kladl otázky na tělo. Zřejmě jsme dávali správné odpovědi, protože nás poslali na vyšetření zdravotního stavu, které se konalo v dubnu 1937 ve Wellingtonu. V té době začaly mé problémy. Ken prošel zdravotními testy bez zjevných potíží, ale mne rovnou vyřadili. Po čtyřech měsících, 14. srpna 1937, odplul Ken na palubě RMS *Arawa* do Velké Británie k zahájení pilotního výcviku a nechal zde velmi zdrcené dvojče.

Důvody mého odmítnutí zdravotní komisí jsem vůbec nechápal. Ten lékař vyšetřoval nás oba společně, a pokud jsem mohl posoudit, oba jsme reagovali podobně. Uznávám, že jsem se nezmínil o tom, že jsem měl před sedmi nebo osmi lety zánět poplicnice. Jak jsem mohl usoudit z dotazníků před vyšetřením, věděl jsem, že to lékaři nehodnotí moc příznivě, ale protože nám nedělali rentgen hrudníku, myslel jsem si, že na to nemůže nikdo přijít. Ken se také nepřiznal, že měl v dětství revmatickou horečku, protože ani jemu by to nijak neprospělo. Takže to vypadalo, že jsme na tom oba stejně. Jizvy na mé pravé noze po několika operacích zánětu kostní dřeně – abscesu na holenní kosti – toho lékaře moc nezajímaly a zdálo se, že se docela spokojil s mým vysvětlením, že to je jen po „zranění z fotbalu“. Vypadalo to, že jediným rozdílem mezi námi byl pitomý test sestávající ze zvednutí kousku překližky do výše ramen a jeho opětovného položení na stůl, aniž by z něj upadl jakýsi malý ventil z automobilového motoru nestabilně postavený na jeho opačném konci. Připouštím, že jsem s tím měl potíže, ale ty měli i všichni ostatní včetně Kena, který tu proklatou věc skoro vyhodil z vedle otevřeného okna. Naštěstí pro něj lékaře právě v tu chvíli zavolali k telefonu, takže neviděl, co se stalo. Ať už byly důvody jakékoliv, Ken prošel a já ne, a přes všechnu snahu jsem nedostal žádné uspokojivé vysvětlení.

Teprve po mnoha prosbách úřady nakonec souhlasily s tím, že mi za rok dají další šanci za podmínky, že se mi mezitím bude věnovat můj lékař. Musím říct, že mi moc nepomohl, a jenom poznamenal, že ztrácím čas a nemám šanci zdravotní prohlídkou projít. Tohle mě vedlo jen k ještě většímu odhodlání než kdykoliv předtím, ale když jsem přišel na začátku roku 1938 ke svému dalšímu pokusu, opět jsem neuspěl. Tentokrát jsem nedokázal stát na jedné noze, což nebylo nijak překvapující, protože jsem si před několika dny udělal výron v kotníku. Ovšem tentokrát došlo

k pohovoru s velkou osobností, kterou byl samotný ministr letectví Tom Barrow, jenž mi slíbil další šanci.

Protože jsem neměl co ztratit, jen všechno získat, opustil jsem sedavé zaměstnání, které jsem vykonával od ukončení školy, a odešel jsem na vzdálenou farmu. Bylo to velké zklamání pro mého otce, který nemohl pochopit, že chci vyměnit „slibnou kariéru“ za práci „oslavovaného řidiče autobusu“, jak tomu říkal. Šest měsíců jsem pracoval na malé odlehlé ovčí farmě na pobřeží zátoky Palliser na jihovýchodním výběžku Severního ostrova Nového Zélandu. Byla skutečně odlehlá, vzdálená šedesát kilometrů po nezpevněné silnici z nejbližší vesnice. Projetí té silnice trvalo čtyři hodiny. Muselo se na ní otevřít a zavřít šestnáct bran a přebrodit tři potoky a tři řeky za předpokladu, že před nedávnem nepršelo; jinak musel jít člověk pěšky, protože tam nebyly žádné mosty. Farma byla, mírně řečeno, hodně členitá. Rozkládala se na čtrnácti stech akrech, začínala na břehu moře a strmě se zvedala do asi devíti set metrů k horním svahům Mount Barton – její horní hranice ani nebyla oplocená. Terén byl tak strmý, že jsme na většině pozemku nemohli ani jezdit na koních, ale museli jsme ovce shánět pěšky, což byla také metoda používaná k lovu divokých koz, prasat nebo jelenů jako krmení pro psy. Po šesti měsících této práce jsem byl v takové fyzické kondici, že jsem svou třetí zdravotní prohlídkou koncem roku 1938 hladce prošel. V jedné fázi mého testu na kapacitu plic mě museli zastavit, abych z horního konce měřící trubice nevyfoukl rtuť. V prosinci jsem byl na cestě ke svému bratrovi v Anglii.

Z Aucklandu jsem 16. prosince 1938 odplul s patnácti dalšími kandidáty aspirujícími na krátkodobou vojenskou službu na palubě RMS *Rangitata* na východ Panamským průplavem do Spojeného království. Nikdy předtím jsem necestoval tak dlouho po moři a velice jsem si tu cestu užíval, i když jsme měli jen jednu zastávku na několik hodin v Panamě na tichomořském pobřeží. Kromě obvyklých sociálních a sportovních činností se do RAF mířící skupina mužů zaměstnávala časně ranním fyzickým výcvikem a programem lekcí na témata jako navigace, meteorologie, spalovací motory a Morseova abeceda, které nám přednášeli lodní důstojníci. Plavba Panamským průplavem byla fascinujícím zážitkem. Samozřejmě to je nádherný stavitelský kousek. Velký dojem na nás udělala zejména velká rychlost, s jakou se naše loď o hmotnosti osmnácti tisíc tun zvedala a klesala v těch různých plavebních komorách.

Během prvních dvou týdnů naší plavby Tichým oceánem bylo počasí podle očekávání dobré, protože v této části světa vrcholilo v té době léto. Tehdy jsem již navázal pevné přátelství s Johnem Kempem, který pocházel z Wellingtonu, a zdál se být velice spřízněnou duší. Po Panamském průplavu, jak jsme mířili do severní zimy, se počasí stále zhoršovalo. Po jedenatřicetidenní cestě jsme 18. ledna 1939 pluli proti proudu Temže a v mizerném mrholivém počasí s nízkou visícími mraky jsme zakotvili v Docích krále Alberta. Jak jsem později zjistil, byl to typický londýnský zimní den, ale naše nadšení, že jsme dorazili do této ohromné metropole a zahájili jsme svou novou kariéru, nemohlo nic narušit.

Ještě víc mě rozechvělo, když jsem na nábřeží rozeznal svého bratra Kena. Naposledy jsme se viděli před rokem a půl a pochopitelně jsme si měli toho hodně co říct. Během té doby úspěšně absolvoval v Desfordu v hrabství Leicester základní pilotní výcvik následovaný obvyklým dvoutýdenním přijímacím kurzem v Uxbridgi. Pak v 3. pilotní škole v South Cerney v hrabství Gloucester prošel armádním pilotním výcvikovým kurzem na variantách Hawker Harta, jenž pokračoval na Škole letecké navigace, která byla tehdy v Manstonu, kurzem specialistů navigátorů včetně astronavigace. 22. října 1938 ho přidělili k 102. letecké eskadře v Driffieldu v hrabství York a koncem roku získal kvalifikaci prvního pilota na Armstrong Whitworth Whitley, takže již byl na cestě k naplnění své touhy.

Ken přijel ze své domovské základny ve dva roky starém Fordu 8, kterého koupil za pětapadesát liber, za cenu, která se mi zdála směšně nízká – samozřejmě ve srovnání s cenou stejného auta na Novém Zélandu. Další dva dny jsme strávili spolu poznáváním krajiny a návštěvami několika Kenových přátel na jihu Anglie. Pak mě náležitě dopravil do Hatfieldu v hrabství Hertford, kde jsem měl v 1. škole základního a záložního výcviku létání, kterou provozovala společnost de Havilland Aircraft Company, podstoupit základní pilotní výcvik.

Do Hatfieldu jsem přijel 23. ledna 1939 a zjistil jsem, že se tam většina účastníků kurzu již shromáždila včetně poloviny Novozélandanů, kteří cestovali na *Rangitata* se mnou. Druhá polovina včetně mého přítele Jacka Kempa byla umístěna ve White Walthamu blízko Maidenheadu. Tehdy se někteří piloti cvičili na letounech Miles Magister, ovšem my jsme se měli školit na Tiger Mothu – bylo to pochopitelné, protože je vyráběl de

Havilland, který školu provozoval. Měl jsem z toho velkou radost, i když se Magister jako jednoplošník s ostruhovým kolem, klapkami a brzdami považoval za dokonalejší letoun, zatímco Tiger byl dvouplošník s ostruhovou ližinou a neměl žádná z těch vylepšení. Ovšem byl to letoun, s nímž byla radost létat, a určitě byl mnohem „citlivější“ než Magister a vyžadoval jemnější zacházení. Vždy jsem měl pocit, že jestli umíte skutečně dobře létat s Tigerem, budete umět létat s čímkoliv.

Zdalo se, že můj instruktor poručík J. C. Reynolds má dobrou povahu, a po odlétaných devíti hodinách a čtyřiceti minutách mě poslal na sólový let, což podle mne odpovídalo průměru. Naším hlavním problémem bylo počasí. Kurz probíhal asi devět týdnů od posledního týdne ledna do konce března, což bylo ovšem právě období uprostřed zimy. Byla zatracená zima s tolika sněhem, jakou jsme ještě nikdy nezažili. V téhle části světa nebyla nikdy moc dobrá viditelnost a vzhledem k blízkosti Londýna a k sněhu pokrývajícimu výrazné krajinné prvky, jaké zde byly, se nevyplácelo zatoulat se příliš daleko od letiště. Jimmie Storrar, jeden z účastníků našeho kurzu z Cheshire to jeden den zjistil na své kůži, když po vývrtce (kterou neměl povolenou) ztratil orientaci, a po asi dvou hodinách byl donucen nouzově přistát na poli blízko Chelmsfordu v Essexu, který byl vzdálen několik hrabství od jeho letiště.

Mrazivé počasí znamenalo, že jsme na sebe museli navléknout všemožné letecké oblečení, protože Tiger měl otevřený kokpit a neměl topení. Ve snaze vypořádat se s tím chladem jsme nosili spodní vlněné prádlo a přes to plátěný pilotní oblek Sidcot, flaušem vyložené vysoké boty a spodní hedvábné a vnější kožené rukavice. Sice nás to udrželo v teple, ale stěží to zlepšilo cit při ovládání letounu. Pro instruktory to nebylo tak zlé, protože seděli v předním kokpitu, kde je trochu ohřívalo teplo od motoru, zatímco my jsme seděli vždy v zadním kokpitu, i když jsme letěli sólově – nějak to souviselo s vyvážením letounu.

Na konci března jsme měli za sebou určených padesát letových hodin na Tigeru Moth a kromě jednoho nebo dvou nešťastníků, kteří neuspěli, jsme měli kvalifikaci civilní licence „A“. Do té doby jsme létali jako civilní piloti ve výcviku, ale teď jsme všichni pokračovali na Centrálním letišti RAF v Uxbridgi dvoutýdenním přijímacím kurzem, po němž jsme se stali „činnými podporučíky ve zkušební době“. V Uxbridgi jsme se setkali s tou druhou polovinou novozélandské skupiny, která šla do White Walthamu,



a měl jsem radost, že se zase setkávám s Jackem Kempem. Ovšem po skončení našeho přijímacího kurzu nás zase rozdělili; jedna polovina skupiny (včetně Jacka) odešla do Dremu ve Skotsku a zbytek odveleli do 11. pilotní školy na základně RAF Shawbury. Shawbury byla malá vesnice v hrabství Shrop a zde jsem měl strávit dalších šest měsíců při dokončování našeho „vojenského“ pilotního výcviku.

11. pilotní škola byla vybavena dvěma různými typy letounů – dvoumotorovými Oxford Airspeed pro vícemotorové hochy a variantami Hawker Hart pro výcvik na jednomotorových strojích. Naštěstí mě přidělili ke skupině „Hart“, a proto jsem doufal, že budu patřit ke stíhačům. Oxford byl celkem moderní letoun. Byl to jednoplošník s uzavřeným kokpitem, s klapkami, brzdami, zasouvacím podvozkem a úplným panelem pro přístrojové létání s gyroskopickým horizontem a gyrokompasem. Na druhou stranu se varianty Harta mohou označit pouze jako zastaralé. Byl to dvouplošník s otevřeným dvousedadlovým kokpitem, s křídly potaženými plátnem, s motorem Rolls-Royce Kestrel s výkonem sníženým na 500 koňských sil a s pevně nastavenými listy vrtule. Měl pevný podvozek, byl bez klapek a s brzdami, které fungovaly, jen když se jim chtělo, a pro přístrojové létání měl archaický zatáčkoměr a sklonoměr. Jeho nejvyšší rychlost byla 224 km/h, ale létání s ním bylo vzrušující a já bych ho nevyměnil za nic na světě. Pro výcvik s předním kulometem byl vybaven jedním kulometem Vickers z první světové války, který střílel okruhem vrtule s pomocí Constantinescova synchronizátoru střelby. Když měl synchronizátor poruchu, což se naštěstí nestávalo často, muselo se okamžitě přestat střílet, protože člověk riskoval zásah odrazem od vlastní vrtule. Oxford ani Hart nebyly vybaveny kyslíkovými dýchacími přístroji, ale vlastně to nijak nevadilo, protože jsme jen zřídka létali ve výškách, kde byly potřeba. V těch dobách v nich nebylo ani rádio pro komunikaci s instruktorem. Řízení letového provozu skoro neexistovalo a navigovalo se výpočtem nebo čtením mapy, což byl vynikající výcvik.

Pak už byla polovina dubna 1939. Přicházelo jaro a život se zdál nádherný. Shrewsbury bylo krásné a historické staré město na horních ohybech řeky Severn, která meandrovala na jih a nakonec se vlévala do Bristolského zálivu. Okolní krajina hrabství Shrop byla velmi atraktivní, počasí většinou pěkné a stěží jsem věřil svému štěstí, že jsem tady, létám skoro každý den a jsem za to placený.