

TREĆI DEO

NA KOMANDNIM DUŽNOSTIMA U RAF-u

»TAJFUN«

Posle zrelog razmišljanja, odlučio sam početkom decembra da se vratim u borbu. Štabni ambijent nije mi baš odgovarao. Tri meseca koja sam u njemu proveo, bila su mi mučna, mada sam sretao divne momke i ljude. I u Parizu, gde sam svratio, atmosfera je bila u najmanju ruku neprijatna.

Žak, koji je »skvadron lider« u Taktičkom birou Glavnog štaba RAF-a u Bentli-Priori, obaveštava me o zadnjim vazduhoplovnim operacijama.

Prilikom jedne posete Pitu Vikhemu, uticajnom čoveku Lovačke komande za personalna pitanja, ovaj mi je obećao da će pružiti svoju podršku za moj hitan raspored u 122. lovačku eskadru, naoružanu »tempestima V«, koja je trebalo da se vrati na kontinent.

Nekoliko dana kasnije, Glavni štab ratnog vazduhoplovstva francuskih snaga u Velikoj Britaniji dobio je od britanskog Ministarstva vazduhoplovstva sledeći potpis:

»Na izričitu molbu general-potpukovnika avijacije H. J. Brodharsta D. S. O., S. F. C., RAF bi bio veoma zadovoljan da se potporučnik Pjer C. Klosterman rasporedi u njegov sastav, čim istekne njegovo propisano vreme odmora. Vanredni uspesi, koje je u ranijim borbenim dejstvima postigao, opredeljuju ga za komandira eskadrile ili komandanta grupe u eskadri koju sam izabere.

Molimo vas da nas obavestite da li ste u principu sa-glasni sa ponovnim borbenim angažovanjem u RAF-u ovog pilota pod gornjim uslovima«.

L. Herrera
Flight Lieutenant
for Director of Allied Air
Cooperation and Foreign Liaison.

Ministarstvo vazduhoplovstva u Parizu odbilo je da prihvati ovu kurtoaznu molbu.

Nekoliko dana kasnije sreo sam generala Valena i, dok smo se šetali, postavio sam pitanje svog povratka. On mi je vrlo uljudno dao svoju načelnu saglasnost, ali me je upozorio da se nalazim na listi pilota koje general De Gol želi na svaki način da sačuva i da spreči njihov povratak u borbu. Ipak je obećao da će se zauzeti u Ministarstvu vazduhoplovstva.

Ali, vreme je odmicalo, a 122. eskadrila je započela pripreme za odlazak. Onda mi priteče u pomoć pukovnik Kusti, komandant francuskih vazduhoplovnih snaga u Velikoj Britaniji. Pošto je shvatio moje duševno raspoloženje, on je, kao dobar starešina, uzeo na sebe odgovornost da mi odobri povratak u RAF, zamolivši me, na šaljiv način koji je bio karakterističan za njega, da ne dozvolim da budem oboren, da bih ga poštедeo.

Da bih preduhitrio eventualno suprotno naređenje iz Pariza, odmah sam se oprostio od gospodina i gospode Herman, dvoje Francuza, koji su već četrdesetak godina živeli u Londonu i koji su se sa neverovatnom odanošću i velikodušnošću brinuli o meni i mazili me... Jadnici, plakali su za mnom.

Istog popodneva otišao sam u Aston-Davn, gde je trebalo da prođem kratki kurs preobuke na »tajfunima« i »tempestima«.

Komandant baze, ving-komander J. S. Šou, odlučio je, kada je proučio moje službovanje i broj časova leta, da skrati formalnosti i da me osloboди teorije.

— All right old boy, do a few circuits and bumps, and off you go to 83 Group Support Unit (G. S. U). If the

weather is good, you can be in Holland within a week!

Naveće sam se u menzi, sa radošću, ponovo kalio u dobroj i slobodnoj atmosferi RAF-a.

*

Konačno zračak sunca. Danas popodne ču, dakle, da »laširam«* na »tajfunu«. U punoj pilotskoj opremi stižem u moj »flajt« i predstavljam se mom nastavniku letenja Mak Faru, Australijancu, koga su njegovi drugovi prozvali »imekjurit Mak« (immaculate** Mac), zbog njegove razbarušene nezgrapne pojave.

Trebalo je da mi tri čoveka pomognu da se, sa padobranom na leđima, popnem u kabinu »tajfuna«, koja se nalazila na dva i po metra iznad zemlje. Pošto je površina aviona vrlo glatka, ne mogu se ni za šta uhvatiti. Treba da se držim za mala udubljenja iznad kojih se odmah zatvaraju metalni poklopci poduprти oprugama čim se ruka ili noga iz njih izvuče — prava klopka za lisice.

Konačno me dižu, smeštaju, tapšu po ledima i nakon poslednjeg »gud lak« (Good luck),*** ja sam potpuno sam u utrobi čudovišta. Brzo se prisećam saveta nastavnika letenja.

Pošto izduvni gasovi sa mnogo ugljen-monoksida prodiru u kabinu, a vrlo su opasni, kiseonik se mora stalno udisati. Zbog toga odmah nameštam masku i otvaram regulatorsku slavinu.

»Tajfun« u poletanju jako skreće udesno, zato treba vrlo brižljivo podesiti kompenzatore kormila. Potpuno otvaram hladnjak. Kontrolišem osigurač stajnog trapa, čija poluga za upravljanje neugodno liči na polugu za zakrilca.

¹ U redu, stari momče, napravite nekoliko krugova i sletanja i onda put za G.S.U. Ako bude lepo vreme, možete da budete u Holandiji do kraja sedmice. (G.S.U. je bila jedinica namenjena za okupljanje, pripremanje i raspored ljudstva 83. vazduhoplovne divizije).

* »Laširati« — izraz francuskog porekla iz letačkog žargona, koji označava prvi samostalni let na avionu uopšte ili na novom tipu aviona (prim. prev.).

** Immaculate — čist, besprekoran (prim. prev.).

*** Good luck — sretno (prim. prev.).

Spuštam ručicu vazdušne kočnice da bih otvorio provodnik komprimiranog vazduha, čime izbegavam povratni udar na birač u trenutku pokretanja motora. Uključujem osvetljenje instrumentalne table. Podešavam ručicu gasa na pet osmina palca (ni za dlaku više, inače se benzin u karburatoru prelije i dolazi do povratka plamena). Ručicu za promenu koraka elise guram do kraja napred i vraćam nekoliko santimetara unazad da bih sprečio blokiranje uređaja za konstantnu brzinu. Kontrolišem količinu goriva u sva četiri rezervoara i biram za poletanje centralne rezervoare u trupu. U slučaju kvara pumpe snabdevanje se vrši gravitacijom. Odvrćem ubrizgavače: jedan ubacuje mešavinu alkohola i etra u karburator, a drugi mešavinu ulja i benzina u cilindre. Unosim patron u starter. (To je sistem Kofman koji koristi širenje veoma eksplozivnog gasa za pokretanje motora; nije šala ako ne uspe pokretanje motora, jer kada je motor pun benzina, u devedeset posto slučajeva izbiće požar).

Jednim prstom na prekidaču magneta a drugim na upaljaču pokrećem sistem... Mehaničar, koji se drži za krilo, udarcem ruke daje mi znak da uključim motor, koji se pokreće uz užasnu buku. Ona je skoro pet puta jača nego u »spitfajera«.

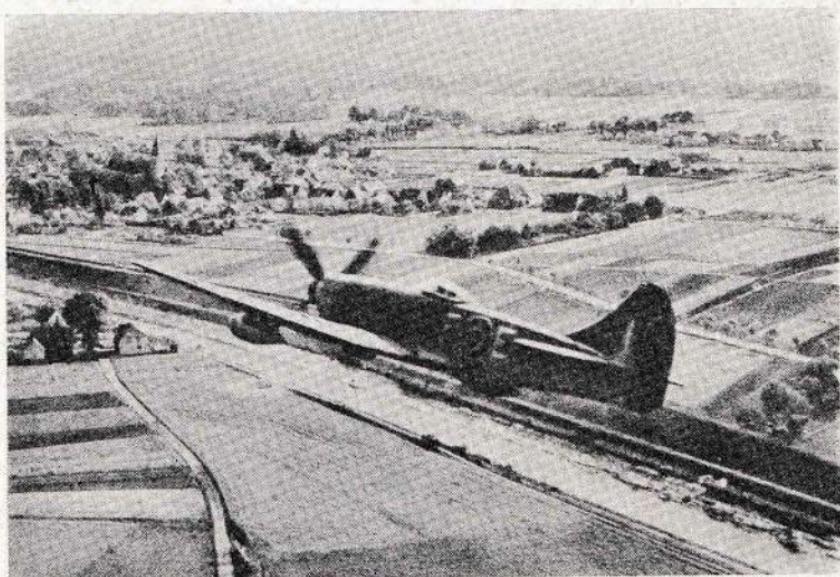
Posle nekoliko sekundi tresenja, motor počinje da radi skoro sasvim ravnomerno, ali mu iz svih pora izbjija ulje. Vibracije i zvuk motora izgledaju mi sumnjivi. Veoma sam uznemiren, ne osećam se siguran. Šta sam koga đavola tražio na ovoj galiji?

Razmišljam sam, bez sumnje, čitavu večnost, jer kad sam podigao glavu i pogledao mehaničare, stajali su po-malo zbumjeni, очekujući znak da sklone podmetače. Počinjem da vozim, malo prebrzo. Pazi, ne zloupotrebljavaj suviše kočnice, jer se brzo greju. Pregrejane kočnice su bez ikakvog efekta.

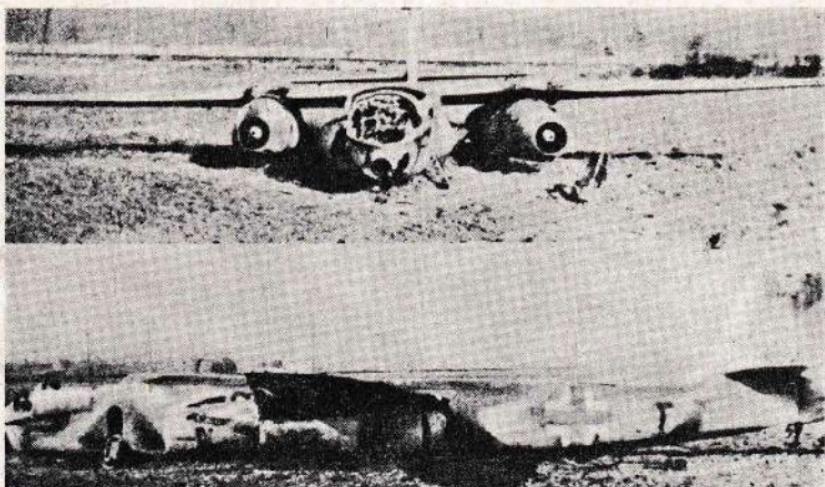
Kakav motor! Vozim nasumice, birajući put kao rak, pritiskajući čas levu čas desnu kočnicu da bih osmatrao ispred sebe. Na početku staze, pročišćavam pre zaleta, prema uputstvima, svećice. Dajem gas do 3000 obrtaja, na vetrobranu kabine se pojavljuje mrlja od ulja.



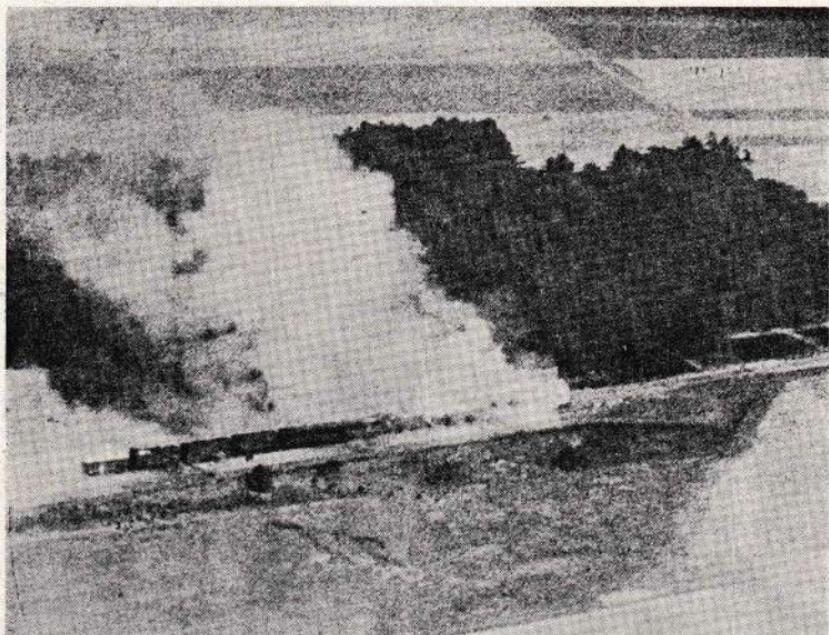
Poletanje iz pripravnosti sa piste pokrivena snegom aerodroma »Volkel« u lov na »pacove«. Levo, »tempest« Brauna, koji se nije vratio sa ovog zadatka



Na marš-ruti ka Rajni — autora je fotografisao Čarls Braun, kada sa svojim »Šarlom« preleće kanal Dortmund — Ems, na 10 kilometara od jazbine nemačkih aviona na mlazni pogon



»Arado 234« — Džoni Rejd (Johnny Reid) oborio je prvi »arado 234« ispred štaba Bradharda u Ajndhovenu



Snimak iz filma o borbi — voz sa municijom, koji je autor pogodio, gori pored šume na obali Elbe

Dva »tajfuna«, koja su bila na krugu, uspevaju da nekako slete, ali kontrolor izgleda nije bio raspoložen da mi da zeleno svetlo. Provirujem iz mog obitavališta kako bih mu dao znak, uz rizik da mi kap vrelog ulja padne u oko, ali još uvek je crveno svetlo. Dođavola, mora da sam nešto zaboravio — a moj prokleti motor počinje da se pregrejava; temperatura hladnjaka je već 95°, hladnjak otvoren ... zaboga, radio! Brzo ga uključujem i pozivam:

— *Hullo Skydoor, Skydoor, Typhie 28 calling. May I scramble?*²

Konačno kontrolor odgovara i daje zeleno svetlo.

U redu. Pritežem »straps«*, popuštam kočnice, postavljam avion pažljivo na belu liniju koja označava sredinu betonske piste, lagano otvaram gas, levu nogu dam do kraja. Upozorili su me da »tajfun« skreće, ali toliko ... Ova životinja ubrzava kao raketa ... Pomoću kočnica ispravljam pravac koliko mogu, ali on ipak opasno zanosi u desno. Na polovini piste desni točak dodiruje travu. Ako sa ovom mašinom sletim na staze, preturiću se. Neka bude, čupam mašinu da bih je odvojio od tla. Ovaj avion ima užasno slabu bočnu stabilnost. Ipak još uvek skrećem, ali ne usuđujem se da sa ovim nesrećnim krilcima nagnem avion uлево, jer ona reaguju tek pri brzini od dvesta kilometara na čas.

Imam sreću što je posle serije udesa iz istih razloga uklonjen hangar »F«. Ipak prolećem neprijatno blizu hangara »E«. Uvlačim stajni trap, ali zaboravljam da zavorim kočnice. Strašne vibracije koje potresaju avion od repa do krajeva krila podsećaju me da su točkovi velikom brzinom dospeli u svoja krilna ležišta. Samo da nisam pocepao gume!

Kako je ipak bilo lepo za pisaćim stolom u štabu ...

Napokon, posle nekoliko minuta savladao sam ga; osećam se prijatnije. U zaokretima još mi uvek pomalo klizi, ali to već nije tako loše. Izvodim kratko, stidljivo obrušavanje, da bih znao na čemu sam. Dođavola, kakva masa! Sa svojih sedam tona ova životinja čudesno ubr-

² Alo! »Skajdor«, ovde »Tifi 27«. Dozvolite da poletim!

* Straps — pojasevi (prim. prev.).

zava. Sa zadovoljstvom uočavam da je znatno brži nego »spitfajer«. Kako li će tek biti sa »tempestom«?

Pola časa brzo prolazi, i počinjem da skupljam hrabrost za sletanje. Prvo jedan krug punim gasom sa 700 km/č da bih ove đavolske svećice ponovo pročistio, jer se tako brzo prljaju.

Ali zatim, uzalud smanjujem gas, skrećem u jednu i drugu stranu, spuštam hladnjak, ipak ne uspevam da dovoljno smanjam brzinu da bih sigurno izvukao stajni trap.

Izvodim drugi krug, sa usporenim radom motora sa 500 km/č. Još jedan krug sa 400 km/č. U očajanju, izvlačim šandelu sa oduzetim gasom i dostižem skoro 1000 metara visine, ali brzina pada na 320 km/č. Pri malim brzinama ovaj skot je strašno nestabilan, a ispuštanje stajnog trapa ima nepredviđene posledice za položaj težišta. Iako sam upozoren, iznenaduju me nenormalna skretanja, koja skoro liče na početak kovita.

Tražim dozvolu za sletanje. U pravolinijskom letu oprezno prilazim pisti, sa dobrom rezervom brzine, ispuštam zakrilca i sve je u redu do izravnavanja. Ali debela krila, koja, izgleda, imaju dobru rezervu uzgona, varaju. Jedva dotičem palicu kada odjednom gubim brzinu, propadam kao kamen, nagnjem se na levo krilo, odskačem uz užasnu lomljavu deset metara visoko, sa nosem upravljenim u nebo. Dajem gas do kraja da ublažim udar, boreći se kao očajnik sa krilcima da ne padnem na leđa. Napolik, posle dva ili tri kozja skoka i žestokog kočenja savladani »tajfun« nekako rula po pisti, koja izgleda jako kratka. Zaustavljam se u oblaku dima i ulja pre nego što ću se vratiti na stajanku. Oštar zadah nagorele gume diže se iz jadnih guma, koje su zadržavale sedam tona pri brzini od 200 km/č.

Na sreću, nije mnogo zapaženo moje loše sletanje, jer ih je ovog popodneva bilo tako loših, da su se dva završila teškim lomom. Zato se »dolazak« bez oštećenja trupa smatrao uspešnim.

Čelo mi je oznojeno, ali je moral bolji.

NOVA FAZA VAZDUŠNOG RATA

»Hoker tempest V«, sa izvanrednim motorom napier »sejbr«, sa 24 cilindra u H rasporedu, bio je najmoderniji lovački avion ne samo RAF-a nego celokupnih savezničkih snaga. Sidni Kam, glavni inženjer Hokera, konstruktor čuvenog »harikena«, posle šestomesečnog rada svog međimca »tajfuna«, jurišnog aviona, velike nosivosti, čvrstine, robusnog i sa debelim profilom krila pretvorio je u tempesta.

Trup je produžen više od jednog metra da bi mogao da ponese još 400 litara benzina. Stajni trap je povećan kako bi se omogućila upotreba ogromne četvorokrake elise prečnika četiri metra. Radi poboljšanja stabilnosti na zemlji, trag između vitkih pneumatskih nogu iznosio je pet metara. »Danlop« je projektovao specijalne gume vrlo malih dimenzija, jer je trebalo da se one uvlače u krila. Elipsasta krila bila su tako vitka da je trebalo konstruisati specijalne topove (Hispano V), kako bi se u njih mogli smestiti.

Pilotsko sedište pomaknuto je unazad, kako bi se poboljšala vidljivost prema dole, a veličina kabine je svedena na neophodni minimum. Ona je predstavljala prvi plastičan balon koji je nalegao na savršeno profilisani trup...

Površina vertikalnog stabilizatora skoro je udvostručena, da bi se pri najvećim brzinama obezbedila besprekorna stabilnost. Duž skoro cele izlazne ivice krila projektovana su zakrilca, da bi se postigla maksimalna sigur-

nost sletanja, koje se ostvarivalo pri brzini od blizu 300 km/č.

Nije se štedelo da bi se »tempest« osigurale maksimalne performanse na malim i srednjim visinama. Specijalni dopunski rezervoari projektovani su sa posebnom pažnjom. Za vešanje pod krilima upotrebljeni su priklijučci od perspeksa. Zakivanje, spajanje, glaćanje površina bili su izvanredno brižljivo urađeni. Tako se došlo do veličanstvenog oružja vazdušnog rata.

I pored velikog hladnjaka koji mu je davao napratisit i tvrdoglav izgled, »tempest« je bio začuđujuće skladan. Mada veoma težak — 7 tona sa punim opterećenjem — raspolagao je, zahvaljujući svome motoru od 2850 konjских snaga, značajnom rezervom snage, a ubzanje mu je bilo fenomenalno. Pilotiranje njime bilo je svakako osetljivo ali perfomanse su to bogato nadoknađivale:

Na 1000 metara visine ekonomična brzina sa trećinom snage (tj. 950 KS), dva spoljna rezervoara od po 250 litara goriva iznosila je: *540 km/č po brzinomeru, odnosno približno 580 km/č stvarne brzine*.

Brzina krstarenja, sa polovinom snage (1425 KS), bez dopunskih rezervoara iznosila je *640 km/č po brzinomeru, tj. 690 km/čas stvarne brzine*.

Maksimalna brzina u horizontalnom letu, sa 13 funti pritiska kod usisavanja i sa 3850 obrtaja bila je *730 do 745 km/č po brzinomeru, tj stvarna brzina — oko 760 km/č*.

Sa obe brzine kompresora, tj. na 5000 metara i 2000 metara, dostizao je brzinu od 800 km/č. Sa dopunskom snagom — emerđensi (emergency) mogao je da ostvari 3000 KS i 4000 obrtaja u minuti, a brzina se penjala na 820 km/č.

»Tempest« je bio jedini avion saveznika, koji je bez izrazitih smetnji u pilotiranju dostizao područje brzine zvuka, tj. 1100 — 1200 km/č.

Sa taktičkim radijusom dejstva od 800 km, četiri topa od 20 mm sa 800 granata u četiri magazina (tj. 20 sekundi neprekidnog rafala) i 1800 litara u rezervoarima, »tempest« je bio idealan dnevni gusar, dostojan par »moskitu«, noćnom gusaru.

Prve dve grupe »tempesta« (3. i 56. skvadroni RAF-a) bile su opremljene i u junu 1944. forsirano bačene u borbu protiv letećih bombi (V-1), koje su ugrožavale London. Oko 900 V-1 eksplodiralo je iznad mora od njihovih rafala. Američki »mastanzi« i »tanderbolti« (P-47) i »spitfajeri RAF-a mogli su da napadaju ove demonske mašine samo iz obrušavanja, što je umanjivalo njihove izglede na uspeh. Zahvaljujući svojoj strašnoj brzini »tempesti« su, naprotiv, mogli mirno da krstare sa pola snage i da, čim spaze V-1, povećaju brzinu, zauzmu položaj i bez žurbe da gadaju.

Međutim, prenagljenje angažovanje nije prošlo bez posledica. Motor »sejbre« nije baš prihvatio benzin od 150 oktana. Dolazilo je do teških udesa. Ređali su se kvarovi na razvodniku (u stvari, »sejbre« nije imao ventile), neugodnosti sa podmazivanjem sa naglim padom pritiska ulja, prodori izduvnih gasova u kabini pilota, itd. Najozbiljnije posledice imalo je akumuliranje benzinskih i uljnih para u usisniku karburatora, gde je i najmanje vraćanje izazivalo požar, kojem je gdekad vrlo brzo sledila eksplozija aviona u letu.

Čim je opasnost od V-1 prošla, »tempesti« su bili povučeni iz operativne upotrebe. Još dok su postavljane nove za organizaciju jedne eskadre od četiri skvadrona, inženjeri Hokera i Napiera grozničavo su radili da zajedničkim snagama otklone sve ove nedostatke.

*

U međuvremenu, u zimu 1944. godine, rat je ušao u mirni period. Savezničke jedinice su se pregrupisavale i konsolidovale svoje položaje na levoj obali Rajne.

Šta se dogodilo sa nemačkom Luftvafe? Javno mnenje je, uglavnom, smatralo da Nemačka nema više ni pilota ni aviona. Ovo uverenje su strane savezničke obaveštajne službe brižljivo održavale iz više razloga: prvo, zamašna bombarderska ofanziva na fabrike vazduhoplovne industrije Rajha izgleda da nije doprinela vidljivom smanjenju borbenih efektiva Luftvafe, mada su bile potpuno porušene fabrike u Varnemundu, Marienburgu (fabrike

»foke-vulfa)«, Viner Nojštatu i Regensburgu (fabrike »meseršmita«). To je stvorilo neugodnu situaciju, utoliko više što je američka avijacija saopštavala da je skoro pri svakom velikom napadu na Nemačku uništavala 200 ili 300 nemačkih lovaca. Pošto su ovi rezultati ostvarivani po cenu ogromnih gubitaka (187 letećih tvrđava od ukupno 642 angažovane pri napadu na Švajnfurt 14. oktobra 1943), što je zabrinjavalo američku javnost, aktivnosti Luftvafe prekrivane su velom tajnosti.

Za nas, koji smo se svakodnevno suočavali sa Luftvafe, i kojima se očigledno nije moglo sakriti stvarno stanje njenih efektiva, optimizam informativnih službi (američke O. W. I.) ličio je na grubu šalu. Što su Amerikanci obarali više nemačkih lovaca — više ih je bilo!

Jedna činjenica bila je izvesna: iako je ofanziva protiv nemačkih fabrika za montažu i zavoda za opravke aviona bila veoma efikasna, ona nije sprečila da proizvodnja lovačkih aviona između jula 1943. i marta 1945. znatno poraste. Nemcima je pošlo za rukom da svoju mesečnu proizvodnju održe na 1200 do 1700 aviona (2325 u novembru 1944). Potrebno je, međutim, istaći da bi Nemci, kada ne bi bilo bombardovanja, ostvarili predviđenu proizvodnju od 3000 aviona mesečno u 1944. godini i 4500 mesečno na početku 1945.

Dva su razloga ove izvanredne vitalnosti: prvo, brza obnova i ponovno aktiviranje bombardovanih fabrika, drugo, povećani broj neosetljivih podzemnih fabrika.

Fabrika u Viner Nojštatu, na primer, bila je u stanju da proizvodi dva »Me-109« dnevno šest nedelja posle bombardovanja, koje je ostavilo utisak potpunog razaranja. Dve nedelje docnije ona je proizvodila devet »Me-109« dnevno, a nepuna tri meseca posle bombardovanja proizvodila je opet svojih petnaest »Me-109« dnevno.

Bio je to mučan posao; trebalo je ponovo izvršiti još jedan skupoceni napad tvrđava (pri kojem je još stotina oborenih). Nemci nisu mogli da u nedogled izdrže ovakvu igru. Mada bombe nisu bile dovoljno teške (75—150 kg) da bi razorile mašine radilice, prostorije su postajale neodržive uprkos povremenih opravki.

Tada su Nemci počeli da sklanjaju svoje fabrike pod zemlju. Doktor Kalmer preuzeo je rukovođenje poslom u saradnji sa Geringom i posredstvom Sonderštaba H i doktora Trajbera. Bio je to izuzetno naporan poduhvat. Od januara 1944. Nemci su popisali majdane, lagume i sve pogodne prostorije. Često su i železničke pruge premeštane po nekoliko desetina kilometara dalje da bi se iskoristili tuneli. U berlinskoj podzemnoj železnici sklonjeni su pogoni za montažu na traci. Od aprila 1944. RAF i britanska obaveštajna služba imali su formalne dokaze da Nemci u podzemnim fabrikama proizvode najmanje tri stotine kompletih aviona mesečno i veliki broj motora. Tek dognije, kada je Nemačka okupirana, mogao se oceniti čitav obim ovog pećinskog rada.

Tako su Rusi, usred šume kod Alt-Rupina, otkrili jednu čistinu, gde su ispod stabala bili poređani brižljivo maskirani blizu stotine »hajnkela 162« i »foke vulfova 190«. Malo dalje, duž železničke pruge koja je izgledala kao da se gubila u šumi, otkriven je ulaz u jednu podzemnu fabriku. Postrojenja su zauzimala površinu od 25.000 kvadratnih metara i proizvodila po četiri lovačka aviona dnevno. Avione su prevozili kamionima do auto-puta u izgradnji Berlin-Hamburg, koji je bio udaljen nekoliko kilometara. Jedan od dovršenih delova širok 60 metara i dug 4000 metara, savršeno prav, upotrebljen je kao pista za probne letove. Avioni su zatim smešteni u skloništa raspoređena duž ovog savršeno improvizovanog aerodroma, a povremeno su poletali na ratne zadatke.

U okolini Trijera radilo je nekoliko hiljada radnika Opela i Ruselhajma u dva železnička tunela na pruzi između Koblanca i Trijera, proizvodeći delove — stajne trapove za »Mehanik Rohlic«, kompresore i turbine za mlazne avione za fabriku Mansfeld Verke u Breslavi.

U velikim kamenolomima Halberštat blizu aerodroma sklapani su krila i trupovi »foke-vulfova 190 D-9« i D-12 i prevoženi kamionima u fabrike radi montaže. U berlinskoj podzemnoj železnici između stanica Bergstrase i Grencale fabrika »Henšel« instalirala je traku za konstrukciju trupova i repnih površina »junkersa 188«. Pošto su kompletni trupovi bili suviše glomazni za vrata i lif-

tove, konstruisani su iz dva dela i sklapani napolju. Jedna pariska fabrika proizvodila je spojeve sve do oslobođenja.

Proširene galerije rudnika mineralnog đubriva Hale i Sale štitile su po 800 radnika koji su izrađivali pneumatske i elektronske delove za avione. Mašine radilice i ne-prekidne trake fabrike Meseršmit u Regensburgu premeteštene su posle dva uzastopna bombardovanja u toku jedne sedmice u veliki drumski tunel kod Ešenloe, gde su tri meseca kasnije uspeli da proizvedu sedmično po 20 aviona Me-109 i 15 Me-262. U Egelnu, američke trupe naišle su na gigantsku podzemnu fabriku, koja je u decembru 1944. godine prozvodila po 6 »dugonosih« »foke-vulfova« dnevno, a u martu 1945. godine šest »folkjegera«* na dan.

Mogu se navesti desetine sličnih primera.

Tako su Nemci, suprotno svim predviđanjima, bili u stanju da uprkos bombardovanju proizvodnju aviona održe na vrlo visokom nivou, 2000 aviona mesečno.

*

Kakvi su to avioni bili, i koliko su vredeli? Nemci su proizvodili u velikim serijama.

Prvo, dva tradicionalna tipa lovaca, »meseršmit 109« serije K i »dugonosi« »foke-vulf« serije D.

Druge, dva tipa lovaca jednoseda na reaktivni pogon, »meseršmit 262« i »henšel 162« »folksjeger«.

Treće, bombarder trosed »junkers 188«.

Četvrti, avion na mlazni pogon za izviđanje i bombardovanje jednosed, »arado 234«.

»Foke-vulf 190« »dugonosi« bio je verzija klasičnog »foke-vulfa 190« sa motorom od 12 cilindera u liniji jumo 213 do 2100 KS, sa ubrizgavanjem vode i metila radi povećanja snage. Ovaj motor ugrađen je umesto ranijeg zvezdastog motora BMW-801. Sa ovim vanrednim avionom

* Volkjacgers — popularni naziv za lovca tipa »henšel 162«, kojeg pisac docnije detaljnije opisuje (prim. prev.).

bilo je, januara 1945, popunjeno 50% Jagdgešvadera.* Vrlo brz (700—750 km/č), vrlo pokretljiv, naoružan topom od 30 mm smeštenim u motoru i sa dva topa »mauzer« od 20 mm u korenu krila, foke-vulf 190 D-9 bio je opasan protivnik. Prema njegovim opštim performansama spadao je u istu kategoriju kao »tempest«, a bio je superiorniji od američkih »mastanga«, »lajtninga« i »tanderbolta«, kao i »spitfajera XVI«.

»Mesićmit 109 K« opremljen motorom dajmler-benc 605 od 1700 KS predstavlja je lakši ekvivalent »mastanga«. U dobrim rukama mogao je da se uspešno ponese sa »tempestom«.

»Mesićmit 262« na mlazni pogon bio je, sa dve turbine jumo-004 B-1, sa četiri automatska topa od 30 mm, MK-108, najsenzacionalniji borbeni avion koji je do tada bio proizведен. Bio je to prvi tip aviona na mlazni pogon, serijske proizvodnje, koji je upotrebljen u borbi. Od novembra 1944. Nemci su ga masovnije upotrebljavali. »Mesićmit 262« mogao je da bude lovački kralj. Bio je strašno brz (1000 km/č), imao je vanredno naoružanje velikog dometa sa po sto metaka na top i dobar oklop od 89 mm. Ovaj avion mogao je da doneše revolucionarne promene u vazdušnom ratu. Na žalost (ili bolje, na sreću), ovde se umešala Hitlerova intuicija. Pošto je aprila 1943. prisustvovao demonstrativnom letu ovog aviona, obavezao je konstruktora da ga modifcira i od njega napravi oružje odmazde protiv Engleske. Posle godinu dana naređenja i protivnaredjenja, izmena i diskusija, nemačka Vrhovna komanda uspela je pred rastućom savezničkom bombarderskom ofanzivom da ubedi Hitlera. »Mesićmit 262« je vraten svojoj prvobitnoj ulozi »kampfcerštera« (Kampfzerstorer), razarača bombardera.

»Me-262« bio je veoma osetljiv za pilotiranje, zbog opterećenja od preko 200 kg po kvadratnom metru, brzine sletanja od 300 do 310 km/č i mučnog poletanja. Turbine su bile povod za nekoliko razočaranja, pa su gubici pilota u udesima bili bez sumnje vrlo visoki. 52 jagd-

* Jagd — Geshwader — lovačka jedinica nemačkog RV koja odgovara jačini vazduhoplovne divizije (oko 100 aviona) — (prim. prev.).

gešvader izgubio je na taj način 23 pilota u roku od tri meseca.

Ipak Luftvafe je od januara 1945. bila u stanju da ubaci u borbu 200 »Me-262«, od kojih je jedna trećina bazirala na čuvenom aerodromu Rajna Hopsten, gde je izrađena specijalna betonska pista dugačka 2800 m i široka 60 m.

»Folksjeger henšel 162« bio je isto tako divan avion. Specijalno projektovan za masovnu proizvodnju, vrlo jednostavne konstrukcije, lak za pilotiranje, sa najpotrebnijom opremom (dva topa od 30 mm, autonomija leta 45 minuta), »folksjegeri« su izlazili kao vekne iz 85 fabrika širom Rajha.

»Junkers 188«, brzi dvomotorni bombarder sa velikim akcionim radijusom, iako se već imalo 800 i stalno se serijski izrađivao, bio je bez sumnje žrtvovan zadnjih meseci rata. Jer, u stvari, on je teško mogao da poleće na ratne zadatke sa improvizovanih aerodroma, a poslednji pogodni aerodromi bili su rezervisani za »meseršmitte 262«. Zadnje stokove benzina C-3 (96 oktana) koji su koristili njegovi motori BMW 803 i jumo 213, upotrebljavali su lovci.

»Arado 234«, jednosed na mlazni pogon, bio je specijalno konstruisan za izviđanje i bombardovanje. Sporiji od »Me-262« (850 km/č), nosio je pored četiri topa 30 mm ili 800 kg bombi ili više automatskih foto-kamera. Od kraja 1944. ovim tipom aviona bile su naoružane najmanje tri aufklärung grupen (Aufklärung-Gruppen — izviđačke grupe).

*

Nemci su, dakle, imali aviona i to dobrih. Kakvi su bili piloti, koji su ih vodili u borbu? Da li su bili na visini teških zadataka koji su im poveren? Objektivno suditi o ovome je osetljiva stvar, ali ipak, na pitanje se može odgovoriti.

U Luftvafe nije bilo sredine, tako da se nemački piloti mogu prilično jasno da podele u dve kategorije: »Asovi« — petnaest do dvadeset procenata od ukupnog broj-

nog stanja, koji su u odnosu na prosečnog savezničkog pilota bili bolji. Ostali, ne baš tako sjajni, vrlo hrabri, ali nesposobni da iskoriste vrednosti svojih aparata.

Uzrok ove razlike u kvalitetu bila je žurba sa kojom su novi letači bacani u borbu zbog ogromnih gubitaka u bici za Britaniju i u ratu u Rusiji. Obuka je bila suviše brza i neujeđenačena. Preteran značaj davan je moralnim faktorima, doktrini velike Nemačke i čisto vojnim teorijama na štetu samog stručnog osposobljavanja. Ovim greškama se od kraja 1943. priključila oskudica benzina.

Na taj način još uvek je postojala — topeći se na paklenom evropskom nebu — herojska družina »starih« prekaljenih boraca Luftvafe sa tri ili četiri hiljade časova letenja. Ovi piloti, obrazovani u školi španskog rata, pošto su preživeli sve kampanje od 1940, poznavali su temeljito svoj zanat i sve njegove fineze. Oprezni ali samouvereni gospodari svojih mašina, bili su veoma opasni protivnici.

S druge strane, mladi fanatici visokog morala zauzdani gvozdenom disciplinom bili su u mnogo slučajeva relativno lak plen u borbi.

Međutim, »standard« nemačkih pilota lovaca bio je krajem 1944. i početkom 1945. u proseku daleko viši nego u bilo koje vreme posle 1940.

Ako se izuzmu čisto moralni faktori, kao što je obrana majke domovine itd., ova činjenica može da se objasni samo time što su elitne jedinice dobine absolutni prioritet u snabdevanju gorivom i mazivom. Na taj način imali smo velike izglede da u borbi sretnemo samo veoma iskusne pilote, za razliku od 1942., 1943. i početka 1944. kada su piloti prebacivani sa zapadnog na sovjetski front, tako da smo tada često dolazili u dodir sa jedinicama osrednjih kvaliteta, koje su kasnije koncentrisane isključivo na istočni front. Ruski front bio je, načelno, za Luftvafe odmaralište, gde je kvantitet imao prednost nad kvalitetom, a najbolje jedinice čuvane su u rezervi da bi se suprotstavile RAF-u i branile nemačke gradove od američkih dnevних bombardera.

Takva je, grosso modo (u grubom), bila opšta situacija Luftvafe poslednjih dana 1944.

Brojna nadmoć saveznika mogla je da se izrazi jedino u rezervama, jer nije bilo dovoljno aerodroma da bi na razumno odstojanje od fronta locirali više od hiljadu lovačkih i jurišnih aviona koji su popunjavali 83. i 84. vazduhoplovne divizije taktičkih vazduhoplovnih snaga. Luftvafe je, naprotiv, rasporedila svoje snage na stotinu malih aerodroma oko velikih baza u trouglu Arnhem-Osnabrik-Koblenc i mogla je da operiše nadmoćnijim snagama.

»Mesaršmiti 262« mogli su nekažnjeno da vrše taktička izviđanja duž celog savezničkog fronta i mi smo ponovo viđali nemačke formacije često i po stotinu aviona koje su danju bombardovale i mitraljirale naše trupe i kolone.

Saveznički izviđači i lovci-bombarderi provodili su težak život. Formacije »tajfuna« često su gubile po šest do sedam od dvanaest aviona u sukobima sa »foke-vulf 190« i »Me-109«. »Spitfajeri« su bili nemoćni. Bila je samo jedna eskadra od tri grupe »spitfajera XVI«, ostale su bile opremljene »spitfajera IX B« ili XVI (»spitfajer IXB« sa motorom rols-rojs konstrukcije »Pakarda« SAD). Sve grupe »spitfajer IX« dejstvovalle su, uostalom, najviše vremena kao lovci-bombarderi. Pošto su Švabe poznavale kvalitete »spitfajera« u borbi po horizontali, izbegavali su da se u njih upuštaju, ali siroti »spitfajeri« nisu imali ni brzinu ni radijus dejstva, koji su bili neophodni da bi se u borbi savladali novi nemački lovci.

Saveznički štab počeo je ozbiljno da se uz nemirava zbog takvog stanja stvari. Slična situacija bila je i u američkom sektoru u Luksemburgu, ali ipak manje akutna, jer su se Nemci koncentrisali u Holandiji, znajući da će konačni napad doći sa severa Rura.

Rundštetova ofanziva izbila je iznenadno i naši štabovi našli su se u pogledu informacija u inferiornom položaju. »Mesaršmiti 262« tačno su orientisali nemačkog komandanta o situaciji naših trupa, dok su nemački lovci neutralisali naše izviđačke avione.

Upravo zato, da bi se popravilo takvo stanje stvari, poslata je u Holandiju 122. eskadra RAF-a naoružana

»tempestima«. Bila je to elitna jedinica na kojoj je počivao ceo odbrambeni i taktički sistem britanskog fronta. Nju su popunjavali samo oni piloti koji su imali bar jedan čitav borbeni period ili oni koji su mogli da dokažu da imaju dovoljno iskustva. 122. ving su sačinjavali 486 (novozelandski), 80, 56. i 274. skvadroni, kojima je pripojen 41. skvadron sa »spitfajerima XIV«.

Zbog senzacionalnih performansi »tempesta«, dodeljen mu je golem posao.

Prvo. Neutralisanje nemačke lovačke avijacije a naročito aviona na mlazni pogon.

Dруго. Zaprečavanje danju železničkog sistema Rajha između Rajne i Berlina sistematskim napadima na lokomotive.

Pucajući od ponosa, osećajući da je u centru pažnje RAF-a, eskadra »tempesta« smestila se u Volkel-u, Holandija, odakle je bačena u gužvu.

Bilo je naporno. U grupama po dvanaest ili dvadeset četiri, »tempesti« su napadali »foke-vulfove« sve do njihovih aerodroma. Odeljenja od po četiri aviona letela su u brišućem letu nekoliko puta dnevno do Berlina, ostavljajući u odlasku zakrčene železničke pruge lokomotiva, izbušenim kao sita, i vodeći na povratku nemilosrdni rat sa zasedama Luftvafe. Parovi »tempesta« bili su stalno u pripravnosti za poletanje, piloti stegnuti i opasani u svojim kabinama, sa prstom na starteru, spremni da odmah polete čim neki »Me-262« pređe preko naših položaja. U roku od petnaest dana oborenja su 52 nemačka lovaca, od čega 3 »Me-262« i uništeno 89 lokomotiva. Izgubljen je 21 »tempest«.

Baš tada je došlo do udara od 1. januara 1945. godine, koji je udesetostručio rad i odgovornost 122 vinga.

POSLEDNJA VELIKA POBEDA LUFTVAFE

1. januar 1945.

Zora 1. januara 1945. godine otkrivala je nimalo veselu situaciju nemačkih oružanih snaga.

Posle poraza Rundštetove ofanzive, nacisti su, pritešnjeni uz Rajnu i pod pritiskom ruskih trupa u Poljskoj i Čehoslovačkoj, bili prisiljeni da se brane. Međutim, oko 07.45 časova poletele su sa oko dvadeset nemačkih aerodroma pokrivenih snegom jake grupe »foke-vulfova 190« i »Me-109«... U 08.05 časova jedan »oster« — artiljerijski osmatrački avion javio je izbezumljeno preko radija:

»Upravo je formacija od najmanje 200 »meseršmita« proletela u brišućem letu u kursu 320.«

U 08.30 časova dogorevale su stotine američkih i britanskih aviona na 27 aerodroma od Brisela do Ajdovena. Svuda su se dizali crni stubovi dima, uspravljeni kao tornjevi katedrala, u mirnom vazduhu u kojem su još lebdeli beli i sivi oblačići koji su označavali eksplozije hiljada protivavionskih granata.

General Šperle izveo je smeо udar, kakvog u toku celog ovog rata nije bilo. On je koncentrisao desetak elitnih »jagd gešvadera« na aerodromima Tvent, Apuldorn, Aldhorn, Hagelo, Minster, Ligštat, Rajne, Mojkihen, Metelen, Harnskampf, Tojge i na svim njihovim pomoćnim bazama. Kasnije je utvrđeno da su u ovoj akciji učestvovali »jagdgešvaderi« broj: 2, 3, 4, 5, 26, 27, 52, 53 i nekoliko drugih jedinica — ukupno 650 »foke-vulfova 190« »D-9« i 450 »meseršmita 109 K«.

Uoči Nove godine nemački lovci nisu još znali cilj operacije. U suton 31. decembra poleteli su sa svojih baza

i koncentrisali se na ove aerodrome. U 21 čas pogasili su vatre; nema dočeka Nove godine, ni barova, samo laka ali hranljiva večera za sve posade.

1. januara u 05.00 časova probuđeni su, zatim im je, uz opšte oduševljenje, otkriven majstorski plan Šperlea. Gering je lično izvršio munjevit obilazak jedinica da bi ih ohrabrio. Svaki pilot dobio je kartu krupne razmere na kojoj su bili jasno obeleženi svi saveznički aerodromi i vazduhoplovne baze (rezultat izviđanja »Me-262«), kao i povratni kursevi, orientiri i detaljne instrukcije za let.

Poleteli su u »Č«, formirali tri velike formacije od po 300 do 400 aviona i ove tri grupe, sa po jednim »junkersom 188« na čelu za vođenje navigacije, zauzele su kurs ka savezničkim linijama.

Jedna od njih spustila se, u brišućem letu, iznad talaša i žala do Ziderskog jezera i uputila ka Briselu. Druga se spustila, u brišućem letu, preko Arnhajma ka Ajdovenu, a treća preko Venloa izbila do američkih linija.

Bilo je to potpuno iznenađenje. »Foke-vulfovi« i »merseršmiti« mitraljirali su skoro pola sata savezničke avione, grupisane duž zaleđenih pisti. Samo mali broj »spitfajera« uspeo je da poleti pod vatrom.

Pukim slučajem, 122. eskadra nalazila se u punom sastavu na izvršenju zadatka nad Nemačkom. Kada su ih pozvali, većina »tempesta« bila je bez municije. Volkeli je, začudo, bio jedan od tri aerodroma koji su bili pošteđeni.

Inače svuda je to bila prava katastrofa. Samo u Brisel-Everu bilo je uništeno 123 transportna aviona, letećih tvrđava, »tajfuna« i »spitfajera«. U Ajdovenu su bile uništene kompletne 124. kanadske eskadre »tajfuna« i jedna poljska eskadra »spitfajera«. Ukupno je za nekoliko minuta izbačeno iz stroja skoro 800 savezničkih aviona, Nekoliko »tempesta« i »spitfajera«, koji su hrabro intervenisali, oborili su iz gomile 36 Švaba, a britanska i američka protivavionska artiljerija — 57, što čini ukupno 93 uništene nemačke aviona, čiji su ostaci pronađeni nakon sedam dana traganja po našim položajima.

Da se o ovoj izvanredno pripremljenoj i majstorski izvedenoj operaciji saznalo, ona bi za javno mnenje predstavljala udarac maljem. Američka cenzura i izbezumljene

novinske agencije pokušale su da ovaj napad prikažu kao veliku savezničku pobedu, publikujući fantastične brojeve, sa kojima su u eskadrilama još tri meseca zbijale šale.

Uspeh Luftvafe, uz cenu od stotinak izgubljenih aviona, paralisao je taktičke vazduhoplovne snage preko jedne sedmice. Samo zahvaljujući energičnoj intervenciji generala Brodharsta, komandanta 83. divizije (najiskusnijeg), koji je odmah mobilisao u jedan »pul« (pool) sve neosetećene avione i postavio hitan zahtev za popunu iz vazduhoplovnih skladišta Velike Britanije, bilo je moguće da se u roku od 24 časa reorganizuje nekoliko borbenih grupa i da se održi front.

Stigao sam baš u ovom kritičnom trenutku,

122. ving je, u sledećoj sedmici, bio jedini sposoban da vodi vazduhoplovnu ofanzivu od svitanja do sumraka i za šest dana izgubio je 18 pilota i 23 aviona.

RAZOČARANJE NA POVRATKU

Preostalih nekoliko časova provodim u društvu sa Žakom, a zatim se ukrcavam u »anson« sa oružjem i prtljagom. To je obično putovanje, monotono i neudobno, u trupu starog kokošnjca.

Anson prevozi sve: pilote raspoređene u jedinice 83. divizije, poštu, novine, ponekad bocu viskija, čisto rublje za menzu, očišćenu uniformu nekog drugara, ponekad i psa, maskotu. Sve to sabijeno u prostoriji jedan i po puta tri metra. Sve vibrira, ledena struja vazduha duva bog zna odakle, i što je najgore, posle četvrt sata letenja neizbežna vazdušna bolest.

Dok sedim na džaku sa padobranom, promrzao uprkos moje krvnene bunde, prisećam se mog razgovora sa Žakom, srca punog čudne mešavine gorčine, zebnje i žurbe. Kako je mučan ovaj povratak u borbu u poređenju sa našim dolaskom u Bigin Hil ili u 602. pre dve godine... Žurim da ponovo nađem zdravu slobodnu atmosferu eskadrile posle četiri iznurujuća meseca u štabu i oslobođenju Francusku... Ali osećam takođe ponovno grčenje stoma-ka, strepnju od polaska u borbu...

Kako ću izdržati? Posle tri stotine ratnih zadataka ne vraćam se sa oduševljenjem novopečenog pilota iz »Operejšnel trejning junit«, niti sa sigurnim samopouzdanjem koje daje nadmoćnost iskustva. Znam da su me na brzinu otpremili, čim je iščupana francuska saglasnost, jer su za »tempeste« nedostajali komandiri eskadrila.

Pit Vikim iz glavnog štaba RAF-a bio je bar otvoren prema meni: 122. eskadra gubila je prosečno u zadnja dva

meseca tri komandira eskadrile i jednog komandanta grupe sedmično.

— *Good luck, Closter old boy, bags of promotions over in one two two wing!*³

Očigledno da će, ako ostanem čitav, brzo napredovati...

Posle četiri meseca kancelarijskog života i komfora, vratiti se u borbu na tipu aviona koji ne poznajem, posle sat i po leta na »tajfunu« i tri brza zaokreta na »tempestu«, — to nije samo rizično nego skoro idiotski.

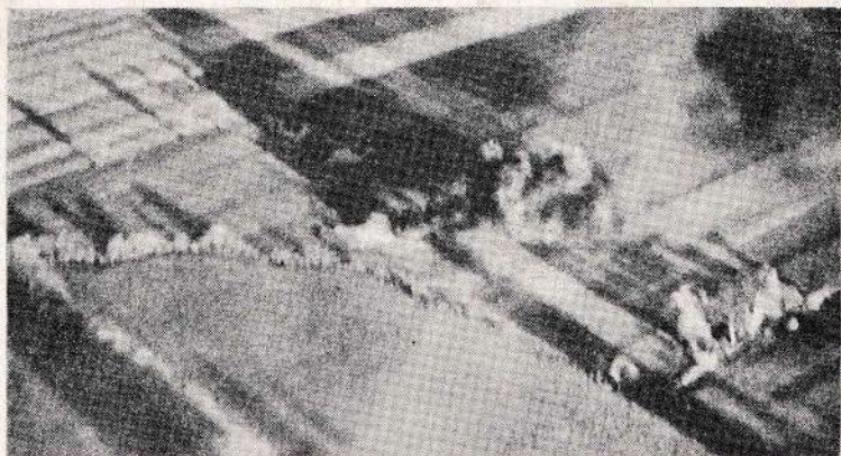
Opet sam u Varmvelu, ne usuđujem se da rizikujem jedan valjak na »tempestu«, čak ni običan luping! Kako će se držati pred flakom, koji je kako mi je Žak upravo rekao, postao strašan. Još u Normandiji bilo je teško.

Neka bude! Sada će me bar pustiti na miru! Više ne treba da se uz nemiravam zbog Ministarstva vazduhoplovstva u Parizu! zbog njegovih protivurečnosti, njegovih razmaženih pukovnika, njegovih »boraca pokreta otpora«, njegovih protivnaređenja i svih sumnjičavih tipova u neobičnim uniformama, koji su tamo izbili na površinu, kao pena na pekmez.

Mi piloti vazduhoplovnih snaga Slobodne Francuske, kojima ratno vazduhoplovstvo sve duguje, pre svega svoju čast, koji jedan za drugim, ipak srećni kao deca, prkosimo pokolju. Mi, koji smo bili ponosni što opet možemo početi, što možemo nastaviti da nasrćemo protiv logike brojeva, što možemo demantovati procente mogućnosti, izigravajući norme borbenih turnusa, iscrpljeni, slomljeni, obolelih nerava, pluća izgorelih od kiseonika... Bejasmo ubogi osobenjaci podviga.

Oni retki, koji su preživeli ovaj dug četvorogodišnji napor, žeeli su po svaku cenu da se vrate kući, da ponovo hodaju francuskom zemljom, da ponovo vide svoje, da ponovo žive život pariskih ulica ili dožive mir njihovih rodnih gradića... Ali brzo su se vratili zbumjeni, mada još ne i ogorčeni. Zamarali su ih pričama o otporu i junačkim podvizima i hiljadu puta su morali da slušaju iste reči:

³ Srećno! Klosterman, stari momče, u 122. eskadri brzo se napreduje!



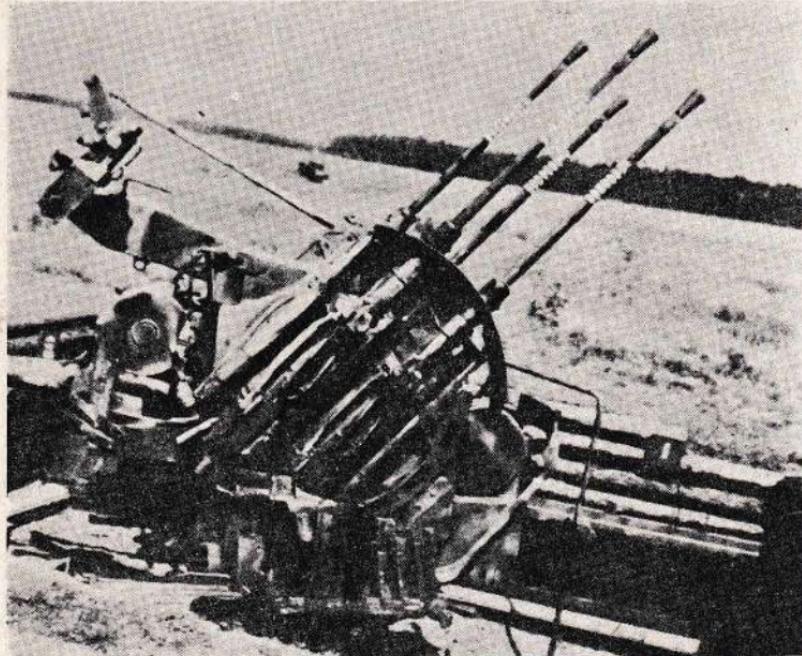
»Dugonosi« se zaklatio, ispravio, zakačio vrh jednog stabla i srušio u planinu... (Snimak iz jednog od filmova o Klostermanovim borbama)



Ponovo cirkus, »veterani« 3. skvadrona. Sede: Gordon, Dag Vorli, Rajt, Torpi. Stoje sleva nadesno: Hasel, Klosterman, Voker »kudravi«, Piter Vest, Brus Kol i Makintir



»Aradosi« na aerodromu »Šverin« posle mitraliranja — pilota iz 49. vinga, koji je doneo ovaj snimak, flak je teško ranio



Flak — poznati automatski četvorocevni protivavionski top od 20 mm na aerodromu »Šverin«

— Imali ste sreće što ste bili u Londonu. Mi smo ovde patili. Da ste znali kako je ovde bilo opasno! Uprkos svemu, mi smo oterali Švabe. Vi ne možete da shvatite, vi ne znate šta to znači: taj je bio streljan, onaj mučen, deportovan... Kako, vi ste potporučnik pilot? Očigledno je kako se u Londonu igra sa širitima i palmama ratnog krsta.

Oni nisu shvatili. Oni su dali što su mogli. Oni nisu hteli cveće, ni svečanosti, ni nagrade, već da opet nađu svoje ognjište, često u ruševinama. Oni su radije čutali, ali u njihovom srcu ostalo je neodređeno osećanje teške nepravde.

Kakva su iskušenja upoznali? Bili su jedino u opasnosti da živi izgore ispod ruševina »spitfajera«, da gledaju kako zemlja drhti u samrtničkom plesu, dok su pritešnjeni u metalnom kovčegu zaglavljene kabine brojali preostale četiri, tri, dve sekunde života... Mesecima su tri puta dnevno izlagali flaku svoje telo koje se grčilo i odupiralo izvršiocima smrtne kazne, koja je zamalo uvek promašivala, u očekivanju suđenog dana...

Za nas, rat nije bio očajnička trka, sa bajonetom na pušci, hiljada ljudskih bića koja su se znojila od straha, tiskala i pomagala u anonimnom i iznuđenom pokolju.

Za nas je rat bio akt dobrovoljnog, ličnog, predviđenog, naučno zasnovanog požrtvovanja; trebalo je da svako sam, svakodnevno, u sebi samom, lomi odvratnu žaoku straha, trebalo je sačuvati i obnavljati volju kada se oseti kako nestaje u gorkoj mučnini. Trebalo je to činiti jedan-put, deset puta, sto puta, tri stotine puta, ponovo vraćati snagu posle svakog zadatka u zdrav i normalan život. Bio je to odvratan režim škotskog tuša! Trebalo je, po izlasku iz aviona, opet sresti ljudе od mesa i krvi kao što i mi, koji se kreću, vole, idu u bioskop, piju u mirnim barovima, slušaju radio dok puše lulu ili čitaju knjigu — i koji ne sumnjaju da će sutra još biti živi.

Čiji su živci sačinjeni od ljudskog tkiva mogli da izdrže takav režim? L., primer hrabrosti u toku dve godine, postao je, zbog toga, kao krpa, stideo se samog sebe. Neki Gubi (Gonby) srušio se na nemački kamion koji je mitraljirao, jer su ga istrošeni refleksi izdali. Mušot, čija

su pluća progorela od kiseonika u svakodnevnim letovima na 10.000 metara visine, onesvestio se usred borbe i nestao.

Nije bilo smene. Uvek su isti leteli da bi Francuska bila prisutna na nebu. Dok su za to vreme drugi...

Posle oslobođenja Francuske nastavili smo da bismo izbegli smrdljivu atmosferu prohteva, servilnosti, mržnje, ucenjivanja, da bismo sačuvali ono malo preostalih iluzija...

*

Četiri sata preturam crne misli. Anson sada preleće Belgiju. Pilot se pažljivo drži sigurnosnih koridora između zona protivavionske artiljerije, koja štiti Antverpen od napada V-1. Onda dolazi holandski jug beznadežno ravan, gde kanali presecaju pravilne snežne površine. Putevi su zakrčeni vojnim transportima.

Evo ogromnog aerodroma, izbušenog kraterima bombi, sa dve velike piste od opeka. Kosturi hangara, razvalone zgrade, a zatim tu i tamo, prave ciganske kolonije: male kolibe od terisanog papira, prazna burad, maskirani šatori. Kraj svakog ovakvog logora je dvadesetak »spit-fajera« ili »tempesta« u savršenom redu. Jedna mašina za čišćenje snega, uvijena u oblak bele prašine čisti jednu od pisti.

Navigator ansona se okreće:

— *Volkel*... kaže jednostavno.

Zelena raketa odvaja se od kontrolnog tornja, i Anson ide na sletanje.

Čim sam skočio na zemlju, stiže kontrolor na svom đzipu i predstavlja se:

— »Desmond«, Vi ste Klosterman? Lepslji nam je govorio o vama. Da, on je ving-komander u operativnom odseku »Kenveja«. Odmah ću vas odvesti u štab vinga. Vaše stvari prevešćemo u menzu...

122. eskadrom RAF-a komanduje ving-komander Brucker D. S. O., D. F. C. Prima me na vratima svojih štabnih kola na komandnom mestu. Posle predstavljanja predajem mu svoja dokumenta o rasporedu i knjižicu letenja.

Dok ih čuteći pregleda, posmatram ga. Izgleda veoma umoran. Sigurno ima najmanje trideset godina. Mada su njegove crte ostale mladalačke, zbog prerane gojaznosti podočnjaci njegovih zakrvavljenih očiju pokazivali su umor.

— *Well, Pierre, I am glad to have you here.* Drago mi je što ste kod nas. Kao što znate, ovde je teško. Vi ste raspoređeni u 274. skvadron, komandovaćete A eskadrilom. Dolazite u pravi čas, jer je Ferbanks, koji njome komanduje, jutros ranio flak, a Hibert senior flajt-komander juče je otisao na deset dana odsustva; vi ćete, dakle, do njegovog povratka komandovati grupom ...

Dok se penjem u džip, dodaje ...

— Nemojte mnogo da uzimate k srcu ono što će vam pričati piloti. Njihov moral je malo opao zadnjih dana zbog gubitaka i lošeg vremena. Evo izveštaja o borbenim dejstvima, proučite ga i vratite mi ga sutra ujutro. Sada se smestite, uskoro ćemo se naći u menzi na večeri. Predstaviću vam vaše pilote ...

U VOLKELU ...

Uden je tipični holandski gradić sa dve hiljade stanovnika, čistih i dopadljivih kuća od cigala, sa crkvama svakih pedeset metara i dve-tri bogoslovije.

Džip nas vraća u sneg i blato po klizavoj kaldrmi, zakrčenoj kolonom koja beskonačno razvlači svoju buku i gvožđuriju. Ova kolona je napast. Ujutro, kada odlazimo, ona prolazi uz škripu, kvačila i buku motora. Naveče, kada se vraćamo, ona još uvek prolazi, crna, opasna masa iz koje svetluca poneko poziciono svetlo i signal.

Ponekad srećemo neki tenkovski eskadron, koji sa nasmejanim posadama na oklopima svojih nemani, uz veličanstvenu grmljavinu, grabi ka frontu.

U dvorište bogoslovije smeštene su prikolice sa generatorima električne struje, čiji dizel-motori zagaduju vazduh... Snopovi kablova povezuju ih sa mračnom zgradom. Od jutra do mraka, a naročito noću, tehnički oficir sa ljubavlju bdi nad svojim generatorima. Ipak, to ga ne sprečava da, kada nastanu kvar i smetnje u našim prijemnicima, do besvesti psuje. Mudro je postupio kada je na ulazu u svoju prikolicu obesio natpis: ne grdite električara, jer on čini što može.

U oficirsku menzu 122 vinga ulazi se kroz dugi hodnik učilišta, duž čijih zidova su redovi čiviluka za odela. Desno su kuhinja, samostanska trpezarija i bar. Levo su ping-pong sala i biblioteka. Učionice su pretvorene u spa-vaonice. U njima vlada užasan nered: poljski kreveti u svim pravcima, koferi prepuni prljavog rublja, stilske fotelje i orijentalni tepesi, prljavo posuđe, pikavci, kofe

pune sapunjave vode, osušeno blato, oružje i municija, prazne boce, novine. Na prvom spratu slika je ista, izuzev jedne sale duge dvadeset pet i široke deset metara, do pola visine podeljena je drvenim pregradama koje obrazuju boksove kao u spavaonicama odraslih u internatima. Ovde je skoro pristojan red. Tu stanuju stari piloti i komandiri jedinica i ponekad se tu nađe neki ordonans.

Na spratu iznad nas još uvek stanuju bogoslovi. Srećemo ih ponekad na stepeništu, kada idu na bogosluženje u obližnju crkvu, čutljive, izgubljene u duhovnom svetu koji ne zna za rat i koji lebdi iznad njihovih zala. Juče su im bili susedi nemački artiljeri protivavionskog bataljona, danas eskadra RAF-a, sutra? bog zna ko...

U Volkelu se živi vrlo mirno — bogoslovski ambijent, možda to nešto znači. Nedeljom uveče po hodnicima se oseća neobičan miris pečene šunke, piva i tamjana!

Posle skromne večere komandiri eskadrila ispisuju na velikoj crnoj tabli u trpezariji imena posada koje će u svitanje biti u pripravnosti i koje treba probuditi.

Slobodni piloti treba da za veče posle čaja obuku uniformu, da se obriju. Već od 16.30 časova oni sa kofom staju u red ispred jedne jedine slavine sa topлом vodom, koju snabdeva kotač na mazut, u kome inače sagoreva benzin od 150 oktana... Kotač protestuje i svaki treći dan leti u vazduhu uz snažno usijavanje toplove, svetlosti i parčadi.

Ostali se pojavljuju kad padne mrak, dolaze iz pripravnosti ili sa zadatka, prljavi i mrtvi umorni. Večeraju tiko, popiju čašu piva u uglu bara i brzo odlaze na spavanje. Kao eskadrilski bar, naš je veoma tih — suviše tih! Bar je uvek barometar morala pilota eskadre. Ovde je «*Got some Inn*» suviše tužan. Ipak tezga ima dosta mušterija — više nego ikad — zahvaljujući svemu onome što smo pronašli u šapskim podrumima, kamionu kojeg kuvar vodi svakih petnaest dana u centralni magacin N. A. A. F. I.* u Parizu, i konačno zahvaljujući ugovorima koje su snalažljivci sklopili sa briselskim pivarama. Nikada nije nedostajalo cigareta, likera, viskija, džina, šam-

* N.A.A.F.I. — vojna organizacija za snabdevanje.

panjca ili piva. Pa ipak... Na počasnoj ploči već vrlo dugačkoj listi od 123 poginula pilota od iskrcavanja u Normandiji, priključuju se imena 47 pilota koji su poginuli ili nestali u proteklom mesecu... I februar je loše počeo sa 18 izgubljenih pilota za nepunih deset dana.

Poneki pilot, nalakćen na bar, ispija čuteći svoj vrč piva i čita londonske novine od prošle večeri koje je doneo Anson. Jedna ili dve grupice raspravljaju možda o porazu tihim glasom u jednom uglu, dok nekoliko pojedinača sede na podu sa čašom između nogu i čitaju svoja pisma. Nekoliko njih uleću kao vетар, uzimaju svoja sleđovanja čokolade i cigareta, na brzinu ispijaju čašu piva i bez reči odlaze na spavanje.

Oko jedanaest sati naveče nema više ni mačke. Barman drema na svojoj stolici, jedan zakasneli srčevi viski, oslonjen ledima na kamin. Zadnji program B.B.C.* tiho potresa tešku atmosferu ispunjenu plavim duvanskim dimom.

*

Četiri sata. Svetlosni snop džepne lampe prodire bolno kroz očne kapke, ruka drma za rame:

— *Time to get up, Sir...***

Vojni policajac u gumenim čizmama precrtava jedno ime na svojoj listi i odlazi tiho dalje da budi ostale pilote koji su u pripravnosti u svitanje...

Hladno je, u glavi prazno. Mučno je izaći iz tople postelje. Oblaćim »betl dres« pulovere, pilotske čizme dok pušim cigaretu, koja mi se pomalo gadi. Prebacujem bundicu preko leđa i uvijen u zimsku kapu silazim u ledenu trpezariju čija zamrzla okna jedva odbijaju bledo svetlo električnih sijalica. Dremljivi konobar donosi pržene kobasicice i topli čaj koji na brzinu ispijam. Zakasneli grabe stepenicama, lupaju vratima, stavljaju kobasicu između dva parčeta hleba namazana margarinom, psuju dok gutaju vreli čaj i u trku se priključuju drugovima pred tremom.

* BBC — Britanski radio.

** Vreme je da ustanete... (prim. prev.).

Kamion je već stigao; podoficiri piloti izvaljeni su na klupama sa cigaretom u ustima. Kao komandir eskadrile imam pravo na džip; jedan vojnik iz transportnog odeljenja mi ga je već doterao. U pravnji dva komandira mog odeljenja uključujem starter rukama ukočenim od mraza i gledam crveno svetlo kamiona koji je već krenuo. Poredica je i pošto je posle udara od prvog januara zabranjeno paljenje farova sa mukom ga sledim.

Na aerodromu ledeni vetar diže vlažne oblake snega što nas ledi do kostiju.

U baraci *dispersala tajm-kiper* (time-keeper) — mirlac vremena je naložio peć; na petrolejskom rešou ključa voda. Napolju, »JJ-B«, moj avion, prvi udesno od naše barake, potresa krajem krila već raspucale daske barake, kroz koje se vetar uvlači, bez obzira što su na zidovima razapeti tepisi.

Imam utisak kao da prisustvujem skupu mesečara. Moji piloti izvršavaju po dva a često i tri teška zadatka dnevno, a ponekad su i po dvanaest časova u pripravnosti.

Iscrpljeni idu na spavanje a ustaju još uvek umorni. Pospanog izgleda ukočeni od zime skidaju svoje padobrane sa čiviluka, proveravaju šlemove, izlaze teturajući kroz vrata i penju se na klizava krila da pripreme avione.

Mehaničari takođe žive psećim životom. Po ovoj hladnoći potrebno je da jedna moćna ekipa svakih dvadeset minuta pokreće motore da ih zagreva do 110 stepeni. Bilo bi katastrofalno ako bi se dopustilo da temperatura ulja spadne suviše nisko na ovim motorima bez ventila, jer sa zaledenim razvodnikom ne može da se poleti.

04.45 časova. *Tajmkiper* poziva grup-kontrol (Group-control)* i javlja da je šest aviona »talbot« u pripravnosti za poletanje i da se zovu »Plavo odeljenje«. Zatim daje spisak pilota sa pozivnim znakom i njihov međusobni raspored u grupi. Onda mi ustupa telefon; Lepsli je na aparatu.

— Halo, Pjer, danas ste rano ustali! Vreme je uglavnom loše, ali kontrolor neće da smanji pripravnost, jer jedan ili dva mlazna aviona mogu da se uz pomoć ovih

* Group control — operativni centar (prim. prev.).

prokletih oblaka lako probiju i naprave snimak naših položaja...

— All right? — Cheerio, be on your toes, just in case...⁴

Spuštam slušalicu. Drhteći izlazim da pogledam avione. Izgleda da je sve u redu. Već svijeće. Kamioni kontrole letenja skupljaju lampe za obeležavanje letelišta noću. Pri ovako niskim oblacima i ovom vlažnom snegu koji sada neprekidno pada, mali su izgledi da ćemo leteti. Br... Brzo se vraćam. U kolibi je savršena tišina. Piloti spavaju opruženi u foteljama. Koristim priliku da pregledam naređenja, radio-signale i najnovije borbene izveštaje koji su istaknuti na vratima.

Tajm-kiper ponovo i bez buke puni peć, ali iz vlažnih drva širi se žuti i neprijatan dim. Konačno sam i ja zaspao.

Bučni dolazak ostalih pilota, na čelu sa skvadron-liderom Ferbanksom, trgao me je iz sna. Pogledah na sat: već je 8,15 časova.

Ferbanks je Amerikanac, koji je na službi u R. C. A. F.^{**} od 1941. godine, visok plav mladić sa finim skoro ženskim crtama lica, izvanredno simpatičan. Ustajem i predstavljam mu se. Njegov stisak ruke je snažan i iskren. I pored svojih pomalo sanjalačkih plavih očiju, on je opasan borac; njegove grudi krase dva D.F. C.; on je u stvari oborio četrnaest Švaba, dvanaest samo poslednjeg meseca, od kojih dva mlazna »Me-262«.

Nudi mi cigaretu, pijemo po šolju čaja, izlažem mu jutrošnju situaciju i pružam mu pregled meteorološke situacije, koja nije propraćena komentarom. Sedamo i razgovaramo o napadu. Po starom običaju nalazimo mnogo zajedničkih prijatelja.

Ferbanksova taktika je vrlo interesantna i zahteva posebnu smelost. Šteta što Žak nije ovde! To bi ga oduševilo. Evo kako, uglavnom, Ferbanks predviđa današnju borbu.

Najgušće posednut nemački aerodrom je Rajna, gde bazira preko 500 lovaca. Zahvaljujući vanrednoj brzini

⁴ Jasno? — Budi spremam, za svaki slučaj.

** R.C.A.F. — rezervni korpus RV (prim. prev.).

»tempesta« od Volkela do Rajne treba osam minuta. Ferbanks je navikao da ide skoro svakog dana tamo obično oko pet sati naveče, samo sa dva do tri pratioca, ponekad samo sa jednim. Pošto doleti u rejon aerodroma, drži se na visini oblaka, koji su sada na 1000 metara, i kruži oko aerodroma skoro četvrt sata. S vremena na vreme obrušava do zemlje uprkos veoma gustom i preciznom flaku na tom mestu, ostaje u brišućem letu nekoliko sekundi i brzo se penje u obalke. On koristi tih nekoliko trenutaka da otkrije sve neprijateljeve avione u krugu oko aerodroma. Na taj način Ferbanks skoro uvek nade mogućnosti da se usmeri na neko odeljenje »meseršmita« ili »foke-vulfova« i da ga odmah žestoko napadne, da bi iskoristio iznenadenje. Obično obara jednoga i odmah se vraća pod zaštitu oblaka.

Objektivno govoreći, treba dodati da mu je ova takтика omogućila da postigne izvanredan lični uspeh, ali da je, nasuprot tome, skoro svaki put ostavio po jednog svog pratioca na cedilu.

— Večeras ću izvršiti jedan let do Rajne, ako se vreme malo popravi. Ako hoćete da vidite kako ja to izvodom, treba samo da kao rezerva pratite moje odeljenje, pa ćete shvatiti . . . Moram da održavam veštinu jer za sedam dana neaktivnosti ona pomalo zarđa!

»TEMPEST« PROTIV »FOKE-VULFA«

Nebo je ovog popodneva prava klanica. U okolini Brema tražili smo železničke kompozicije, bez mnogo uspeha. Ferbanks vodi grupu od šest »tempesta«, ja ga pratim kao broj 2, Mosings kao broj 3, Inglis kao broj 4, Spens kao broj 5 i Dan kao broj 6. Pre poletanja upozorio sam ga da je njegovo odeljenje neujednačeno — tri mlada neskusna pilota, to je suviše.

Ipak, napadamo jedan voz na ranžirnoj stanici. Dочекuje nas gusta i precizna vatra flakova. Spens je pogoden u levo krilo i ima samo toliko vremena da odbaci svoj zapaljeni pomoćni rezervoar. Ferbanks je izveo svoj napad obrušavajući suviše strmo, tako da sam ga s mukom pratio; četrdesetak granata koje sam rasuo u pravcu lokomotive nisu je mogle mnogo oštetiti. Veoma brzo sam se popeo u oblak, okružen snopovima granata. Moji živci, zbilja, ne mogu više da podnose flak.

Zatim nas Ferbanks čitavih deset minuta vodi u cik-cak letu do Osnabrika, i pošto je rešio da ne traži sledeći voz, uzima kurs 260° koji nas dovodi do Rura. 200 »lankastera« izvodi tu veliki dnevni napad. Ima izgleda da ovde nađemo nekoliko »meseršmita 109«.

Nebo je još uvek veoma loše. Na 3000 metara je proziran sloj oblaka od 10/10, ispod je splet malih kumulusa, između kojih letimo. To je upravo situacija u kojoj ništa ne vidimo i gde nas sa svih strana vide.

Kontrola nas poziva:

— *Hullo Talbot Leader? canari please, canari please!*⁵

— *Hullo Kenway, Talbot Leader answering, canari coming up in ten seconds!*⁶

Kanari je kodni znak za specijalni ultratajni davač, kojim je »tempest« opremljen i koji po zahtevu, jednostavnim pritiskom na žuto dugme s desne strane kabine, isijava radarski signal. Svojstvo ovog signala je da pojačava radarski odraz i da mu menja boju na katodnom zastoru. To omogućava kontroloru da sa mnogo većom tačnošću nego sa starim uređajem identifikuje na svom ekranu zatrpanom odrazima određenu grupu između mnogo drugih.

— Gle, izgleda da nekog ima u našoj blizini . . .

— *Hullo Talbot Leader, Kenway calling, there are Huns around coming back from the Ruhr. Can't give you anything definite yet!*⁷

Skidam osigurače topova i podešavam nišan. Prokletstvo — sijalica je pregorela . . . Grozničavo skidam rukavice, pipam po maloj kutiji gde su okačene rezervne sijalice i otvaram dno nišana.

— *Look out for Huns coming down at 3 o'clock!*⁸

Promrmljam psovku i na vreme dižem glavu, da bih video tridesetak »foke-vulfova«, kako se sa manje od 2000 metara razvijaju za napad i obrušavaju na nas. Instiktivno ostavljam sve i sa ostalom petoricom suprotstavljam se napadu. Dno nišana klati se na kraju električnog kabla i udara me posred lica, rukavice padaju pod sedište, a na desnom krilu mog aviona je eksplodirala granata od 30 mm, zasipajući trup parčadima . . .

Loš početak! Jedan »dugonosi« »foke-vulf« projurio je ispod mene izvodeći poluvaljak . . . Kakav krkljanac!

⁵ Alo, »Talbot«, neka pevaju vaši kanarinci!

⁶ Alo, »Kenvej«, ovde »Talbot«. Moj kanarinac će pevati kroz 10 sekundi!

⁷ Alo, »Talbot«, ovde »Kenvej«, Švabe su u blizini. Vraćaju se iz Rura. Preciznije podatke ne mogu još da vam javim!

⁸ Pazi na Švabe iznad vas u 3 sata!

— *Good-bye chaps, I have had it!*⁹

To je glas nesrećnog Spensa, njegov »tempest« spušta se u kovitu, sipajući vatu i ulje. Siromah debeli Spens, bio je tako ponosan na svog tek rođenog sina.

Počinje velika igra. Na svakoga od nas vezuje se po jedna grupa od po pet ili šest vešto raspoređenih »foke-vulfova« ... Bez nišana, gađam na sreću i bez uspeha jednog Švabu, koji se za jedan trenutak vrpolji ispred mene. Pošto sam razoružan nemam više šta da tražim u ovoj priči. Upozoravam Ferbanksa ali on ne odgovara. Odlučujem da se izvučem iz gužve. Moj motor počinje zabilježavajuće da se greje.

Ispred mene sudaraju se dva »foke-vulfa«, a njihovi ostaci polako padaju sejući zapaljenu parčad. Jedan padobran se otvara i nestaje odmah u oblaku ...

Četiri Švabe su mi za petama, izvlačim sasvim okomito šandelu i čekam sa nosom uperenim u nebo, dok komande ne olabave ... sekunda strepnje ... gubitak brzine ne dolazi ... »tempest« drhti ... Neka bude! Snažno dam nogu ... nebo se okreće, poluvaljak ... na leđima sam vučem palicu ... kakav bedan manevar! »Tempesta« stvarno nemam u ruci.

Jedan »foke-vulf« me je bez teškoća pratio, i njegova zrna proleću oko oplate moga motora. Sada vertikalno obrušavam. Sa osam tona mog aviona brzo postižem 900 km/č po brzinomeru i uzmičem »foke-vulfu«. Moram brzo da izravnam, jer moje pogodenio krilo vibrira, a oplata, koju su parčad posekla, počinje opasno da se cepa.

Uz pozdrav razbesnelog flaka, prelećem Rajnu ispod pedeset metara. Očigledno, izabrao sam loše mesto, našao sam se u brišućem letu iznad leve obale posred Vezelskog džepa. Kakav flak. Čak su se i mitraljezi umešali. Sada shvatam zašto svi izbegavaju Gorh.

Promašio sam Volkel u magli i dospeo duboko u holandsku ravnicu. Svi mlinovi, svi kanali i svi gradovi liče jedni na druge — nemoguće je da se orijentišem prema karti. Zahtevam od Dezmonda jedan smer i on me sa pr-

⁹ Zbogom, prijatelji — pogoden sam!

vim dovodi tačno na aerodrom. Slećem vrlo loše, jer zatkrilca mogu da se spuste samo napol, pa se plašim da ne popuste usred sletanja ... Inglis i Dan su upravo sleteli. Mosings je na krugu.

Ferbanks i Spens su oborenici. Inglis i Mosings oštetili su po jednog Švabu, a Dan je tri lako oštetio. U vatri boja rezultati se nisu mogli utvrditi ...

Veče u menzi je mračno ...

TRAGIČNO SLETANJE

Kroz prljava okna posmatram žuto odeljenje iz 274. koje se vraća sa nasilnog izviđanja. Samo tri aviona od četiri su u krugu... pored toga, izgleda da su jednog od trojice flakovi teško oštetili.

Desmond me zove preko telefona i moli da odmah dođem na kontrolni toranj. Dok uskačem u džip sleću dva prva »tempesta« u paru, trećeg opominje snop crvenih raka iz prikolice šefa piste.

Desmond je na balkonu kontrolnog tornja sa mikrofonom u ruci. Umesto stepenicama, brzo mu prilazim preko spoljnih lestvica.

— Aleks je gore —, kaže mi i pruža dvogled, — dajte mu nekoliko saveta.

Siromah Aleks je sigurno dobio gadan pogodak zrna 37 mm u krilo, jedna nogu stajnjog trapa žalosno se klati sa jednim napola otkinutim točkom. Mora da je po svaku cenu uvuče. Ovako neće nikad moći da sleti na stomak.

— *Hullo Alex! Pierre here, try to get your port leg up!*¹⁰

Nema odgovora... Ponavljam i trudim se da govorim razgovetno i polako. Posle nekoliko sekundi, konačno Aleksov glas iz zvučnika mi odgovara nesiguran i zadihan...

— *Sorry, I cannot!*¹¹

Uporno nastojim:

— *Try again!*

nogu *oz*

¹⁰ Alo, Aleks, ovde Pjer. Pokušaj da uvučeš lev^u stajni trap!

¹¹ Žao mi je, ne mogu!

— Pokušaj ponovo!

Reski zvuk njegovog motora na punom gasu, sa elisom na malom koraku, konačno je sve uzbunio. Vidim kako se siluete penju na krovove baraka, tiskaju ka vratima i prozorima.

Hibert i Bruker stižu i sa strahom posmatraju evolucije aviona koji oborušava, propinje se, klati se s krila na krilo, da bi otkočio taj prokleti točak. Konačno, posle jednog oborušavanja, jedan deo se odvaja od aviona, ali ostaje još hidraulična-pneumatska noga.

— *Alex, try your CO₂ bottle!*¹²

To je njegova poslednja mogućnost... Kroz dvogled vidim kako noga amortizera počinje da se polako penje, na trzaje, i skoro je zaglavljena u šupljini krila...

— *Hullo, Pierre, I have spent my CO₂, and the leg is not fully locked yet!*¹³

Glas mu drhti. Siromah dečak! Kako razumem njegovu zbuđenost dok se, potpuno sam, tamo gore bori sa svom tom tehnikom, koja je postala smrtonosna zamka. Kao da ga vidim okupanog u znoju, zadihanog, kako pritska polugu stajnjog trapa, kako još uvek stiska ručicu flaše sa ugljen-dioksidom, koja je sada prazna!

Ambulantna kola polaze i postaviće se na početku piste sa uključenim motorom, požarna kola ih slede sa vatrogascima poređanim na papučama sa strane, koji naliče gnjurcima u svojim azbestnim odelima... Stiže doktorov džip.

Aleks me poziva:

— *O. K. Desmond, comming-in for belly landing. Switching off!*¹⁴

Za ime boga, Klostermane, recite mu neka iskače! — — viće mi Bruker.

Suviše kasno! Isključio je radio-stanicu.

»Tempest« polazi na sletanje. Jurim niz lestvice i uskačem u džip. Vozač požarnih kola uključuje kvačilo i kreće prvi... Ljudi trče ivicom piste... »Tempest« se

¹² Aleks, pokušaj sa flašom CO₂!

¹³ Alo, Pjer, potrošio sam CO₂, ali noga nije osigurana!

¹⁴ U redu! »Dezmond«, sleteću na stomak. Isključujem radio!

spušta i naglo raste. Bleštavi krug elise najednom nestaje čim Aleks isključuje motor. Izravnava besprekorno. Sa spuštenim repom i oborenim zakrilcima približava se pisti.

Dajem gas. Prate me požarno zvono i sirena ambulantnih kola... »Tempest« tek što nije dotakao pistu. Poklopac kabine odvaja se od aviona i pretura... Sada će! Strašljivo praskanje, elisa se savija i osam tona pada sa tri stotine na čas...

Pred našim zaprepašćenim očima, kao uz prasak groma avion odskače, prevrnuvši se, preko trideset metara uvis, a zatim se, obavijen plamenim mlazom, ruši na leđa sa repom unapred... Odvaljene opeke piste preturaju se u vazduhu... Potmulu eksploziju i zaslepljujuću svetlost prate strašni plamenovi koji suču dvadeset metara uvis, obavijeni gustim spiralama crnog dima, koje bleskovi šaraju...

Kočim na 50 metara od plamena i iskačem iz džipa, dok požarna kola doslovce jure u vatru, bljujući pod velikim pritiskom penu iz svih šest bacača... Požarci, u pratnji bolničara, skaču sa sekirom u ruci... Na 30 metara toplota je takva da vazduh peče grlo kao alkohol.

Beli snop varnica suče iz pakla i resko praskanje prati eksplozija municije u spremištima... parčad fijuće...

Užasnuti, jasno čujemo jezivo urlikanje koje sve nadjačava, zatim se jedna ruka nemoćno pokreće ispod usijanja i raspadanja metalra koji se topi.

Jedan vatrrogasac, koji uprkos svemu pokušava da prodre u ovaj pakao, pada kao pokošen. Sa jednom čakljom izvlače ga nazad kao nagorelu kladu. Posrećući oslobođa se svoga azbestnog odela, na kome se primećuju kapljice istopljenog aluminijuma, pada ničice na stomak i povraća.

Vatra bukti, dim štipa oči. Požarci sipaju stotine litara mlečne tečnosti koja prska, isparava ili teče po pisti.

Jara ipak popušta i kroz plamene jezike naslućuje se »tempestov« smrskani kostur, razvaljeni motor, koji otvara bakarne delove zaprljane blatom, skelet repnih površina, trup prelomljen na tri dela, i krila koja je rasporila eksplozija redenika municije. Vatra je skoro pobed-

đena, ispod ključajuće pene nejasno se raspoznaće gibanje crvenih odraza.

Žurno prilazimo upadajući u penu do kolena. Užasan smrad sagorele gume i mesa steže grlo i izaziva mučninu. Kao kiša pada bela prašina aluminijumskog pepela. Zatim, tresak sekira koje seku ostatke kabine.

— *Easy chaps... easy...*¹⁵

Ruke u azbestnim rukavicama savijaju zgužvane kruhotine i sklanjaju usijani metal koji pada u travu cvrčeći... a onda smo ugledali...

Ne znam šta me tera napred, bliže... Pažljivo sklanjam jednu crvenu i crnu bezobličnu masu, uz koju se još drže izgoreli dronci tkanine... Remenje padobrana i opreme izgorelo je, ali ispod krvave kore vide se usijane metalne kopče koje su se urezale do kostiju...

Doktor, sa maramicom na ustima, sa špricom u ruci, nasumce bode po ispečenom mesu da bi dokrajčio — jer može da se vidi (ili je to samo halucinacija?) — neka vrsta nejednakog pulsiranja, kao da srce još lagano bije iz rasjećene utrobe... Grč potresa ostatke jedne noge...

Osećam kako mi se ledi znoj na leđima. Iscrpljen, slomljenih nerava, sedam, presamićen od povraćanja, u blatu pepela i pene...

Sutradan se ponavlja ista tragedija sa Goldingom, koji isto tako pokušava da sleti sa svojim »tempestom« na stomak.

25. februar 1945.

Još jedan gadan dan. Pada sneg, duva vetar, nebo je zatvoreno i ne dozvoljava letenje.

Operativni centar ipak drži u pripravnosti za poletanje dva odeljenja »tempesta«, jedno iz 486., a drugo iz 56., kao i jedno odeljenje »spitfajera XIV« iz 41. skvadrona. Ova tri odeljenja se smenjuju do svitanja, bez nade da će leteti.

Oko 15 časova, nebo se nešto raščistilo i šest »spitfajera« dobijaju *naređenje za poletanje*. Na ovoj strašnoj hladnoći s mukom pokreću svoje motore. Posmatramo ih kroz prozore podsmevajući im se. Konačno poleće jedan

¹⁵ Polako, momci, polako!

par a ostali najmanje posle tri minuta. Četvrt sata kasnije četiri zadnja »spitfajera« sleću jer nisu mogli da se skupe u oblacima. Ipak, javljaju kako je prvi par stupio u dodir sa jednim švapskim lovcem na mlažni pogon. Završetak priče čuli smo naveće u baru, gde su se piloti 41. skvadrona đavolski ponašali. Bili su van sebe od radosti.

Flajing ofiser Džoni Reid, D. F. C., neposredno posle poletanja, otkrio je za vreme patroliranja na 3000 metara iznad mosta kod Najmejgена novu retku pticу Luftvafe, jednog »arado 234«, koji je u brišućem letu preletao naše položaje.

Opasno obrušavajući pod punim gasom i rizikujući da mu ne otpadnu krila, Džoni uspeva da stigne životinju u jednom zaokretu, da otvori vatru iz neposredne blizine i da ga obori u plamenu na sto metara od glavnog štaba Brodharsta u Aidhovenu. Komandant je očaran, jer je jedna grupa američkih novinara prisustvovala akciji i jer je to prvi »arado-234« čije je obaranje zvanično priznato.

Posle ovog događaja piloti 41. oživljavaju nepodnošljivu raspravu o »spitfajeru« i »tempestu« i dosađuju nam svojim ismejavanjima: »Vi, tempesti«, govore, — vi kraljevi brzine, vi šampioni sa svojim peglama od osam tona i četiri topa, nikada niste bili sposobni da postignete tako nešto! Nije vredelo da nam celog dana bodete uši sa vašim nedostiznim obrušavanjima olovnog balvana, i sa vašom munjevitom brzinom . . .«

Naravno, mi uzvraćamo da je taj Švaba hteo po svaku cenu da izvrši samoubistvo. Pored toga, mi smo videli napadača posle sletanja: krila jednog »spitfajera« su naborana kao harmonika, boja na njima je otpala, nitne su poispadale, trup je iskrivljen. Mesto mu je u starom gvožđu! Zaključujemo diskusiju nepobitnim dokazima koje piloti »spitfajera« ne podnose, a taj je da je naša brzina sletanja skoro veća nego njihova krstareća brzina.

Pošto sam i ja bio pilot »spitfajera«, Frank Volij pokušava da me kao arbitra uvuče u raspravu. Desetak minuta izlažem sumnjive dokaze i matematičke formule, tako da su svi zadovoljni. Svi ispijaju u znak pomirenja. Pijemo u zdravlje letelica a oni u zdravlje letećih autobusa i svi zadovoljni odlazimo na spavanje.

»TEMPESTI« PROTIV »MESERŠMITA«

Posle nedavno pretrpljenih teških gubitaka, a naročito posle Ferbanksa, operativni biro i glavni operativni centar odlučili su da ubuduće mogu da dejstvuju dublje u neprijateljsku teritoriju samo grupe od najmanje osam aviona. Pored toga, grupe će prodirati dva po dva paralelnim marš-rutama međusobno, udaljenim ne više od sto kilometara da bi se mogle uzajamno pomagati.

Letim na čelu grupe »Talbot« radi prodora sa osam »tempesta« iz 274. skvadrona u oblast Hanovera. 486. skvadron dejstvovaće u blizini. Pošto sam osmatrao aerodrome Hanover i Dangenhagen oko 15.05 okrećem levo u kurs 320°, ka Vunstorfu, gde obično dejstvuju dve eskadre »meseršmita 109«. Upozoravam po radiju Makija, koji vodi 486. skvadron:

— *Hullo Railroad, switching from H-Harry over to B-Baker!*¹⁶

Vunstorf, sa svoje dve velike piste u obliku krsta svetog Andreja, izgleda napušten. Aerodrom je ipak u dobrom stanju. Ostavljam ulevo jezero Štajnhuden i letim ka Bremenu.

U 15.15 časova smo u vidokrugu Hoja, baze noćnih lovaca. Odlučujem da napravim puni krug da bih osmotrio okolinu i prikupio moje »tempeste« koji su rasuti po nebu na skoro pet kilometara.

— *Come on Talbot, pull your fingers — join up!*¹⁷

¹⁶ Alo, Rajlroad, »napuštam pravac H, pogledaču malo u pravcu B!

¹⁷ Napred, »Talboti«, probudite se i prikupite se!

U zaokretu automatski prebrojavam moje avione. Dodavola! Gde je osmi? Naginjem »tempesta« da bih osmotrio mrtve uglove iza repa.

— *Break port Talbot!*¹⁸

Jedva imam toliko vremena da viknem *break* u mikrofon, a »meseršmiti 109« su tu! Četrdeset do pedeset »meseršmita« prolazi na 1000 metara iznad nas u savršenom poretku.

— *Flat-out, climbing. Don't let your speed drop!*¹⁹

Oni su nas opazili. Posle trenutka neodlučnosti, već su iznad nas klateći se s krila na krilo. Dele se u dve grupe, jedna okreće desno, druga levo.

— *Hullo, Railroad, better come and give us a hand. Forty 109 over Hoya.*²⁰

Iz opreznosti pozivam 486. skvadron u pomoć.

Dve švapske grupe uhvatiće me u klješta. Treba bar da pokušam da se stalno približavam Hanoveru.

Kakva predigra! Ove Švabe su uz nemirene i izgleda da predosećaju neku zamku. A baš su sada »Plavi 3« i 4 na kilometar iza moje formacije.

— *Join up Blue 3 and 4, for Chirst's sake!*²¹

Pokušaću da održavam dodir a da ne stupam u borbu dok ne stigne Maki. Čujem Kenveja kako ih pomoću rada vodi ka nama.

— *Join up Blue 3 and 4!*²²

Ova dva idiota će sve pokvariti!

Počinje! Petnaestak »Me-109« leve grupe odvajaju se i obrušavaju na njih, a »Plavi 3«, zbilja je šašav, izgleda da ih ne opaža.

— *Talbot Blue 3 Break!*²³

Neka bude! Napadam.

— *Talbot, breaking port. Attack!*

¹⁸ Zaokret uлево, »Talbot«!

¹⁹ Penjite se punim gasom, ne dozvolite da vam opadne brzina!

²⁰ Alo, Rejlroud, bilo bi pametno da nam brzo priteknete u pomoć. 40 »meseršmita« su iznad Hoja.

²¹ Priključite se, »Plavi 3« i 4, za ime boga!

²² Priključite se »Plavi 3« i 4!

²³ »Tablot«, »Plavi 3«, odvali!

»Talbot«, zaokret levo. Napadajte!

Dajem pun gas, skraćujem radijus zaokreta i jurim u pomoć dvojici zaostalih. Prvi »Me-109« gađa u prolazu jednim rafalom flaing ofisera, Parka, »Plavog 3«. Granata od 30 mm otkida mu jedno krilo i »tempest« pada u kovit...

Skrećem ka »meseršmitu«, koji se isto tako okreće protiv mene. Vidim ogromni crni krug elise ukrašen belom spiralom udarne grupe. Gađam iz sva četiri topa — jedna granata pogada njegovo levo krilo... dve opaltu... eksplozija... »Me-109« proleće na dvadesetak metara vukući rep gustog dima i nestaje...

Sa prstom na obaraču prolazim posred kompaktne mase »Me-109« koji skreću. Zbog straha od sudara ne usuđujem se da promenim pravac... Neprekidno upozoravam svoje pilote da održavaju brzinu iznad 500 kilometara na čas. »Meseršmit 109 K« bolje zaokreće na malim brzinama nego mi i treba se čuvati njegovog topa od 30 u osi elise, čija zrna ne oprštaju. Najbolji je način da se u spuštajućoj spirali poveća brzina do 450 milja, da se zatim izvrši strelovit vertikalni zaokret, a onda — sve ispočetka... Sa svoje strane »meseršmiti 109«, pošto znaju da smo brzi u obrušavanju, nastoje da nas namame na 5000 metara, gde su naši »tempesti« tromi a motori sipljivi...

Zbog jednog pogrešnog manevra dolazim pod udar četiri nasrtljiva »meseršmita«, koji me ne puštaju. Umanjao sam im obrušavanjem, ali čim sam se izravnao, oni me stižu i naizmenično gađaju. Ova igra sa liftom loše će se završiti...

Veoma je neugodno gledati njihove elise, bele brazde na krajevima krila, veliki usisnik za vazduh kompresora desno od opalte motora, — a onda najednom isprekidane plamenove topova 20 mm koji gađaju i u sredini usporeniji ritam topova od 30 mm u rafalima od tri granate čiji svetleći tragovi čudno poigravaju. Posle nekoliko minuta vazduh je išaran isprepletenim dimnim tragovima zrna i granata.

Motor mi se, kao i uvek, pregrejava. Seržant Kambel grčevito se drži uz mene i verno prati moje najoštrije ma-

nevre. Od toga zavisi njegov život. Ali, pogoden je; u jednom zaokretu vidim kako mu curi ulje iz trupa... Vičem mu preko radija da produži normalno svoj zaokret kako bih stigao iza njega da ga štim... Sa palicom na stomaku pravim brzi valjak i on prolazi napred.

Manevar me je doveo na manje od deset metara po red jednog »Me-109« i nešto niže. Zbog odsjaja sunca na njegovoj kabini ne mogu da vidim lice pilota. To je »meseršmit 109 K«, najnoviji model, sa novim kormilom pravca od plastične mase. Ubrizgavajući metanol on daje pun gas i pokušava da napravi krug oko mene. Lagano, leđima prelazi iznad moje kabine, i dok dižem glavu vidim velike crne krstove sa žutim rubovima. Naglim povlačenjem ručice oduzimam gas da bih se postavio iza njega. Ali ovaj je lukav; pre nego što sam i zamislio odbrambeni manevar, on naglo izravnava, vrši zaokret i gađa me rafalom 30 mm. Jedna granata se odbija od oplate i eksplodira zasipajući parćadima kraj krila. Ali istog trenutka nastaju dve eksplozije na krilu »meseršmita«, koji i sam iznenaden skreće i pada u kovit... To ga je Kambel udesio i u zadnji čas me izukao iz gadne situacije...

Tuce »meseršmita« koje se izvuklo iz borbe kruži između oblaka iznad nas u očekivanju lakog plena. Jedan »tempest« se zapalio i voren ofiser Aleksander skače.

Drugi napušta *dog-fajt* i besciljno tumara. To je opet onaj prokleti, večno pospani »Plavi 4«. Sa Kambelom pored sebe, čiji motor očigledno loše radi, pojurio sam ka »Plavom 4«, ispaljujući usput rafal na jednog »meseršmita« kojeg najneverovatnijom slučajnošću pogaćam. »Meseršmit« naglo skreće, izbacujući kroz izduvne cevi dim glikola.

Na 1000 metara smo od »Plavog 4«, kada ga šest »Me-109« hvata u makazé, po tri sleva i zdesna... Začudo, on ih je opazio, ali, izbezumljen, on obrušava umesto da se penje. Ali »Me-109«, koji su postigli dobru rezervu brzine, lako ga sustižu.

— Turn starboard Blue 4.²⁴

²⁴ Okreći desno, »Plavi 4«!

Vičem mu da okreće desno da bi prošao ispod mene i doveo svoje gonoice u domet mojih topova. »Tempest« prolazi bliže od 500 metara u pratnji tri »Me-109«. Jedan »Me-109« otvara vatru. Žestokim udarom noge naglo okrećem i napadam ga pod 45°. Pošto se koncentrisao na svoje gađanje ne vidi me kako mu se približavam... Mirno uzimam popravku — dva kruga u nišanu — iz opreznosti pogledam unazad: Kembel me verno štiti. Četiri moja topa paraju vazduh, sevnu munja ispod »meseršmitovog« trupa, izbi snop varnica, jedan trzaj i on je eksplodirao, raspada se, isčupanih krila, zapaljenog motora. Namesto njega ostaje samo veliki oblak dima, a ispod njega zapaljeni ostaci uramljuju padobran koji se polako spušta.

— *Hullo Talbot Red Leader, Red two calling, going home. Oil pressure!*²⁵

Kembelu je opao pritisak ulja; to se moglo predvideti. Vraćajmo se!

— *Talbot aircraft, reform!*²⁶

Baš tada osam aviona izleće iz oblaka i obrušava se na nas. Trenutak zbumjenosti — ali to su »tempesti« Rejlroud koji odmah napadaju rasute »meseršmiteme«. Švabe popuštaju i dva po dva beže u oblake u širokim penjućim spiralama...

— *Talbot, rendez-vous over drome, angels 10!*²⁷

Naređujem mojim avionima susret iznad aerodroma Hoja iznad 10.000 stopa. U letu ka mestu susreta obrušavam na jedan avion koji gori na zemlji da bih ga identifikovao: to je »tempest« koji se prevrnuo u pokušaju da sleti na stomak na jednu njivu. Ponovo ga prelećem u brišućem letu da bih pročitao oznaku. Zaboga! — to je jedan iz moje grupe, JJ-Y, Grisvelova mašina, »Plavi 1«. Nema ni traga od pilota. Mora da je izgoreo zarobljen u svojoj kabini.

Naređujem da »Crveni 4« prati Kembela i da ga najkraćim putem u kursu 265 dovede do Volkela. A zatim,

²⁵ Alo, voda »Talbota«, ovde »Crveni 2«, vraćam se u bazu. Imam teškoća sa pritiskom ulja.

²⁶ Prestrojite se, »Talboti«!

²⁷ »Talbot«, susret iznad ovog aerodroma na 10.000 stopa!

da bih ih zaštitio izdaleka, vraćam se sa preostala dva aviona kojima se priključuje jedan zalutali iz grupe Rajlroud, preko Osnabrika.

U Volkelu, »Crveni 4« me obaveštava da je Kembelov motor izdao na pet kilometara ispred Rajne i da ju je u poniranju jedva uspeo da preleti. On je očigledno uspešno sleteo na stomak blizu jedne poljske baterije. Posle ručka artiljeri dovoze Kembela na džipu. Smeši se iako mu je čelo u zavoju, modrica ispod oka i dve kopče na usni.

LOV NA »PACOVE«

»Meseršmiti 226« su već prava napast. Ovi meteori sa mlaznim motorima su sve brojniji na našem frontu. Svakog jutra u svitanje i naveče u sumrak, dolaze pojedinačno u niskom letu da snimaju. Ponekad, radi demonstriranja snage grupe od šest pa čak i dvanaest aviona mitraljiraju ili bombarduju naše položaje.

Kontrolori iz Kenveja veoma teško otkrivaju ovu divljač na ekranu radara, jer stanice za navođenje (Grand kontrold intersepšn — Ground Controlled Interception) previše sporo pretražuju 360 stepeni horizonta, da bi mogli da odrede i prate odraz »Me-262« koji leti 900 km/č iznad drveća.

Štab 21. armijske grupe ne razume ove tehničke fineze i zasipa operativni centar dopisima u kojima energetično zahteva da se spriči ovo nasilno izviđanje Luftvafe. Siromah ving-komander Lepsli, lupa glavu kako da nađe način da presreće »meseršmite 262« sa »tempestima« koji lete 780 km/č.

Konačno sa Brukerom priprema »ret ^{cōdē}« rat code — »šifra pacov« (koji su piloti kasnije nazvali »besterd ^vcōdē«)*. Zamisao je sledeća: dva para »tempesta« biće stalno u najvišem stepenu pripravnosti, tj. avioni su na početku piste spremni za poletanje, piloti vezani u kabinama sa prstom na dugmetu startera, motor zagrejan, radio-stanica uključena. Čim neki »Me-262« preleti Rajnu u pravcu naših položaja, Lepsli sa svog kontrolnog mesta

* »Bastard code« — šifra kopile (prim. prev.).

neposredno, putem radio-telefonije, upozorava pilote u pripravnosti sledećim rečima:

— *Hullo, Talbot Leader scramble rat, scramble rat!*²⁸

Motori se odmah pokreću. Izbacuju se crvene rakete uvis da bi se oslobođio krug i dala prednost lovcima na pacove. Pošto parovi »tempesta« ne nameravaju da gone ovu suviše brzu divljač, oni odmah odlaze ka Rejna-Hopstenu, bazu lovaca na mlazni pogon. Osam minuta posle uzbune »tempesti« patroliraju na 3000 metara na prilazima Rajni i pokušavaju da napadnu »Me-262« na povratak sa zadatka kada ovi moraju da smanje brzinu da bi pre sletanja ispustili stajni trap i zakrilca.

U toku jedne sedmice likvidirali smo na ovaj način osam »pacova«. Lično nisam imao sreće; promašio sam dvojicu koji su mi promakli kroz prste.

Kod drugog artiljerca flaka u Volkelu bili su van sebe od radosti. U stvari, upravo je bio dat signal »lov na pacove«. Poleteo sam u pratnji broja 2, kad je »Me-262« projurio iznad aerodroma, sto metara iza mene. Pukim slučajem i naročitom dobrotom svetog duha, cevi dva topa »boforsa« na položajima br. 4 i 5 bile su usmerene u dobrom pravcu a poslužioci su bili na položaju. Svaki je ispalio po jedan šaržer sa izgledima 100.000:1 »Me-262« se raspao dobivši pun pogodak granate 40 mm.

Nemci ubrzo pronalaze način odbrane od »lova na pacove«. »Me-262« dobijaju naređenje da se vraćaju kući maksimalnom brzinom u brišućem letu — zbog čega se, zahvaljujući maskirnoj boji, teško uočavaju — da brzinu smanje tek u koridoru flakova, gde mogu pod zaštitom izvanredno jake lake protivvasonske artiljerije potpuno bezbedno da slete. Osam kilometara u produžetku velike piste aerodroma Rajne u pravcu istok-zapad 160 četverocevnih topova od 20 mm stvaraju neprobojnu zavesu od čelika i eksploziva pod koju se švapski lovac uvlači i mirno sleće.

U toku jedne sedmice gubimo sedam »tempesta« koji pokušavaju da obore »Me-262« u koridoru flakova. Uzaludni su naši napor: izdata su i izričita naređenja kojima

²⁸ Alo, »Talbot«, u lov na pacove, u lov na pacove!

se zabranjuju napadi na »Me-262« u rejonu deset kilometara oko Rajne, zbog čega su naši izgledi da ih oborimo veoma smanjeni.

*

7. marta 3. korpus 1. američke armije izbjija kod Remagena na Rajnu i neverovatno srećno nailazi na netaknut most Lundendorf. 9. oklopna divizija ga ubrzo osvaja a general Bredli počinje eksploataciju mostobrana.

Ovaj prodor na desnoj obali Rajne postao je kroz dva dana takva opasnost za Nemce, zbog koje preuzimaju očajničke napore da sruše most. Luftvafe je bačena u borbu, tako da su američki lovci, koji ne raspolažu pogodnim aerodromima na odgovarajućem udaljenju ubrzo savladani. Pozvan je RAF u pomoć, a pošto jedino »tempesti« imaju dovoljan radijus dejstva za zaštitu Remagena pri poletanju iz Holandije, ovaj naknadni zadatak pada na nas.

U svitanje vodim prvu patrolu za zaštitu. Na čelu grupe od osam »tempesta« letim duž Rajne preko Kelna za Remagen, gde nas dočekuje žestoka vatrica američkih flakova. Američki artiljeri su u takvom stanju nervne napetosti da čak i posle toga, kada smo im dali dogovorene signale raspoznavanja i od njih dobili potvrdu prijema, nastavljaju da na nas ispaljuju poneki rafal iz »boforsa«. Posle trećeg plotuna koji me je zamalo promašio, pošto sam dobio jedno parče u krilo, nisam nimalo raspoložen da ovoj gospodi služim kao meta. Naređujem mojoj grupi zaokret radi povratka . . .

O užasa! Pred nama obrušava na nesretni most prava armada od sedam ili osam »aradosa 234« u pratnji tridesetak »Me-262«. Punim gasom jurim za njima. Upravo u trenutku kada je odstojanje nešto preko 1000 metara otvaram vatru na jednog »aradosa«, sleva iz oblaka pojavljuje se četrdeset »dugonosih« »foke-vulfova«.

Utoliko gore! Upozoravam svoju grupu i nastavljam napad. Brzina ludački raste, 520 milja na čas, 560, 575. Obrušavam pod uglom od 50° ; sedam tona mog aviona

koje vuku 3000 KS, dobijaju vanredno ubrzanje. »Arado« izravnava blago i neosetno, krećući se putanjom koja će ga dovesti do nivoa Rajne, na nekoliko stotina metara ispred mosta. Prilazim mu na 800 metara ali ne usuđujem se da gađam. Pri ovoj brzini bi trzaji četiri topa sigurno odvalili krila.

Još uvek iza Švabe, ulazim u užasni baraž topova od 40 mm i teških mitraljeza... Jasno vidim kako »arado« odbacuje dve bombe: jedna rikošetira preko mosta a druga probija kolovoz. Prelećem na 40 metara levo od mesta udara bombe, u trenutku kada ona eksplodira. Eksplozija odbacuje moj avion kao slamku i napola ga prevrće... Instinktivno oduzimam gas i vučem palicu... »Tempest« se ponovo penje na 3000 m kao puščano tane. Ponovo dolazim k sebi usred oblaka, na leđima, u znoju od straha i strepnje.

Snažan potres, motor je prekinuo, po licu mi udara kiša blata, gvožđurije, ulja i posle naglog okretanja kao pokošen padam u kovit. Kovit »tempesta« je najopasnija stvar koja postoji. Jedan okret, dva okreta — iako sam vezan sigurnosnim remenjem, svaki zamah baca me kao krpu uz zidove kabine.

Izbezumljen, čupam ručicu za odbacivanje poklopca kabine — koja mi ostaje u ruci — pokušavam da se ispravim u svome sedištu da bih iskočio padobranom, ali zaboravljam da se odvezem — uspevam jedino da jako udarim glavom...

Još uvek u kovitu izlazim iz oblaka. Zemlja je tu, na manje od 1000 metara. Guram palicu do kraja i dajem pun gas. Motor je zakašljaо i odjednom ponovo prihvatio snažno, kao da hoće da se iščupa iz trupa. Kovit se pretvara u spiralu; dodirujem lagano kormilo visine, koje reaguje, polja se naglo približavaju mom vetrobranu... Ispravljam ispod pedeset metara. Vrućina mi je. Skidam šlem, osećam kosu mokru od znoja.

Brzo se orijentišem. Na desnoj sam obali Rajne, severno od američkog mostobrana. Za povratak uzimam kurs 310° i preko radija dajem svojoj grupi tačku susreta: na 4000 metara iznad Kelna.

U ovom momentu Kenvej me poziva:

— *Hullo Talbot Leader, Kenway calling, what's your position? Over to you!*²⁹

Kratko odgovaram:

— *Hullo Kenway, Talbot Leader answering, my approximate position is twenty miles North of Remagen, along Rheine. Out.*

Danas na Kenveju navodi lično Lepsli. Prepoznajem mu glas koji oteže:

— *O. K. Pierre — look out there is a couple of rats around. Out.*³⁰

U redu, otvorimo dobro oči. Benzin je u redu, odlučujem da mirno izvršim puni krug ispod oblaka, da bih pokušao da otkrijem dva pacova. Posle nekoliko sekundi penju se duž Rajne trasirajući tragovi flakova. Prepoznam dve duge tanke sive brazde koje se talasaju iznad same zemlje. To je »meseršmit 262«. Divno izgleda njegov trouglasti trup kao glava ajkule, mala strelasta krila, dve izdužene turbine i siva kamuflažna boja poprskana zelenim i oker mrljama . . .

Ovoga puta nisam baš u lošem položaju, između životinje i njene baze. Ponovo obrušavam kako bih prikupio maksimum brzine. Još me nije opazio. Blagi zaokret pomoću krilaca i prelećem tangencijalno iznad njega. Pažljivo uzimam popravku za brzinu i ugao preticanja na nišanu — kad najednom dva duga plamena izbijaju iz njegovih mlaznika. Video me je i ubrzava punom snagom. Dobro sam ga nanišanio sa 300 metara. Izbacujem prvi rafal. — Promašio sam. Povećavam popravku i nastavljam da gađam brzo, jer se udaljava. Ovoga puta vidim dva bleska na njegovom trupu i treći na krilu. Odstojanje je sada 500 metara. Eksplozija na desnoj turbini — iz koje odmah izbijja ogroman snop crnog dima . . . »Me-262« naglo skreće i gubi visinu. Na oko 600 metara daljine naše brzine se izjednačavaju. Dim mi smeta i ponovo promašujem. Neobične crvene lopte, koje lebde u dimu, zaslep-

²⁹ Alo, »Talbot«, ovde »Kenvej«. Javite vašu poziciju. Prijem!

— Alo »Kenvej«, ovde »Talbot«. Nalazim se na oko 20 km severno od Remagena, duž Rajne!

³⁰ O.K. Pjer, pazite, jedan par pacova je u blizini!

ljuju. Zaboga, dva leva topa zaglavila su se... Nišanim malo udesno da bih ispravio skretanje. Zatim, zatajiše i dva preostala topa. »Me-262« produžava na jednom motoru. Spopada me muka od besa. Moj pneumatski sistem propušta — instrumenat ne pokazuje pritisak. Zapenio sam od gneva. I dalje pratim »Me-262« u nadi da će se njegova druga turbina pregrevati.

Posle nekoliko minuta baš moj motor počinje da se pregreva. Protiv volje odustajem i zaklinjem se da će odrati kožu s leđa budali koja je u tehničkom biltenu ministarstva vazduhoplovstva napisala da »Me-262« nije u stanju da leti samo na jednoj turbini.

Zbog ove pustolovine zaboravio sam na svoju grupu koja nestrpljivo čeka iznad Kelna. Preko radija predajem komandu Maku Kernu i u sumrak vraćamo se odvojeno u Volkel.

Nepodnošljivo sam neraspoložen. Kao vrhunac svega, dok rulam puca mi jedna guma. Moram da na ledenom vетru čekam dok je ne zamene, kako bih svoj taksi odvezao na stajanku pre nego što odem na večeru.

ZAPREČAVANJE ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA

U sivo svitanje, nad snegom pokrivenom jednoličnom ravnicom razvlače se dugački pojasevi magle. Tamo jedan stub dima raste. Malo dalje drugi ne odvaja se od zemlje, već prati crnu liniju koja vijuga po neokaljanoj belini predela.

— *Train two o'clock Talbot Leader.*³¹

Četiri »tempesta« prikradaju se na 1000 metara kroz ledeni vazduh. Na njihovim krilima ogledaju se prvi zraci blede zore. Okrećemo ka drugom vozu. Četiri promrznute ruke u rukavicama instinkтивno guraju polugu elise na mali korak. Sada već raspoznamo lokomotivu, ispred koje je wagon sa flakom i beskrajan mešoviti voz, koji sa naporom vuće. Bez odbacivanja dopunskih rezervoara, blago poniremo punim gasom: 580... 600... 700 km/č.

U naglo osušeno grlo navire najednom krv — uvek taj stari strah od flakova. Još preko tri do četiri hiljade metara. Počinjem da podešavam nišan na dvadesetak metara ispred lokomotive.

Napred! Grčevito se nagnjem napred. Još preko 800 metara. Prvi snop trasirajućih zrna, učestani bleskovi četvorocevnog flaka od 20 mm, točkovi lokomotive klize zbog blokiranih kočnica.

500 metara. Brišem iznad snegom pokrivenih brazda sa kojih gavrani bezglavo beže. Moji topovi prašte. Mašinovođa skače sa lokomotive i kotrlja se u jarak. Zrna eksplodiraju po nasipu i poigravajući se prodiru u crnu masu,

³¹ Voz u dva sata, »Talbot«.

koja u nišanu raste. Zatim u velikom mlazu dimnjak bljuje vatru i šljaku obavijenu parom, koja izbija kroz prsnute cevi... Lako pritiskam palicu da bih preskočio telegraf-ske žice; naglo ulećem u dim, i ponovo vidim nebo kroz začadeni vetrobran.

Sa palicom na sebi izlazim iz napada cikcak letom. Oko moje mašine »Grand Šarl« proleću zrna flakova, rikošeti moga pratioca i užareni ugalj. Mali beli oblačići išaranji vatrom počinju da ispunjavaju nebo.

Gledam nazad: lokomotiva je nestala u oblaku pare i čadi. Ljudi se stropoštavaju kroz vrata i spuštaju niz nasip kao izbezumljeni mravi.

»Crveni 2« i »Crveni 3« su se ponovo pridružili, dok se »Crveni 4« još probija kroz gусте mlazeve veoma jakog flaka, koje su izbacivali tri vagona protivavionske artiljerije.

Vodim svoju patrolu po širokoj penjućoj putanji i zauzimam kurs na drugi voz. Sigurno su ga preko radija upozorili — stao je, a dim mu se diže pravo u nebo. Neodlučan, klatim se s krila na krilo. Nema smisla da ovoga napadamo jer nas topdžije očekuju okom na nišanu i otkočenim oruđima.

— *Hullo Talbot, no use chaps, they have got the gen. Break away to star-board, one eight zero!*³²

Zaboga, »Crveni 4« je poludeo!

— *Talbot Red 4, Do not attack!*

»Tempest« ipak ponire u pravcu lokomotive.

— *Come back — break you fool!*

Flak otvara vatru, ispod krila Patrikovog aviona izbija dim. Zatim jedna mala jedva uočljiva eksplozija duž trupa; »tempest« se polako prevrće, još uvek na svojoj putanji, prelazi skoro na leđima preko jednog vagona i razbijaju se pored železničke pruge. Zakleo bih se da sam čuo eksploziju... Kao i uvek, iznad razbacanih ostataka diže se pečurka crnog teškog dima prošarana parom zapaljenog benzina.

³² Alo, »Talbot«, nema smisla, momci, oni su alarmirani. Okrenite *levo* za 180°.

— »Talbot crveni 4«, ne napadaj!

— Vrati se, budalo! Vrati se!

— O. K. Talbot, going home!³³

U povratku napadamo još tri voza.

*

Nova tragedija na sletanju. Moj pratilec br. 3, koga je flak pogodio, sleće prvi. Stotinu metara ispred piste ispod njega najednom izbija anson koji ponire izdaleka pod malim uglom. Piloti se uzajamno ne vide i idu slepo jedan na drugoga. Bentil je sigurno isključio svoj radio-prijemnik jer ne čuje očajničke pozive kontrolora piste. U poslednjem trenutku anson naglo skreće, ali prekasno. Razbacani ostaci oba aviona gore kraj prikolice kontrolora. Sedam mrtvih. Anson je prevozio pet novih pilota za popunu vinga.

³³ O.K. »Talboti«, vraćajmo se u bazu!

OBLACI, SNEG I »FOKE-VULFOVI«

Ledeno i varljivo jutro. Od 4.30 časova smo u pripravnosti. Moji piloti su iscrpljeni. Svi ti mladi premoreni organizmi loše podnose hladnoću.

7.30 časova. Naređenje i suprotna naređenja smenjuju se i po svemu izgleda da će ovoga jutra loše ići. Nesreća je počela time što je hladnjak pomoćnog dizel-motora eksplodirao, zbog čega se osvetljenje piste ugasilo baš u trenutku kada je prvi od tri »spitfajera« žutog odeljenja iz 41. skvadrona sleteo. Sledeći avion je zbog gubitka brzine kliznuo na krilo sa visine od deset metara i srušio se u plamenu. Treći, kojim je pilotirao mladi Poljak Kalka, kružio je desetak minuta iznad aerodroma i pošto su ga kasno uputili na aerodrom Ajndhoven, on je zbog nedostatka goriva, iskočio. Dršćući od hladnoće tiskali smo se na pragu naše barake, odakle smo između oblaka nejasno nazirali siluetu »spitfajera« sa izvučenim stajnim trapom i zakrilcima, crnu masu tela pilota koja se preturala, pucanj koji se otvorio i udaljavanje blage kupole koju nosi vetrar.

Sat kasnije jedan džip dovezao je njegov ukočeni leš umotan u smrznutu svilu padobrana. Jadnik, pao je u Mezu, čije ledene vode nisu praštale.

*

Dok je turobni dan protiv volje svanjivao, četiri »nalože« poleteše sa ving-komanderom Brukerom na čelu. Sat i po kasnije vratila su se samo dva »tempesta«.

Patrola se tek bila prikupila posle napada na voz u okolini Osnabrika, čiji su pospani flakovi jedva reagovali. Najednom, Beri je spazio tanki trag dima koji je izbijao iz hladnjaka aviona vođe, koji nije bio svestan opasnosti. Upozoren Bruker nagnjao je avion ne bi li video. Čak ni u ogledalu dim se nije video. Zatim, odjednom »tempesta« je zatresao jedan udar i u njegovoj brazdi razvio se plamen, tanak i dugačak, kao sečivo mača...

Iz drugih aviona, koji su se žurno udaljavali, videle su se Brukerove ruke u rukavicama kako očajnički hvataju ručicu zastakljenog poklopca kabine. Najednom se ukazalo njegovo lice i njegove grudi osvetljeni vatrom koja je prodirala u kabinu. »Tempest« se naglo prevrnuo na leđa.

Stegnuta grla, pratili su Brukerovi pratioci onespoljeni avion. Nisu ni primetili kako su se dve senke nečujno približile iz magle koju je zora obojila duginim bojama. Samo zažareni trag zrna i velike crne krstove koji su se naslućivali na krilima dva »fokevulfa«, koji su odmah isčezli. Drugi, »tempest« pao je u kovit i njegovi zapaljeni ostaci pridružili su se duž auto-puta ostacima Brukova aviona.

*

Ovakvi događaji izazivaju sasvim neodređena uzbudjenja. Pa ipak je Bruker tako dugo na čelu eskadrile, da je bilo teško zamisliti 122. ving bez njega.

U 08.00 časova operativni centar stavio nas je po četvrti put od jutros u najviši stepen pripravnosti, da bi nas posle deset minuta ponovo povukao. Svaki put treba izaći na ledeni vazduh, popeti se teškim padobranom na klizavo krilo, skinuti rukavice da bi šlem spojili sa priključcima za radio i kiseonik. Brzo se vraćamo toploj peći, napetih živaca; bacamo poslednji pogled na kartu sektora sa crnom mrežom železničkih pruga koje ćemo u brišućem letu slediti u potrazi za opasnim vozovima sa pobesnelim flakom...

Posmatram svoje pilote — ni reči ne progovaraju, čak se i ne gledaju, tek po neki pokret kada traže vatru ili cigaretu...

Najednom čuje se slaba zvonjava telefona u kabini dežurnog, koja svakoga ukoči na svome mestu, suši usta i izaziva bol u stomaku.

— *Back to normal state, 15 minutes readiness!*³⁴

Eksplozija besa, udarci nogom u nesrećnu kantu za ugalj; to nije značilo olakšanje, imali smo utisak da smo izigrani.

Iskaljujem svoje neraspoloženje na Birnija, novajliju iz moje jedinice sa stidljivim dečačkim licem išaranim pegama. Ova budala je juče ili preključe stavila svoj padobran u lokvu ulja i nikoga o tome nije obavestila. Ulje nagriza spakovanu padobransku svilu gore nego vatra — padobran u takvom stanju ne bi izdržao udar pri otvaranju na prosečnoj brzini.

U 9.30 časova vodim svoje ljude u menzu. Naručujem drugi doručak. Ne mogu po ovoj hladnoći moje pilote da ostavim bez hrane od četiri sata izjutra do podne. Tek što sam načeo svoju porciju poridža (porridge)*, poziva me podoficir menze na telefon. Punim ustima odgovaram Lepsliju. To je patrolni let sa osam aviona u rejonu Os-nabrik—Minster—Bremen, naravno sa prioritetnim zadatkom napada na vozove. Poletanje u 9.55 časova.

Telefonom izveštavam *dispersal*.

*

Kao što se predviđalo vreme se pogoršava, počinje da pada sneg. Pahuljice se lepe na vetrobran i da bismo izišli na pistu trebalo je da uzmemo mehaničara na krilo, da bi nam pokazivao put. Jednom rukom drži se za zaledeni metal i mlatara sa obe noge da bi zaustavio klizanje, a drugom pokazuje put i briše suze iz očiju koje šiba oštar vетар. Moj avion stalno klizi po zaledenoj rešetki rulne staze. Neće nas valjda po ovakovom vremenu poslati u vazduh!

³⁴ Ponovo u normalno stanje, pripravnost za poletanje kroz 15 minuta!

* Porridge — kaša (prim. prev.).

Uključujem radio i pozivam Dezmonda:

— *Hullo Desmond, Talbot Red Leader here pretty sticky. Any gen?*³⁵

— *Hullo Talbot, Desmond answering, scramble now!*³⁶

Sada smo na spoju piste i rulne staze. Mehaničari skaču na zemlju i trče povijeni pod udarcima veta posle tradicionalnog pozdrava sa palcem uvis.

Sedam aviona dobro me prate i postavlju se dva po dva na pisti. Birnis, uzbudjen i nervozan, ne uspeva da se kako treba poravna sa mnom, loše radi kočnicama i grubo daje gas. Skidam masku i sa smeškom mu upućujem znake ohrabrenja. Sa ovakvim bočnim vетrom nleteće na mene ako bude i dalje uzbuden.

Sada je sneg tako gust da se jedva vidi kraj piste. Postepeno dajem gas i čim sam uvukao stajni trap okrećem uлево. Ispod repa vidim Birnisov »tempest«, koji briše iznad ogolelog drveća i belih krovova. Brojevi 3 i 4 poleću sa piste dižući svojim elisama oblak snega, dok prvi par plavog odeljenja kreće.

Nakon deset mučnih minuta penjanja u zbijenoj formaciji kroz teške snežne oblake, izbijamo okupani u znoju na 2000 m iznad Minstera. Crne ulice se ukrštaju između kuća pokrivenih snegom. Dim i para iz fabrika komešaju se i gube u belini polja.

Grad izgleda mrtav. Katedrala je okružena bombardovanim kvartom; pocrneli skeleti zgrada, podrumski otvorovi koji zjape, brda ruševina koja izbijaju do trga. U senci tornjeva oko stotinak zbijenih kamiona i nekoliko tenkova.

S druge strane kanala zakrčenog šlepovima koje je led zarobio nalazi se skoro opustela teretna stanica. Krateri bombi, ugljenisani ostaci vagona-cisterni, a u jednom uglu pored okretnice za lokomotive stoje dva voza jedan prema drugom pod zaštitom automatske protivavionske artiljerije na platformama, čije posade sigurno prate naše kretanje pomoću objektiva svojih daljinomera ...

³⁵ Alo, »Desmond«, ovde »Talbot«. Pasje vreme. Nešto novo?

³⁶ Alo, »Talbot«, ovde «Desmond». Poletite!

Odjedanput, imam neobjasnjivo osećanje da je tu negde i neka baterija 88 mm — brzo odavde!

— Talbot Red, quick 180° starboard!³⁷

Ne znam zašto, ne sačekavši nekoliko propisanih sekundi između komande i izvršenja, odmah oštro okrećem. Moji iznenađeni pratioci počinju u neredu da okreću... i tačno pozadi repa mog aviona i Birnisa, koji je srećom zaostao, pojavljuju se tri bleska išarana tamnim dimom.

Nepoznat plačljiv glas preko radija:

— Christ, that was bloody close!³⁸

Moja grupa izvrsno leti. Biti na čelu grupe izaziva u meni uvek novo osećanje ponosa. To je spontano osećanje, u kome nema nikakvog drugog motiva.

Levo su na besprekornom odstojanju »Crveni 3« i 4. Neposredno zdesna je Birnis, »Crveni 2«. Na 500 metara od nas je »Plavo odeljenje« sa Mak Kernom na čelu; sva četiri aviona u zbijenom poretku.

Nebo, kakvo se samo zimi pojavljuje, bleštavo je sivo, bez sunca, pokriveno vrlo visokim kompaktnim oblačnim svodom. Moji »tempesti« se kao divne igračke ocrtavaju na kumulusnim bedemima koji zatvaraju horizont Rajne sve do krošnji drveća. Čudesno plovimo na 2500 metara u toplijem sloju vazduha. Bela masa oblaka nam se približava. Obuzima me neobičan utisak da će se smrznuti i ostati nepokretan između snežne ravnice i sivog stratusa, sa ovim bezobličnim i nestvarnim masama koje nam idu u susret na svojoj ravnoj osnovi...

Dosta sanjarenja! Da li da prođem ispod ili iznad?

Mirno i ispitivački posmatram oko sebe; pažljivo pretražujem nebo po tačno određenim sektorima pokretima glave odozgo ka dole.

Nema ništa u vazduhu. Ni na zemlji. Učinilo mi se, doduše, da vidim jednu kolonu kamiona, koja je parkirana duž auto-puta, ali pravim se kao da ih ne vidim; nikakva posla sa flakom pre nego što se naši dopunski rezervoari ne isprazne!

³⁷ »Talbot crveni«, zaokret 180° udesno, brzo!

³⁸ Gospode! Ovo je bilo đavolski blizu!

U radiju čudna tišina, izgleda da smo mi jedini lovci iz Kenveja u vazduhu. Ništa čudnovato po ovakovom pasjemu vremenu.

Osećam detinjastu želju da se sa svojom patrolom poigram između oblaka . . .

— *Priority for the trains . . . Priority for the trains . . .*

Još uvek čujem Lepslijev glas na telefonu. »Vozovi su prioritetni ciljevi!« — Iznad oblaka svakako neću otkriti ni jedan voz.

Bože, daj da dole ne bude ni jednog voza!

— *Hullo Talbot Squadron, keep just below cloud base!*³⁹

Povlačimo se desetak metara ispod prozirnog sloja.

Najednom kroz radio izbijaju povici i psovke. Trgao sam se od iznenadenja. Kao da se hiljade igala zabolo u moj jezik, u nadlanicu, u zglobove.

— *Mac Duff squadron BREAK! Help! . . . Look out Focke Wulfs above! Mac Duff leader, you have got a bastard on your tail!*⁴⁰

Gle! Negde na nebu vodi se borba. Moja grupa automatski zauzima borbeni poredak i po klaćenju krila naslućujem da sedam pari uzbuđenih očiju pretražuje nebo.

Nadimak »Mak Daf« nije mi poznat — verovatno je to skvadron iz 84. vazduhoplovne divizije. Napregnutih živaca tražim objašnjenje od Kenveja.

— *Hullo Kenway, Talbot Leader here what's going on?*⁴¹

Između dva plotuna psovki i povika Mak Dafovih, Kenvej mi odgovara:

— *Hurry-up, Talbot Leader, there is a big do over Rheine, steer 275°!*⁴²

Nije bilo potrebno da obaveštavam svoje pilote pošto su sve čuli. Okrećemo na zapad, maksimalnom brzinom, sa uključenim nišanima, prstom na okidaču. Gledam na

³⁹ Alo, »Talbot« skvadron, spustite se ispod oblaka!

⁴⁰ Mak Daf skvadron, SKREĆI! Upomoć! Pažnja, »foke-vulfovi« iznad! Voda Mak Daf, u repu vam je Švaba!

⁴¹ Alo »Kenvej«, ovde »Talbot«. Šta se dešava?

⁴² Požurite, »Talbot«. Iznad Rajne je velika bitka. Kurs 275°.

kartu: bliže od 80 kilometara, bićemo dakle za pet minuta iznad Rajne, verovatno suviše kasno.

— *Talbot, over to Channel C for Charlie — keep your eyes peeled!*⁴³

Naređujem da se promeni talasna dužina, jer su kanal »B« zakrčili Mak Dafovi. Birnis počinje da zaostaje, po dobrom običaju mlađih pratileaca br. 2. Baš sam htio da uključim davač da ga preko radija upozorim na red, kad sam čuo njegovu uzbudenu dreku:

— *Talbot Leader, aircrafts just above the clouds, quick, they are Huns!*⁴⁴

Bože! Dižem glavu i kroz prozračni sloj vidim kako promiče desetak nejasnih silueta sa duginim vencem iza svake.

Odbacujem rezervoare, postavljam elisu na mali korak, uključujem dopunsku snagu i jurim okomito kroz oblake. Izleteo sam iz oblaka pravo u nebo, viseći na elisi, jedva sto metara ispod »foke-fulfova«, koji lete u neredu... Kroz osvetljeni krug svoga nišana bode mi oči krilo sa velikim nogama stajnog trapa, veliki crni krstovi i svetloplavi stomak jednog Švabe. Dugo i žestoko pritiskam obarač, dok me do srži potresaju moja četiri pobesnela topa... Užasno cepanje, veliki komad lima odvaja se od »dugonosog« »foke-vulfa«, koji dva puta počinje valjak, bljujući vatru i parčad. Jedva uspevam da izmagnem. Njegovo krilo, koje seče vazduh, prolazi na pet metara od mog repa.

Pošto sam izgubio postignutu brzinu, očajnički pokušavam da završim petlju, jer sam, refleksno delujući, glušno dospeo u najosetljiviji položaj, a taj — »foke vulf« nije bio jedini. Našao sam se na leđima kao muva u paukova mreži, viseći na svojim vezama. Postavljam palicu sasvim levo, ali komande ne reaguju. Pošto je potpuno izgubio uzgon, moj »tempest«, tresući se, žestoko je skrenuo i kliznuo na krilo kao udar biča...

Pang — zaglušujuća eksplozija, baš ispred mojih očiju, probija mi uši. Puštam sve i obema rukama pokrivam lice.

⁴³ »Talbot«, predite na kanal C. Dobro otvorite oči!

⁴⁴ Voda »Talbota«, avioni su iznad oblaka, brzo, to su Švabe!

Miris ozona i smrad gume zbog kratkog spoja mešao se sa oporim i bljutavim dimom baruta. Potresen, sa osećanjem mučnine, oborene glave, uzalud pokušavam da stavim noge na pedale — bile su tonu teške. Jedan polupani instrument sa table klati se na kraju žice ispred moga nosa, u radiju čujem pucketanje plavih varnica čije skakanje vidim na kutiji električnog provodnika. Sigurno je to granata od 30 mm koja me je pogodila u koren krila!

Drhteći, nesavesno izvlačim avion iz kovita 500 m ispod oblaka, a zagušeni motor ponovo radi pošto je nekoliko puta bučno izbacio plamen. Pang!

Još jedan! Ovoga puta pogaća me jedan od 20 mm u trup. Osetio sam potres preko leđnog oklopa kao udar teškim maljem. Pomamno vučem palicu sa obe ruke i kružim.

Ispred mog vetrobrana promiče zeleno išarani »foke-vulf« sa dve tanke rese na krajevima krila i penje pravo u oblake.

Moja radio-stanica razmrskana zadnjim zrnom je mrtva. Oklevam, šta da radim? Iz oblaka se pojavljuje nepomična prilika, zakačena za poluotvoreni padobran, opkoljena kaišom zapaljenih ostataka. Da li je to neko od mojih?

Zatim jedan »foke-vulf« vertikalno obrušava pod punim gasom. Mala svetla tačka juri ka zemlji kao projektil, vatrena lopta je eksplodirala u snegu, i dim se odmah razvija kao pećurka, koju vetar brzo raznosi. Nekoliko malih crnih krstova nestaje u daljini... Najednom, nebo je prazno. Nigde nijednog aviona, ni mojih ni švapskih.

Hoću da se vratim. Oprezno gledam na sve strane, a zatim se naginjem da ponovo regulišem žiroskop. Tada primetim da mi se noge grčevito tresu i da me vlažne ruke u krvnenim rukavicama strahovito bole napola paralizovane od grčevitog stezanja palice i ručice gasa.

Povratak u Volkel je kao strašan san. Skoro četvrt sata lutam, bez radio-veze, kroz užasnu snežnu oluju koja zasenjuje zemljište i skriva repere. Gubim pomalo prisustvo duha, dva puta prelećem preko Rajne, pozdravljen trasirajućim granatama flakova i konačno stižem na jedan

američki aerodrom 150 kilometara južno od Holandije. Dok nasumice slećem, zakačio sam limeni dimnjak jedne barake i jedva zaustavljam svoga »tempesta« bez zakrilaca na dva metra od jednog »lajtninga«. Toliko sam iznuren da mi američki mehaničari moraju da pomognu da izađem iz kabine.

VALTER NOVOTNI

Valter Novotni je poginuo. Naš protivnik sa neba Normandije i Nemačke izdahuno je prekuće u bolnici u Osnabriku od posledica opekoština. Luftvafe, čiji je on heroj neće dugo nadživeti njegov gubitak, koji kao da označava tačku na kraju ovog vazdušnog rata.

Njegovo ime često se pominje ove večeri u menzi. Govorimo o njemu bez pakosti i mržnje. Svako sa poštovanjem, skoro sa naklonošću, evocira sećanja koja se na njega odnose. Prvi put čujem da se u RAF-u razgovara ovakvim tonom; prvi put, takođe, doživljavam da se otvoreno izražava ta čudna solidarnost lovaca koja je iznad svih tragedija i svih predrasuda.

Ovaj rat video je užasna klanja ljudskih bića, bombarma porušene gradove, oradurske pokolje*, ruševine Hamburga. I nama samima ponekad je bilo teško na srcu, dok smo posmatrali kako naša zrna eksplodiraju u ulici nekog mirnog sela, koseći žene i decu oko tenkova koje smo napadali. Nasuprot ovome, borbe sa Novotnjem i njegovim »meseršmitima«, bile su nešto čisto, daleko iznad borbi kopnene vojske, koja puzi i zaudara u blatu i krvi i buci guseničara . . .

Vazdušna borba je graciozna arabeska u igri srebrnih mušica — prozračna čipka belih kondenzovanih tragova »foke-vulfova«, koji kao igračke klize, u beskraj . . .

Zaista, i kod nas ima borbi koje nisu toliko plemenite, kao što su mitraljiranja vozova u siva zimska svitanja, gde

* 10. juna 1944. Nemci su izvršili pokolj stanovništva gradića Oradur-sur Glan (Oradour-sur Glane), (prim. prev.).

pokušavamo da ostanemo gluvi na urlike užasa, da ne vidimo kako naša zrna cepaju drvo, razbijaju stakla, kako se mehaničari grče pod mlazevima vrele pare i sve te ljude uhvaćene u klopu u vagonima, izbezumljene od buke naših motora i praskanja flaka... — ceo ovaj nečovečni i nemoralni posao koji moramo da izvršavamo zato što smo vojnici i zato što je rat.

Zato mi danas zauzvrat pozdravljam hrabrog neprijatelja, koji je umro, da proglašimo da je Novotni naš, da je deo našeg sveta, u kome ne prihvatamo ni ideologije, ni mržnju, ni granice. Ovo drugarstvo nema ničeg zajedničkog sa patriotizmom, demokratijom, nacizmom ili čovečnošću. Večeras, svi ovi momci instiktivno ga razumeju. Ako ima i takvih koji sležu ramenima — to su oni koji ne mogu to da razumeju — to nisu piloti-lovci.

Razgovor je jenjavao, pivske čaše su ispražnjene, radio je učutao, jer je ponoć prošla. Bris Kol, koji nije ni pesnik ni filozof, izrekao je ovu misao: »Prvi koji se usudio da naslika kokardu na krilo aviona bio je podlac!«

U maju 1944. Žak i Jul imali su iznad Avra vrlo uzbuđljiv susret sa Novotnjem. Dok smo bili u 602. eskadronu više puta smo se iznad Normandije sukobljavali s njim. 21. juna izjutra mitraljirao je naš »strip«, iznad Bazenvila oborio je tri »dakote« koje su transportovale gorivo, a nekoliko dana kasnije stupio je u borbu iznad Aromanša sa mešovitom grupom američkih »tanderbolta« i norveških »spitfajera«, koja je izgubila tri »tanderbolta« i dva »spitfajera«, dok se jedan »meseršmit 109« srušio na 100 metara kraj naše menze. Već tada je Novotni bio veliki as Luftvafe i komandovao je sa tri lovačke grupe iz Drea. Njegova formacija se lako raspoznavala jer je on sam pilotirao »foke-vulfom« na čelu njegovih »meseršmita 109«.

Ponovo smo ga sreli nad Nemačkom, gde je vodio 52. »jagdgešvader iz Rajn-Hopstena. Posle prvojanuarske akcije, Luftvafe praktično nije više imala centralizovano komandovanje, pa je eskadrama data sloboda akcije. Njihovi komandanti dobijali su samo opšte smernice, sa potpuno odrešenim rukama u njihovom ostvarenju. Svaka grupacija Luftvafe gravitirala je jednom glavnom aero-

dromu, kome je bilo pridato više pomoćnih aerodroma. Sa svojim štabovima i operativnim centrima, snabdevačkim službama, protivavionskom artiljerijom i radionicama, ove samostalne jedinice bile su samo posredno zavisne od glavne komande.

Novotni je u Rajn-Hopstenu bio komandant 52. »jagd-gešvedera« koja je bila razmeštena na pomoćnim aerodromima Hopstena: Nordhornu, Plantlunenu, Nojkirhenu, Lungenu, Hesepeu i Bramšu. Brojno stanje 52. JG iznosilo je oko 75 »Me-109«, 75 »foke-vulfova 190« i oko 100 »Me-262« na mlazni pogon. Pored toga, dodeljena mu je eskadrila »junkersa« 88 noćnih lovaca. Zajedno sa taktičkim rezervama to je predstavljalo snagu od oko 400 borbenih aviona pod komandom ovog 22-godišnjeg potpukovnika.

Savezničke obaveštajne službe pripisivale su mu oko 60 priznatih pobeda na našem frontu i oko stotinu na ruskom frontu. Postigao je da ga svi uvažavaju. Kada je streljano 47 savezničkih pilota, koji su pokušali da se oslobođe iz ratnog zarobljeništva, lično je uputio oštar protest Hitleru o čemu smo i mi saznali.

15. marta vodio sam odeljenje od četiri »tempesta« u »lov na pacove« na Rajnu na visini 2500 metara. Odjednom smo spazili jednog »Me-262« u brišućem letu, bez maskirne boje, čija su glatka krila bleštala na suncu. Bio je već u koridoru flakova i počinjao prizemljenje. Oko njega se dizao baraž trasirajućih zrna da bi mu zaštitio sletanje. Odlučio sam da, u skladu sa novim naređenjima, u ovakvim uslovima ne napadam, kada se, bez upozorenja, broj 4 strmo obrušio na malu sjajnu tačku koja se približavala dugačkoj betonskoj pisti. Kao metak proleto je Bob Klark kroz zid flaka ne dobivši, za čudo, ni jedan pogodak i ispalio dug rafal na srebrnastog »Me-262«, koji je upravo izravnavao. Ovaj se srušio u plamenu na samoj ivici aerodroma.

Posle dve nedelje saznali smo na osnovu upoređenja zaplenjenih dokumenata i iskaza zarobljenika, da je ovim »Me-262« pilotirao Novotni.

Svi su otišli na spavanje. Samo smo se Brus, Kol, Klark, Bruker i ja zadržali da u vazduhoplovnom časopisu »Der Adler«, koji smo našli u Gorhu, pregledamo jedan

ilustrovani članak o Novotnom. Evo njegovog portreta, snimljenog istog dana kada je dobio najviše nemačko vojno odlikovanje, Zeleni krst sa mačevima, dijamantom i hrvatskim lišćem. Lice umornog dečaka, pomalo tužno, energične crte brade i usana.

— All right now — reče najednom Bruker — time to go to bed. What a pity that type was not wearing our uniform. He would have made a fine fellow!⁴⁵

⁴⁵ U redu! Vreme je za spavanje. Šteta što ovaj tip nije nosio našu uniformu, bio bi to dobar drugar!

RAJNA

Tokom cele sedmice Bruker vodi paklenim ritmom našu eskadru. Njegove tri grupe gube 17 pilota. Uništavamo 24 nemačka aviona i 52 lokomotive. 274. skvadron sveo se na svega jedanaest pilota i 16 aviona. Stanje je ne-podnošljivo. Grup seport junit* može da nam brzo isporuči nove avione, ali piloti »tempesta« se ne nalaze na ulici.

20. marta ujutro nam je Anson dovezao četiri vodnika pilota i jednog starijeg vodnika. Poslednji iz ove grupe novajlija poginuo je 23. marta. Mi, stari piloti, premoreni zbog tri poletanja dnevno, bili smo već dosta zauzeti spašavanjem svoje sopstvene kože da bismo se mogli baviti novima. Siroti mladići koje smo novopečene primali iz O. T. U., imali su jedva tri ili četiri časa leta na »tempestu«. Pošto su se plašili svojih mašina, kojima su s mukom pilotirali, »meseršmiti 109« su ih masakrirali . . .

Jedan od četvorice vodnika pilota bio je Braun. Čim je oko deset časova ujutro stigao u Volkel, morao sam da ga proverim iz poznavanja topova na jednom našem novom »tempestu«. Zatim je sa svojim prtljagom otišao u menu na ručak, ali pre nego što je stigao da se raspakuje, pozvan je u dispersal zbog ratnog zadatka.

Pod komandom Herberta, sa odeljenjem od četiri aviona, stupio je u borbu sa tuce »foke-vulfova« i neverovatnom slučajnošću uspeo da ošteti jednog i da se vrati. Ali Hibert i Hamfri bili su oborenii.

* Group Support Unit — jedinica za popunu pilotima i avionima (prim. prev.).

Iste večeri, dok su moji piloti odlazili na čaj, zadršao sam Brauna kod sebe u pripravnosti. Nakon deset minuta poleteli smo prema Vezelu na visini od 3000 metara. Stigli smo upravo da vidimo kako zadnji »Me-262« na mlažni pogon nestaje u oblacima. Posle trenutka oklevanja instinkтивno sam skrenuo. Napala su nas četiri »foke-vulfa« i siromah Braun stropoštao se kao baklja na obalu Rajne.

Sa gorčinom se žalim Brukeru zbog stanja u jedinici. Prema onome što pokazuju brojni glupi udesi, koji se neprekidno nastavljaju, moji piloti su premorenici: lomovi stajnih trapova, sudari na zemlji, paljenje kočnica, pucanje guma, gruba sletanja, poletanja sa elisom na velikom köraku ...

Moja grupa to više ne može da podnese: između 15. februara i 15. marta poginulo je ili nestalo 31 od 24 pilota po formaciji! Od pilota koji su za vreme Ferbanksa bili u jedinici, ostala su samo dva oficira, jedan vodnik i ja.

Bruker mi samo pokazuje izričita naređenja Glavnog operativnog centra: moramo da izdržimo do prelaska preko Rajne.

24. mart 1945.

U 03.00 časa izjutra prvi zadatak — zaštita nad Vezelom koji će da napadne prva brigada komandosa. Gusti oblak prašine i dima još lebdi nad gradom, koji je bombardovalo 150 »lankastera« sa po dve bombe od po 5 tona.

U krugu aerodroma vlada neopisiva zbrka »tempesta« i »spitfajera«, koji se mimoilaze po mraku sa 500 km/č. Treba imati čvrste živce da bi se izdržalo deset minuta u toj igri crvenih i zelenih svetala, u kojoj svako nastoji da prikupi svoju patrolu, Ipak, ništa se ne dešava ...

U 10.00 časova ponovo polećemo radi praćenja 669 aviona i 429 jedrilica RAF-a koji sa 6. britanskom vazdušnodesantnom divizijom dolaze iz Engleske.

To je danteovski prizor. Hiljade belih padobrana spušta se usred pakla teških, srednjih i lakih flakova, dok se »dakote« ruše u plamenu, a jedrilice razbijaju o vodove visokog napona u snopovima vatre i plavih varnica.

»Tajfuni« raketiraju sve nemačke vatrene položaje protivavionske artiljerije, a isturene stanice za navođenje usmeravaju nas na pancer* kolone.

Lovci Luftvafe ne intervenišu. Jučerašnje masovno bombardovanje aerodroma i taktičkih aerodroma, privremeno ih je nokautiralo.

Mitraljiramo oklopni voz kod Ringeberga i na ulicama Bošolata tenkovsku kolonu. To je nezaboravni napad: spuštamo se do samih krovova, bljujemo vatru iz sva 4 topa... Pršte crepovi, zrna flaka eksplodiraju duž zidova, kamioni gore, izbezumljeni stanovnici trče na sve strane, sklanaju se u kapijama... Deni je dobio pun pogodak granate 37 mm i brzinom od 700 km/č udara u gomilu kuća kraj crkve.

Posle ručka treći zadatak. Vodim mešovitu grupu saставljenu iz 56. i 274. skvadrona. Prelećemo vijadukt Bielefeld koji su pre tri dana 14 desetotonskih bombi pretvorile u prah. Prečnici kratera su preko 100 metara.

Pošto je moj glavni zadatak da u trouglu Bielefeld, Altenbeken i Armsberg sprečim svaki drumski saobraćaj, delim moju grupu po parovima, koji će samostalno dejstvovati.

Mitraljiram dva kamiona koji transportuju trupe. Jadnici, nisu me čuli da dolazim zbog buke njihovih motora. Posle drugog naleta na putu su još samo dva skeleta u plamenu i iskidana ljudska tela duž kolovoza. Moj pratilac se izgubio i ja ostajem sam. Zatim ispaljujem nekoliko zrna na lokomotivu zaklonjenu u ranžirnoj stanicu, gde me dočekuje strašna vatra flaka 20 mm. Mom »tempestu« otkinut je vrh krila.

Deset minuta kružim iznad tačke susreta čekajući svoje avione. Vraćamo se u Volkel bez Ridža, koga je kraj Armsberga oborio jedan »Me-109« u slobodnom lovu.

18.50 časova. Lepсли na telefonu. Zahteva vrlo iskusnu četvorku za osmatranje aerodroma Rajna. Izgleda da će Nemci pokušati da u poslednjim minutima sumraka evakuju svoje avione na mlazni pogon ka unutrašnjosti. Glavni operativni centar insistira da ja lično vodim ovu patrolu, jer će se avioni vratiti noću.

* Panzer — oklopne (prim. prev.).

Samoljublje? Prihvatom pre nego što sam razmislio. Dobri Lepslji sigurno to smatra sasvim prirodnim — upoznao me je 1943. u Ašfordu, 1944. u Normandiji i, kao uvek računa se mojim entuzijastom. Da, ali posle četrdeset ratnih zadataka za dvadeset dana i moj se entuzijazam malo ohladio. Pošto sam savladao stid, telefoniram u menzu i pokušavam da dobijem Gordona Milna da bih ga zamolio da ide mesto mene. Ordonans na drugoj strani nervira se pet minuta, ali ga ne nalazi, a vreme poletanja se približava. Neka bude! Naređujem šefu mehaničara da moj avion doda na tablu:

— *Hello Ron, stick JJ-B on the board, I'll fly her!*⁴⁶

Uzimam vrlo dobru ekipu: neopisivi Timi, Australijanac, moj je pratilac br. 2; Torpi će biti broj 4 i Piter Vest broj 3. Ne treba da dajem mnogo uputstava, to je neka vrsta slobodnog lova.

19.10 časova.

Na nekoliko kilometara smo od aerodroma Rajna, pod zaštitom razbacanih kumulusa, čiji se teški trbusi puni kiše vuku iznad zemlje. Već je mračno. Dugi pojasi mlečne magle okružava bregove Hopštajna i skriva kanal Ems-Dortmund i njegove porušene ustave.

Izgleda da je Rajna strašno bombardovana. Njena tri velika hangara su srušena, a poznata silueta kontrolnog tornja, koju su štilili opasni položaji flaka, nestala je. Ma koliko to bilo čudnovato, čoveku je skoro žao što Rajnu, gde smo tolike drugove ostavili i gde smo sa 52. »jagdgesvederom« izdržali tako teške borbe, — vidi u takvom stanju.

Izgleda da na aerodromu vlada grozničava užurbanost. U šumicama, duž rulnih staza, vide se svetla u pokretu, a ona dva duga bleštava traga, verovatno su motori jednog »meseršmita 262«, koji se priprema da poleti. Verovatno su se mnogi avioni neprimetno sklonili u pomrčinu.

— *Hello, Pierre, bloody silly can't see a thing!*⁴⁷

— *Shut up!*

⁴⁶ Alo, Ron, stavite II-B na tablu, ja ču s njim leteti!

⁴⁷ Alo, Pjer, ovo je glupo, ništa se ne vidi!

— Cuti!

Grubo sam prekinuo Pitera, ali on je u pravu, ništa se ne vidi. Odlučio sam da napravimo jedan krug oko aerodroma na visini 400 metara i da se vratimo. Moj nišan je previše osvetljen i zasenjuje me. Posle nekoliko pokušaja zamračio sam ga tako da na vetrobranu vidim samo crvenkastu nit u obliku kruga.

Pogledam zadnji put oko sebe. Najednom, ulevo, jasno vidim dva reda tankih ljubičastih plamenova iz izduvnih cevi dvomotorca.

— *Look out Talbot Red! Attacking nine o'clock!*⁴⁸

To je »junkers 88«, noćni lovac. U mraku koji izvito-peruje razmere i ruši odstojanja, izgleda ogroman u mom nišanu. Nervozno ispaljujem odoka dug rafal u crnu masu koja prolazi i skrećem ...

Zbilja sam srećan. Tri učestale eksplozije, kao morzeove tačkice, i mlaz plamenu prosuo se iz prsnutog desnokrilnog rezervoara, osvetljavajući crni krst duž pogodenog trupa ... Zatim se, sasvim jasna silueta jednog »tempesta« ocrтava naspram ove svetleće ... Trenutak more i neizmeran blesak ispuni nebo ... Siromah Tini, pratio me je slepo i, pre nego što je mogao da zamisli pokret, udario je u smrtno pogodeni »junkers 88«. Vodopad usijanih ostataka oba aviona lagano se rasipa i gasi u Metigenskoj šumi, koja uskoro tone u noć.

Otupeo i rastrojen, gubim za trenutak kontrolu nad mojim avionom i nekoliko minuta letim slepo tamo-amo nad samom zemljom.

— *Look out, Pierre, flak!**

Bože! dospeo sam iznad sivog pojasa zasejanog krate-rima, opkoljenog ruševinama. Pri svetlosti trasirajućih zrna vidim ljudi koji trče oko dva ili tri »dugonosa« »foke-vulfa« čiji motori rade!

To je Rajna, čiji izvanredni flak pomamno tuče iz automatskih topova i teških mitraljeza ... Oko mene se, u noći, tka svetla i neprobojna zavesa, usijane žeravice lelulaju se, grozdovi pobesnelih munja vešaju se za oblake, o stabla i oko mojih krila.

⁴⁸ Pažnja, »Talbot«, napad 9 časova!

* Pazi, Pjer, flak! (prim. prev.).

Očajnički dajem pun gas i penjem se okomito. Najednom dva vrela šamara — pang! pang! — fijukanje šrapnela koji cepaju aluminijum, smrad oksidiranog metala, nagorele gume i baruta, gađenje od straha. — To je kraj! Tako to izgleda!

Desna nogu mi bije u ritmu srca, otežala je... To osećanje kao da sam stavio nogu u vodu, sa prstima koji se grče u lepljivo masi...

Vibracije jačaju, potresaju me tako snažno da je avio-horizont otkazao. U slušalicama nema više prijateljskih glasova. Moj radio nije više pojas za spasavanje, već samo pakleno praskanje i zaglušno zviždanje.

Ugrizao sam se za jezik do krvi. Misli naviru. Smanjujem gas i amplitude vibracija se smanjuju. Izgleda da su kormila izdržala težak pogodak.

Ledena vazdušna struja prodire u kabinu, dolazim k sebi od hladnoće. Sve je mirno, dole mesec izlazi, izgleda kao da se valja preko holandske ravnice, pokrivene oblacima.

Brzo nazad, što pre osetiti zemlju i videti lica prijatelja! Uzimam približan kurs u pravcu požara duž Rajne. Jedva se penjući letim duž kanala Tvente... Desetak minuta pokušavam da se koncentrišem na moje instrumente kojii kao da su poludeli. Ti visinometri, pokazivač skretanja, pokazivači pritiska, temperature, svi ti tako verni pomagači napuštaju me sada iza svojih razbijenih stakala.

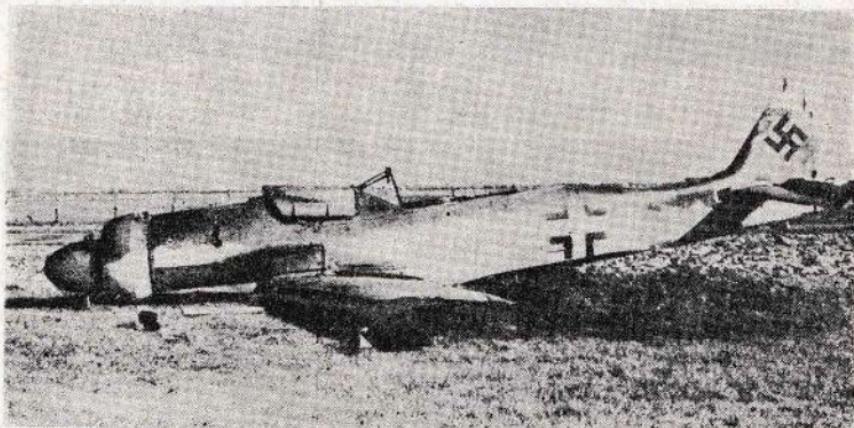
Evo Nimvegena sa svojim velikim visećim mostom. Rajna u prolazu hvata poslednji odsjaj Arnhemskog požara i izgleda kao da po njoi teku grudve krvi...

Jednu za drugom probam svih šest talasnih dužina, pozivam Kenvej, Desmonda — bez uspeha. Pošto mi je električna mreža pokidana, a nemam radio-vezu, ni pozicijskih svetala, sigurno će me gađati sopstvena protivavionska artiljerija. Instiktivno kontrolišem veze mog padobrana. Letim duž Meze i nad Genepom pronalazim železničku prugu, koja me vodi ka Volkelu.

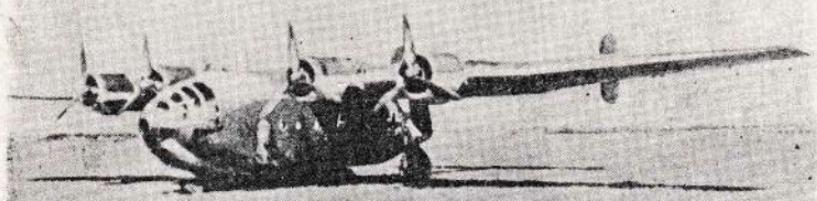
Aerodrom je zamračen pa se velike piste teško raspoznaju. Gospode! Šta čekaju, zašto ne osvetle pistu? Zar oni idioci iz flajing kontrol (Flying Control — kontrola letenja) ne raspoznaju zvuk motora »sejbre«? Obrušavam ka



Pobedonosni povratak — Pjer Klosterman upravo je oborio jedan »meseršmit 109« iznad Hoja. Po izlasku iz aviona cigareta prija (fotografija Čarlsa Brauna)



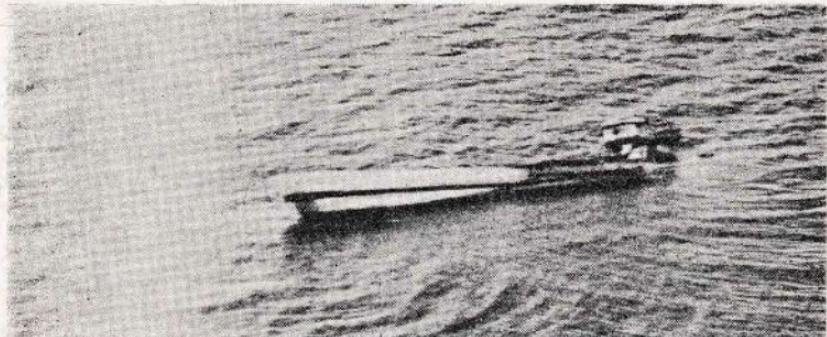
Oboren i »dugonosi« — Jedan od dva »dugonosa« »foke-vulfa«, koji je Pjer Klosterman oborio 20. aprila kod jezera Dumer. Vidi se rupa na oplati od granate 20 mm. Teško ranjeni pilot umro je posle nekoliko časova u jednoj ambulanti



Transportni avion »Arado 232« — sa 12 pari točkova stajnog trapa



Bej Adams, neustrašivi Australijanac



Podmornica u fjordu Agor, nasukana posle napada topovskom vatrom

kontrolnom tornju i klatim se s krila na krilo — dođavola! Valjda oni tipovi iz PAA dobro poznaju »tempestovu« siluetu.

U jednom mahu, Volkel je zasijao kao novogodišnja jelka. Konačno! Još jednom polako prelećem, ponovo se klatim sa krila na krilo da bih signalizirao da sam u nevojni. Vidim farove ambulantnih kola i reflektor dizalice.

Sleteću na stomak. Sa padobranom ne mogu da iskačem jer mi je povređena noga, a pored toga, levi klizač, poklopca kabine je pogoden i ne funkcioniše. Pokušavam da aktiviram uređaj za odbacivanje, ali bez uspeha.

Bol se penje do bedara, ne osećam više nožnu komandu. Veoma sam umoran, instiktivno počinjem da prilazim velikom brzinom, sa zakrilcima ispuštenim na 45 stepeni. Komande tromo reaguju. Grčevito upravljam sletanjem. Najednom obuzima me strah, leden, strepnja me kao kleštima stiska iza ušiju i pritiska slepoočnice.

Svom snagom branim se od priviđenja Aleksa, koji na ovoj pisti gori u svom avionu. Isključujem paljenje i izravnavam mašinu između dva reda svetlosnih linija. Dobri bože, samo hladno sada! Guši me u grudima... pazi!... samo da ova životinja ne izgubi brzinu... svetla promiču... dodirujem palicu... još malo... evo prvog od osam crvenih svetala koja obeležavaju kraj piste... Sada! pritiskam ga na nos da bih digao rep i promišljeno udaram jednim krilom da bih ublažio udar — možda ću tako izbeći prevrtanje!

Jadni moj »tempest«, uprkos svojih sedam tona, kao da su džinovska klešta uhvatila slamku... Prvi udar, strasan! mašina se propinje, i baca me na zid kabine... odleće krov kabine... krila se mrskaju u izvanrednom skoku... oplata se cepa... ukrštam ruke ispred lica... Užasno paranje, lomljava sudnjeg dana, udar toliko snažan da se sigurnosne veze kidaju Odbačen sam napred... razbijam lice o nišan... jaka crvena svetlost... ne osećam usne... ukus krvi... ljske zubi škripuću u ustima...

Gadna tišina... vrela struja udara mi u lice, prvo zrnc je eksplodiralo u vatri.

Oštrica noža zaseca rame, kida remenje padobrana, nevešti prsti hvataju me za pocepane rukave, za vrat Pazi!... moja nogu... — *My leg, look out* — vatra nigriza pluća... Ruke, koje mi zadaju bol, izvlače me iz zdrobljene kabine.

Sprave za gašenje penom klokoču, pumpe bruje, čuju se povici...

Izvlače me na vlažnu travu i umotavaju u čebe. Bezbroj crvenih, zelenih, bleštavih zvezda razbija se ispod zatvorenih kapaka o moje oči. Vazduh koji udišem je leden, izaziva gađenje...

Miris alkohola, oštar bol u ruci... Ništa više.

Četiri časa posle ubrizgavanja morfijuma budim se. Glava mi je teška, prazna i bolna. Pokušavam da govorim, ali su mi usta oduzeta, celo lice je, izuzev jednog oka, u zavoju...

Da li je to bolnica Ajndhoven? Svetlucanje noćne sveljike otkriva bele zidove, noćni stočić, bocu, čašu, i na jednom tanjiriću na parčetu vate, malu zardalu kuglu.

»Ah, konačno ste se probudili!« To je glas »dok« (doc) Everalda, koji unorno nastoji da govorи francuski sa svojim užasnim škotskim naglaskom.

— *Well, next time, try to land better! And don't go collecting scrape iron your legs!*⁴⁹

Bože, moja nogu! Najednom sam shvatio: iznad aerodroma Rajne dobio sam kuglu od šrapnela — osećam još samo neugodno probadanje...

U svakom slučaju, prijaće mi osam dana mira!

Gladan sam i pospan. San je jači. Spokojno sam zaspao.

30. marta, posle šest dana, враćам се у Volkel, на време, да бих са Ansonom odleteо за Varmvel и изабрао лепог сасвим новог »tempesta« са новом rotol-elisom. Два дана касније враћам се у 3. skvadron, којим од сада командујем у сastаву 122. vinga na aerodromu B.112 Rajna...

⁴⁹ U redu je, ali drugi put nastojte da bolje sletite. I ne skupljajte staro gvožđe u vašim nogama!

RETKA PTICA

Jutros je poginuo flajt letenent Vasilardes D. F. C., D. F. M; jedva je tri dana komandovao drugom eskadrilom u 486. skvadronu. Lekar i sveštenik biće žalosni . . .

Jadni Vas! Ali, izazvao je sudbinu. Retka sreća koja ga je dugo štitila od svih njegovih nepromišljenosti, zamorila se. Dozvolio je da na glup način upadne u klopku flaka, a pored toga, uvukao je još i Rejlroud »Plav 2 i 3.

Jutros, kada se to dogodilo, patrolirali smo. Mogli smo da pratimo preko radija celu dramu.

Vas je posle nekoliko minuta napustio svoj sektor. Bio je to, treba priznati, dosadan zadatak, ali zaštita mostobrana bila je neophodna.

Sa svojim odeljenjem od četiri aviona prodro je 30 kilometara duboko u nemačke položaje i počeo da napada kamione u zoni koja je bila poznata po gustini flaka. Na jednoj raskrsnici došlo je do zastoja saobraćaja. Da bi ih mitraljirao morao je da se probije kroz veoma gusti baraž flaka. Pratilac broj 2 srušio se u plamenu. Pratioci broj 3 i 4 odbili su da ga slede. I pored toga Vas je odlučio da izvrši ponovni napad i naredio broju 3 da ga bezuslovno prati.

— *For Christ's sake, Blue one, don't go back in there Too much flak!*⁵⁰

I pored ovog očajničkog upozorenja »Plavog 3, Vas je ponovio napad. Nema sumnje da je njegova mašina bila odmah pogodjena jer smo ga čuli na radiju:

⁵⁰ Za ime boga, »Plavi 1«, ne vraćajte se tamo! Mnogo je flakova!

— *I have been hit!* — pogoden sam!

»Plavi 4«, koji je jedva izbegao parčad, pričao nam je kasnije da se Vasilardesova mašina doslovce raspala kad je upao u vatreni mlaz. »Plavi 3« (Stenli) nije se više vratio, izgubio se bez traga.

*

Patroliram sa Piter Vestom, Longlejem i Danom u okolini Elbe. Na jednoj maloj ranžironj železničkoj stanci mitraljirali smo voz bez mnogo uspeha. Mnogo je flakova, koji veoma precizno tuku; Dan je pogoden. Jedva uspeva da skoči iz zapaljenog »tempesta« i pada usred švapske protivavionske baterije. Kako stvari idu, on neće dugo biti u zarobljeništvu i ima više izgleda nego mi da doživi kraj ove priče!

Na sporednim putevima mitraljiramo usput nekoliko izbezumljenih kamiona.

Izgleda da je Luftvafe napustila tri nemačka aerodroma, koje smo videli. U okolini se ne kreće ni jedan voz. Nema nikakvog smisla da izvršimo samoubistvo zbog nekoliko lokomotiva koje ćemo izbušiti u ranžirnim stanicama, zaštićenim flakom.

Nemačka je zbilja prepuna flakova. Ima ih svuda, čak i tamo gde ih niko ne očekuje. Gdekad naiđemo na sasvim miran seoski put po kome se kreću dva do tri kamiona, napadamo i najednom — vuf! Nebo se ispuni traširajućim zrnima od 20 mm.

Izgleda da se nemački vojni automobilski transport sada kreće dobro proučenim obilaznim putevima koje celom dužinom štite baterije lake protivavionske artiljerije. Pošto je sve što se danas kreće, silom prilika, vojne prirode, pa prema tome podređeno strogim propisima, igra se više ne isplati. Nekorisno je i glupo žrtvovati jednog »tempesta« samo radi zadovoljstva da se uništi jedan kamion Vermahta.

Još pet odeljenja po četiri »tempesta« nasilno izvadaju u okolini, samo reda radi, jer izgleda da ovog popodneva nije preostao nijedan interesantan cilj.

Iz principa, ipak sam oprezan; uvek je moguće da neočekivano naletim na nekog »foke-vulfa« latalicu. Uostalom, ubeđen sam da moji piloti nisu baš u formi. Već mesec dana su iscrpljeni i mora da su u takvom stadijumu moralne depresije, kada, milom ili silom, prihvataju da nizašta izlože opasnosti svoj život, a da pri tome sami ne pokušaju da nađu pogodnu priliku.

U to me je još više uverilo to što su moja dva pratioca uvek, kada sam se spuštao ispod 800 metara, da bih mogao bolje da osmatram male usečene puteve, počinjala takav cik-cak let, kao da je za njima bila protivavionska artiljerija celog sveta. Protiv volje se sa mnom spuštaju, a zatim se žurno penju na 1000 metara.

Srećom, Piter Vest i pored svega dobro pazi.

— *Look out Filmstar Red One — aircraft four o'clock!*⁵¹

— *O.K. Filmstar Red, breaking starboard and climbing!*

Iznad krošnji očrtava se jedan avion; brzo se približava. Neobična mašina, koju ne mogu da raspoznam. Primetio nas je u zadnjem trenutku, jer letimo u senci, neposredno ispod baze oblaka. Naglo skreće i za trenutak mogu da ga vidim odozgo. Očigledno je Švaba — njegova krila sa uočljivim crnim krstovima to pokazuju — ali čudna je to ptica!

Dajem pun gas i pokušavam da mu presečem krug, ali on juri zapanjujućom brzinom.

Longlej, koji je u povoljnijem položaju, otvara na njega vatru, ali bez rezultata. Nepoznati avion okreće se za 180° i brzo nestaje. To je zaista retkost. Njegov rep je u vidu krsta i izgleda da pored normalne vučne prednje elise ima i potisnu elisu iza kormila pravca, sasvim na kraju repa. Prednji motor »u liniji« izgleda kao »jumo 203 foke-vulfa 190 D-9« sa prstenastim hladnjakom; drugi motor je smešten u trupu iza pilota. Dva duga siva mlaza, koja ostavlja za sobom, pokazuju da leti sa dodatnom snagom, a beli tanki mlaz iz izduvnih cevi da upotrebljava GM-1...

⁵¹ Pazi, »Filmstar«, »Crveni 1«, avion u 4 časa!

— O.K. »Filmstar«, okret desno i penji!

Oklevam da uključim dodatnu snagu, jer i sa 3040 KS nećemo ga stići. Letimo skoro 800 km/č a on se sigurno udaljava. Snimam ga za svaki slučaj, da bi se, eventualno, ustanovili tragovi mlaznog pogona. Sigurno da pri ovom mutnom vremenu negativ neće mnogo pokazati.

Longej pokušava da ga još sledi ali uskoro odustaje. Ispaljuje, van dometa, jedan nekoristan rafal, čija trasirajuća zrna šaraju prostor.

— *Hullo Red 4, keep your ammo, no use shooting at the bastard!*⁵²

Da bih umirio savest letim do Elbe, gde pada kiša i vidljivost je vrlo loša. Prelećemo nemački pontonski most, koji teško odoleva snažnoj struji.

Nigde žive duše, ali flak besni. Žurno se udaljavamo.

— Vratimo se! ... gadan dan! Trudim se da pročitam karte i da se orijentišem u mutnom vremenu, u neposrednoj pratišći oba »tempesta«. Pošto se benzin smanjuje, odlučujem da od Kenveja tražim kurs, ali u ovom trenutku naš talas je pretrpan ... Preko radija čuje se odeljenje »Filmstar Plavi«. Koliko mogu da razumem iz njihovog brbljanja, uhvatili su u okolini Stejnhudera jednog nesretnog »junkersa 88« kojeg upravo masakriraju. Skoro čitav minut čuje se samo besno lajanje pasa u poteri za divljači, a onda najednom sve se utiša. Mora da »junkers 88« negde gori ...

Dok pozivam Kenveja, pripremam u sebi primedbu zbog njihove radio-nediscipline.

Na aerodromu Rajne, u prikolici obaveštajnog oficira Varge, skoro čitav sat raspravljamo o identitetu našeg tajanstvenog aviona. Konačno, izgleda da njegove karakteristike odgovaraju »dornijeru 335«, najnovijem nemačkom lovcu-bombarderu.

Pošto je ovo prvi borbeni dodir sa tim avionom, crtam po sećanju nekoliko skica za glavni štab. Sastavljam izveštaj obaveštajnim službama o njegovoj pokretljivosti i približnim letačkim osobinama.

Ostatak popodneva provodim u sređivanju papira grupe. Kakav kuluk!

⁵² Alo, »Crveni 4«, štedite municiju, besciljno je trošiti municiju na to kopile!

Longlej je ponovo poleteo sa jednim našim odeljenjem u nasilno izviđanje. Pošto je sleteo, saznajemo da su sreli, ovog puta i oborili, još jedan neobičan avion.

Longlej mi priča da su, za vreme leta duž auto-puta Berlin—Hamburg u izgradnji, pored jezera Noj Rupin, spazili jedan avion u brišućem letu nad vodom. Izgleda da se je ovaj avion sa ispuštenim stajnim trapom i sa krilcima spremao da sleti na autoput. Uprkos flaku Longlej ga je oborio. Bio je to »henšel 162 — folksjeger« na mlažni pogon.

To, izgleda, potvrđuje izveštaj o masovnoj proizvodnji »He-162« u podzemnim fabrikama kod Noj-Rupina. Ali, do sada se nije našlo objašnjenje kako su ovi avioni ispitivani. Jedini aerodrom u okolini Rupina bio je sistematski bombardovan i onesposobljen. Osim toga, petnaestodnevnim foto-izviđanjem u toku skoro tri meseca nije se nikad otkrilo prisustvo ni jednog aviona na ovom aerodromu.

Sada, dakle, imamo dokaz da savršeno pravolinjski deo auto-puta, širok 55 metara i dugačak 4000 metara, služi kao pista za ispitivanje. Avioni su verovatno razmešteni u maskiranim skloništima u šumama duž auto-puta.

Zaista, otkrivamo ih svakog dana. Švabe su uspele da svoju zemlju pretvore u madioničarsku kutiju.

PLAMENOVI U SUMRAK

20. april 1945.

Glavni operativni centar nam, kao i obično, zagorčava život. Zahtevaju da večeras u sumrak patroliramo radi zaštite sektora Bremen—Hamburg. Luftvafe je poslednjih dana zaista snažno reagovala duž auto-puta. SS—eskadrile su bombardovale i mitraljirale naše prethodnice, znatno ometajući njihovo kretanje i snabdevanje.

Načelno se slažemo sa patroliranjem, ali glavnom operativnom centru izgleda nije jasno da aerodrom Rajne—Hopsten ima samo jednu ispravnu i vrlo kratku pistu bez ikakvih uređaja za noćno letenje. Glavni operativni centar zaboravlja takođe da Švabe napadaju neposredno posle zalaska sunca. Nastojati da se u magli koja se diže sa Elbinih močvara i pri niskim oblacima od kojih se odbijaju zadnji zraci sumraka pronađu i napadnu »foke-vulfove«, koji dejstvuju u malim grupama, isto je što i tražiti iglu u plastu sena.

Uostalom, nedostaju nam avioni. Šef mehaničara, diplomatski upitan, predviđa devet aviona, a za 20 sati najviše deset.

U takvoj situaciji odlučujem se za srednje rešenje: Brus Kol dobija šest »tempesta« za redovno nasilno izviđanje a ostale zadržavam... Pošto imam odrešene ruke i ne poznajem dovoljno ljudi, biram Mak Intirea i Gordona da bih ih isprobao u teškom zadatku.

Polećemo u 19.36 časova. Gordon ima poteškoće oko paljenja motora, gubimo deset dragocenih minuta sum-

raka, dok ga čekamo u krugu iznad aerodroma. U 19.45 časova zauzimam u brišućem letu kurs ka Bremenu.

Ne vidi se mnogo: nekoliko jedva vidljivih rafala transirajućih zrna na horizontu, koje zasenjuju munje. Kuće gore. Tu i tamo u prostranim borovim šumama šire se podmukli požari.

Nailazi pljusak, koji još više snižava oblake. Brišemo iznad krošnji stabala.

Jedva primećujem Gordonov avion. Vidljivost se stalno pogoršava. To me zabrinjava. Nemci će sigurno poletetи. Ali ja ne nameravam da se upuštam u pustolovine u brišućem letu nad neprijateljskom teritorijom. Pokušavam da nešto vidim kroz maglu. Hamburg je tu negde napred, sasvim blizu, u oblacima, sa svojom neobično jakom protivavionskom odbranom.

Na žalost, okrećem za 180°!...

— 180° port, *Filmstar white GO!*⁵³

Grčevito se držim sasvim pravog auto-puta, čiju su belinu kvarile mrlje od katrana nepravilnog oblika napravljene radi kamuflaže. U ovoj nevolji auto-put je jedini siguran orientir koji približno određuje položaje do kojih su stigle naše prethodnice.

Sada je skoro 20.30 časova; kiša pada dvostrukom jačinom. Prelećemo kao vihor iznad britanskih i američkih oklopnih kolona, izazivajući veliku paniku. Izgleda da ovi idioci neće nikada naučiti da razlikuju svoje od švapskih aviona? Prelećemo eskadron tenkova »čerčil« razbacan po polju; ljudi jure na sve strane i bacaju se u zaklon tenkova, pod gusenice, u jarkove... Preduzimaju mere opreznosti, jer su u ovoj okolini bili svako veče mitraljirani, često baš u ovo vreme. Uostalom, mi smo prvi lovci RAF-a koji u tako kasne sate operišu u ovom kraju.

Gadno nevreme; mogli bismo proći na 500 metara kraj puka »foke-vulfova« a da ih ne vidimo. Ipak, veoma pažljivo osmatram.

20.35 časova. Negde iza repa primećujem crvenu i zelenu raketu iznad naših linija a odmah zatim erupciju

⁵³ 180° u levo, »Filmstar beli«, sad!

trasirajućih zrna koji nestaju u oblacima... Dođavola nešto se događa, možda su Švabe! Okrećem levo i upozoravam svoje pratioce:

— *Look out Filmstar white — 180° port and keep your eyes open!*⁵⁴

U ovom trenutku osetio sam ispod sedišta snažan udar i jednovremeno žestoku opekotinu po nozi. Trasirajuća zrna prolaze pored moga »tempesta!«

To je već previše! Oni kreteni protivavionci nas gadaju i bar jednom pristojno nišane! Sklanjam se oštrim zaokretom upućujući im preko radija koliko bogatu toliko i beskorisnu seriju psovki, jer me oni ne mogu čuti.

Moja dva pratioca sledila su pod sve gušćim rafalima moje evolucije. Palimo poziciona svetla, mašemo krilima, dajemo čitavu seriju znakova za raspoznavanje — sve uzalud...

U očajanju nameravam da ispustim stajni trap, kad najednom, kao jato riba ispod barke pojavljuje se tridesetak »foke-vulfova«. Njihove izdužene i brze siluete, zalepljene uz samu zemlju, izgledaju kao da se provlače između drveća, praćene eksplozijama bombi, usporenog dejstva koje su oni sejali po jednoj našoj tenkovskoj grupaciji.

— *Focke Wulfs at 2 o'clock Filmstar! Attacking!*^{*}

Okrenuo sam »tempesta« i obrušio se punim gasom na Švabe. Ali u trenutku dok sam počeo da dodirujem okidač, instinkтивno okrećem glavu: iz oblaka izlazi tuce »foke-vulfova« u zbijenoj formaciji, na nekoliko metara od mojih pratilaca. »Foke-vulfovi« — to su oni divni, »dugonosi«, sa belom spiralom na crnoj glavčini od elise — raspršiše se na sve strane.

Vidljivost je gora nego što je bila malo pre. Ali to ne smeta dvojici Švaba da izvrše frontalni napad i da se toliko približe da mi je stao dah. Moja prva briga je da izbegnem sudar u mraku. Bilo bi to stvarno glupo! Uostalom, nije mi se još pružila prilika da gađam.

⁵⁴ Pažnja, »Filmstar beli«, 180° ulevo, otvorite oči!

* »Foke-vulfovi« u 2 sata, »Filmstar«! U napad! (prim. prev.).

Najednom radio riknu. Izbezumljeni Gordon poče da urla bez prekida nerazumljive rečenice. Jedan za drugim su ga pogodili naša protivavionska artiljerija i jedan »foke-vulf«. Jedan »tempest« — verovatno njegov — vuče dugačak rep sivog dima i penje se pravo ka oblacima u pravnji četiri »foke-vulfa« ... Siromah Gordon!

— *Look out, Pierre, Break, Break!*⁵⁵

Pre nego što sam uspeo da shvatim da se poziv odnosi na mene, naglo sam povukao palicu, ali kasno, pogoden sam ispod benzinskog rezervoara. Udar je toliko snažan da su mi odskočile noge sa pedala. Opor dim, koji je zaudarao na izgoreli barut, ispunio je kabinu. Za trenutak, primećujem uglasto krilo sa crnim krstom, koje na nekoliko metara pored mene seče vazduh. Vrtlozi »foke-vulfa« su tako snažni da mi se ovog puta palica istrgla iz ruke ... Instinktivno izvršavam potpun valjak i ispravljam iznad samih stabala, dok mi odvratna mučnina navire u usta i kratak svetao plamen obavija noge.

Vatra! Kroz čizme osećam toplotu, koja mi oživljava prva bolna probadanja u ranjenoj desnoj nozi.

Saginjem se i vrhom rukavice pokušavam da otkrijem žarište.

Bang! Bang! Dobio sam još dva pogotka. Ovoga puta motor je za trenutak prekinuo — i moje srce takođe.

Dok naglo skrećem, pritisnut uza zid kabine, oduzimam gas a zatim ga lagano ponovo do kraja dajem: motor prihvata normalno ... Povlačim palicu na sebe i penjem se do oblaka. U stravičnom neredu oko mene »foke-vulfovi« mitraljiraju, penju se, obrušavaju, kruže ...

U polumraku primećujem jednog koji okreće prema meni, brzo se njišući s krila na krilo i koji me uzima na nišan. Odmah izvodim ranversman i ispalujem iz frontalnog napada jedan rafal iz pravca tri četvrtine napred. Naravno, promašujem i kao vihor prohujim na nekoliko metara ispod njega. Odmah se penjem i snažno pritiskam komandu levom nogom. Moj »tempest« se trese, počinje da gubi brzinu, ali ipak okreće u začuđujuće oštrom zao-kretu, dok mu se dva bela kondenzovana traga pojavljuju na krajevima krila.

⁵⁵ Pažnja, Pjer, skreni, skreni!

Izgleda da je iznenadeni »foke-vulf« neodlučan; počinje desni zaokret, klizi na krilo, ispravlja, onda okreće u levo... To je kobna greška! Sada sam ja u dobrom položaju, ispod dvesta metara iza njega.

Brzo, pre nego što sasvim ostvari svoj manevar, vršim popravku — deset stepeni, jedan krug na nišanu.

Dugi rafal iz četiri topa — kao da munje osvetljavaju sivi trup i krila »foke-vulfa«. Komadi izleću iz sve gušćeg dima. Stakleni krov kabine se odvaja vitlajući po vazduhu, vidim pilota koji pokušava da iskoči, dok su mu ruke zbog brzine pritisnute uz trup...

Zatim se »foke-vulf« na 50 metara visine zaljulja, za trenutak ispravio, pa udario u zemlju, odskočio, pokosio jedan bor u snopu yarnica i vatre i konačno se srušio u jednom useku. Strašna eksplozija kao magnezijumska lampa, osvetljavala je okolinu na nekoliko stotina metara.

Bio je to prvi.

Izgleda da se vreme sada raščišćava. Magla se razbija, otkrivajući na horizontu veliki pojas sivo-žutog neba, koje je bledom svetlošću obasjavalo velike jelove šume koje su umirale u močvarama...

Levi besni požar to je naš tenkovski park koji gori sa cisternama i municijom. Kao veliki noćni leptiri četiri »foke-vulfa« kruže oko vatre i povremeno po jedan od njih opali rafal u buktinju... Ne usuđujem se da ih napadnem, jer osećam da drugi lutaju po mraku.

Opa! Jedan usamljeni avion provlači se iznad krošnji stabala prema Bremenu, čiji visoki dimnjaci presecaju u sumraku siluete srednjovekovnih zdanja.

Temperatura motora je 125°, pritisak ulja opao je na 55°. Protiv volje otvaram hladnjak i smanjujem gas; broj obrtaja na minut pada na 2500. Ipak stižem »foke-vulfa«, koji se očigledno vraća, jer je potrošio municiju.

Iznad Bremena smo: Švaba je još oko 1000 metara ispred mene. Ova pustolovina može da me daleko odvuci; ponovo zatvaram hladnjak i dajem pun gas: »Gran šarl« odmah prihvata.

Prelećemo Vezer kod ulaza u dokove. Kao vihor prolazimo između ruševina velikog mosta za utovar. Sa obe strane dižu se izgoreli skeleti skladišta; još nekoliko kranova i tornjeva stoje kao crni kosturi.

Najednom se između »foke-vulfa« i mene digao snop flaka — kratki, beli bleskovi između kojih desno i levo proleću mrke lopte... Tek što su jedne prošle kraj samih krila moga aviona, već druge izbijaju ni iz čega, kao čudom...

Umešao se i automatski flak; narandžasti tragovi ogledaju se na crnoj masnoj vodi, iz koje se pomaljaju izvrnuti trupovi brodova kao leševi ogromnih kitova.

Nastojim da ne izgubim iz vida moga »foke-vulfa«. On se, srećom, jasno očrtava na večernjem nebnu. Flak za trenutak povećava gustinu vatre. Jedan udar odjeknuo je iza mojih leđa, a onda su se najednom ugasili tragovi i nestali... Vrlo sumnjivo! Čim sam pogledao nazad, odmah mi je bilo jasno: sustizalo me je punim gasom šest »foke-vulfova« u besprekornom poretku. Izduvne cevi bile su bele od usijanja.

Šakom kidam plombiranu žicu koja zatvara osigurač za dopunsku snagu »emerđensi« (»Emergency«) i guram ručicu gasa do kraja. Bio je to pravi slučaj da sam se na »tempestu« poslužio ovim uređajem. Dejstvo je izvanredno i trenutno. Povučem sa 3000 razbesnelih konjskih snaga, avion je doslovce odskočio, zujeći kao parni kotao pod pritiskom. Za nekoliko sekundi postižem 780 km/č po brzinomeru i dok brzo sustižem begunca, moji gonioci ostaju doslovce na mestu. Uskoro mu prilazim na 200 metara. Mada me je u ovom mraku zaslepljivao nišan, držim ga tačno u osi i odmereno ispaljujem dva duga rafala... »Foke-vulf« gubi ravnotežu i udara pljoštimice o močvaru, dižući snop blata. Začudo, nije se preturio...

Odmah izvlačim šandelu ka oblacima i prevrćem se preko krila kako bih se suprotstavio ostalima... Ali, izgubili su se u mraku. Mora da su se vratili, prepustivši druga njegovoј žalosnoј sudsibini.

Još jednom prelećem iznad »foke-vulfa« kojeg sam oborio. Šepajući, pilot se udaljavao vukući svoj padobran

1 sasvim izgubljen od šoka. Sasuo sam nekoliko zrna u olupinu, koja je odmah planula.

Bio je to drugi!

Već je mrkla noć. Uzimam južni kurs i lagano se penjem sa motorom na malim obrtajima — režimom krs-tareće brzine (jer treba da ga ohladim i štedim gorivo).

Prolaze minute. Tražim uočljivi orientir, kad je na-jednom moj motor za trenutak prestao. Kiša varnica obuhvata kabinu sa obe strane. Sa uznemirenjem primećujem kako se plamen ponovo na mahove pojavljuje ispod mojih nogu. Probušeni rezervoar hidrauličnog sistema curi. Tečnost je pokvasila neki električni vod i prouzrokovala kratki spoj između nožnih komandi. Opori dim prodire kroz kiseoničku masku i nadražuje mi grlo.

Kao vrhunac zadovoljstva jedna baterija protivavion-ske artiljerije, i to *savezničke*, koristi trenutak da otvori vatru i da me uraklji tucetom granata 76 mm. Pošto sam odlučio da skačem ako se vatra proširi, brzo proveravam remenje. Penjem se da bih imao veću rezervu sigurnosti i pozivam Kenveja u pomoć. Na sreću, Kenvej odmah odgovara i daje mi kurs ka Rajni.

Posle deset minuta nespokojsztva, za to vreme se Ken-vej ponaša kao kvočka, konačno sam ugledao dva reda svetala na zemlji, koja su žmirkala. Jedna bela raketa penje se krivudajući. Konačno Rajna!

Da li da skačem padobranom? Ili da pokušam sle-tanje sa uvučenim stajnim trapom?

Iskustvo od 24. marta trebalo bi da me odvrati od toga. Ali, jači je od moje volje stari pilotski instinkt, koji odbija da žrtvuje, taj dobri stari JF-E, koji sam sa toliko ljubavi odabrao u Varmvelu.

Hidraulični sistem sigurno je neispravan, jer nema više pritiska u vodovima. Zato neću ni pokušati da ispuštam stajni trap, da ne bih ostao sa jednom napola uvu-čenom nogom... Desmond traži da se konačno odlučim i javlja mi da se požar pojačava i da se prostim okom vidi kako plamenovi rastu. Pored toga rad motora očigledno slab, sa naglim promenama od preko hiljadu obrtaja...

— *Hullo Desmond. Filmstar Leader calling. Landing wheels-up!*⁵⁶

Mora da mi glas podrhtava. Pre nego što ću isključiti radio vezu, čujem Desmonda koji mi želi mnogo sreće.

Prelazim na sletanje pravo, sa dovoljno rezerve u brzini, oslobađam se poklopca kabine i slećem po sredini između redova svetala...

Strašan lom... varnice... udari...

Na moje veliko iznenađenje ovoga puta prošlo je sve u najboljem redu. Posle trideset metara drljanja i skakanja moj »tempest« se zaustavlja nešto zakošen između dva reda svetala...

Ambulanta i požarna kola odmah stižu; skačem brzo iz mog aviona kojeg već obavlja gust beli dim. Aparati za gašenje penom stupaju odmah u dejstvo.

Moji piloti dolaze da me povezu džipom. Iznenađuje me prisustvo dva reportera iz *Eronautiks* (Aeronautics), Montgomerija i Čarlsa Brauna, koji mi iskreno stiskaju ruke. Oni su još bledi od uzbuđenja.

U baru se brzo oporavljaju, dok ja sastavljam svoj borbeni izveštaj. Počinjem time što Higinsu, našem oficiru za vezu, izražavam osećanja ljubavi i priateljstva prema kopnenoj vojsci, koje su malopređašnji događaji izazvali u meni.

Najveselije u svemu tome je što Mak Intiri, koji je prvi stigao, javlja da je video Gordona kako se provlači između oblaka sipajući ulje i dim. I Gordon je kako-tako stigao! Verovao je da sam mrtav...

Konačno, sva trojica slavimo. Rezultat borbe: oborio sam dva »foke-vulfa«, jednoga je Gordon oštetio, moj »tempest« je oštećen, ali se može popraviti, ostala dva sa oštećenjima »B« kategorije, koje naše službe održavanja mogu takođe da poprave. Bilans nije loš!

⁵⁶ Alo, »Desmond«, ovde vođa »Filmstara«, slećem sa uvučenim stajnim trapom.

U PAKLU »FLAKA«

Nemci su razvili novi način borbe svojih lovaca. Od kada su naše trupe prešle preko Rajne, svi njihovi aerodromi postali su, zbog obimnog bombardovanja, opasni. Luftvafe nema više dovoljno aviona da bi sebi dozvolila luksuz nekorisnog uništavanja na zemlji. Sada »jagdgesvederi« i lovačko-bombarderske formacije nemaju više stalne lokacije.

Duž cele desne obale reke Elbe, organizacija Tod (Todt) je, po planu protivvazdušne odbrane Rajha za 1943. godinu, izgradila preko 150 pomoćnih aerodroma namenjenih za defanzivna dejstva lovaca protiv velikih američkih dnevних napada.

Ove baze, opremljene po pravilu dobrim pistama sa tvrdom podlogom (asvalt ili beton) od 1000 do 1500 metara, sa izvrsnom infrastrukturom (hangari i drugo) bile su idealne za ovaj sistem stalnog prebaziranja. U oko tri četvrtine slučajeva bile su suviše udaljene da bi se mogle bombardovati. Bile su samo privremeno posedane. Pošto su često bile neposednute, nije se isplatilo redovno bombardovanje, naročito ne u sadašnjoj situaciji.

Oko petnaest nemačkih lovačkih eskadri, tj. oko 1200 ultramodernih lovaca i lovaca-bombardera, vodilo je nomadski život između ovih baza. Zemaljski ešelon je prebažiran noću. Mehaničari su pripremali skloništa, auto-cisterne su sklanjane u jelove šume. Avioni su sletali u svitanje i oko deset sati pre podne izvršavali svoje ratne zadatke sa novih aerodroma. Posle nekoliko dana — nikada više od jedne sedmice — gešvaderi su menjali bazu.

Zahvaljujući ovom metodu Nemci su uspevali da veoma efikasno uz nemiravaju naše trupe, naročito ujutru i uveče. Sve veći broj naših snabdevačkih ešelona koji su isturani ka našim tenkovskim kolonama ostajao je na putevima mitraljiran ili bombardovan iz brišućeg leta.

Armija se ogorčeno žalila glavnom štabu Taktikal er forsa. Ovaj dobacuje loptu 2. vazduhoplovnoj diviziji (2. grupi), koja ne može da pomogne: njeni preopterećeni »mičeli« i »bostoni« izvršavaju po tri leta dnevno protiv taktičkih ciljeva uz veoma otežano održavanje. 2. grupa obraća se sa svoje strane 84. grupi, ali lovačke jedinice ove grupe baziraju suviše duboko da bi mogle pomoći.

Konačno, obaveza je pala na 83. grupu. Naša eskadra »tempesta« kao i uvek dobija takve zadatke: jer samo ona raspolaže avionima koji su (teoretski) dovoljno brzi da mogu izbeći pokolj koji priređuje flak; ona raspolaže dovoljno velikim radijusom dejstva da može gešvadere da istera i iz najudaljenijih gnezda.

Od obaveštajne službe dobijamo mnoge pojedinosti o novoj šapskoj organizaciji, koje nas ne ohrabruju. Da bi svojim lovcima obezbedila izvesnu sigurnost dejstva, Luftvafe je svakom aerodromu dodelila bar jedan divizion ili abtajlung (Abteilung) protivavionske artiljerije. Ove jedinice pridate su lovačkim eskadrama i po pravilu imaju tri baterije automatskih flakova: jednu sa 9 jednocevnih topova 37 mm i dve sa dvocevnim ili četvorocevnim topovima 20 mm (24 cevi).

Ove jedinice prate gešvadere pri njihovom prebacivanju i uvek su prve u pripravnosti na novom aerodromu.

Zbog ovakve snažne protivavionske odbrane, koja ima savršeno uvežbane posade i topove, opremljene bilo žiroskopskim nišanima ili nišanima sa automatskom korekturom, napadi su izvanredno opasni.

Stalno u pripravnosti, sa iskusnim osmatračima izbačenim na deset kilometara, abtajlung može za delić sekunde da stvori neprolaznu zavesu trasirajućih projektila oko aerodroma koji brani. Svaki avion koji u brišućem letu dospe u takvu mrežu flaka ima malo izgleda da se spase od 250 projektila, koje bljuje trideset cevi diviziona.

Neraspoloženi smo. Posle pustolovina nad Rajnom niko više ne želi da se nosi sa aerodromskim flakom. I ja sam lično opterećen svojim bolesnim »flak-kompleksom«, i zbog toga sam slabo raspoložen da podstičem moral svojih pilota. Dva prva zadatka mitraljiranja aerodroma, koje je povodom najnovijih događaja naredio glavni operativni centar, promašila su: gnezda su bila prazna.

Da bi, posle ovih neuspeha, omogućio brže reagovanje od otkrivanja posednutog identifikovanog »ajnzaca« (einsatz — ime koje je Luftvafe dala novim aerodromima) i napada na njega, Glavni operativni centar je razvio novi postupak. Kanadska izviđačka eskadra (49. ving) može da nas neposredno obaveštava o interesantnim objektima, bez zaobilaznog puta preko Glavnog operativnog centra. Pošto su svi dosadašnji sporovi prestali, pripremamo akciju sopstvenim snagama i javljamo Glavnom operativnom centru, koji drži u pripravnosti br. 1 grupu »tajfuna« koja nam je stavljena na raspolaganje.

Novi postupak stupa jutros na snagu. Pošto su 56. i 486. grupa bile srećne žrtve prethodnih promašenih neuспelih akcija, moj 3. skvadron preuzima pripravnost br. 1. Čekanje je nepodnošljivo. Nikada još nisam bio tako nervozan, pa su to moji piloti, koji ni sami nisu bili bolji, odmah primetili.

— *You look as happy, Sir, as a duck who got a brick on his head ...*

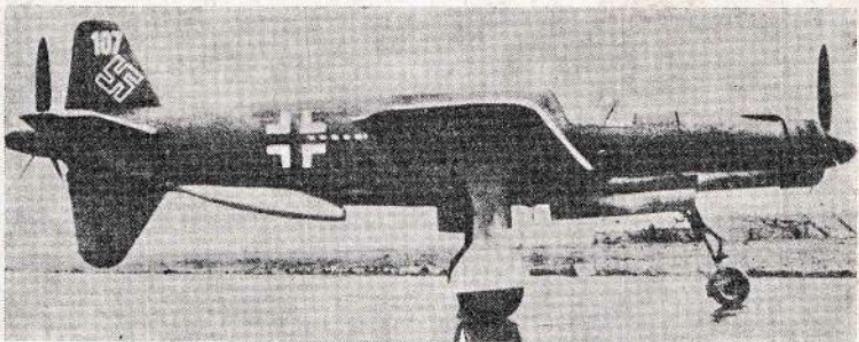
— Izgledate tako srećni, komandante — primećuje Vormsli — kao patak udaren ciglom po glavi.

Kada sam u svitanje sastavljaо poredak za let, sedmorica izabranih nisu bila oduševljena, izuzev Beј Adamsa, Australijanca. On je neustrašiv i ne boji se ni boga ni đavola.

Nervoza je zarazila i mehaničare koji ne mogu da se skrase. Svaka dva minuta vrata »pajlots rum« (»pilot's room« — pilotska soba) se otvaraju i uz nemireno lice pita:

— *Nothing doing, Sir?* — još ništa?

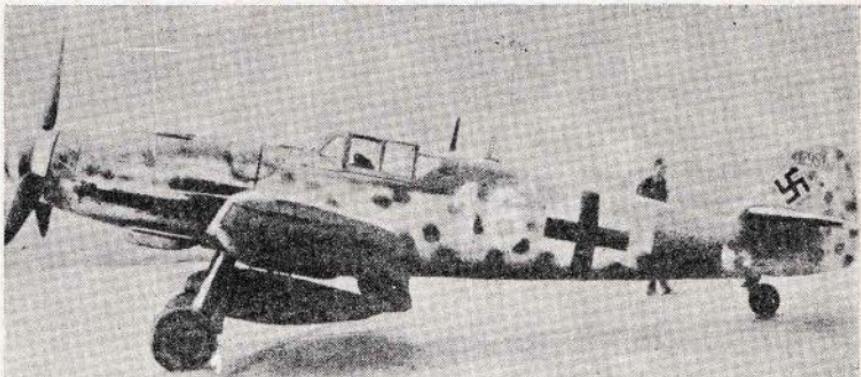
Podne je i situacija postaje nepodnošljiva. Vreme je olujno. Energično sam zabranio da se izgovara reč »flak« — za »flak hepi« globa je jedna funta. U sali je mukla tišina.



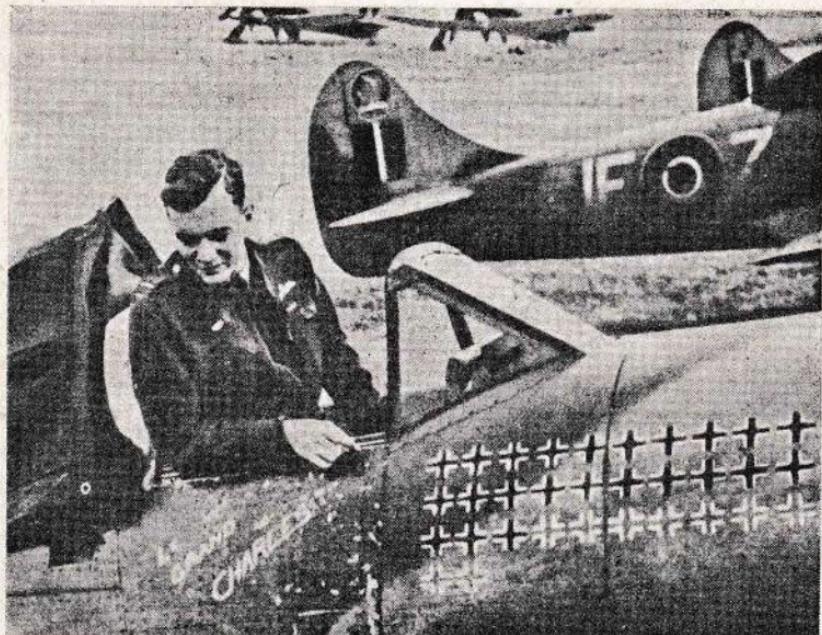
»Dornijer 335« »retka ptica« Luftvafea



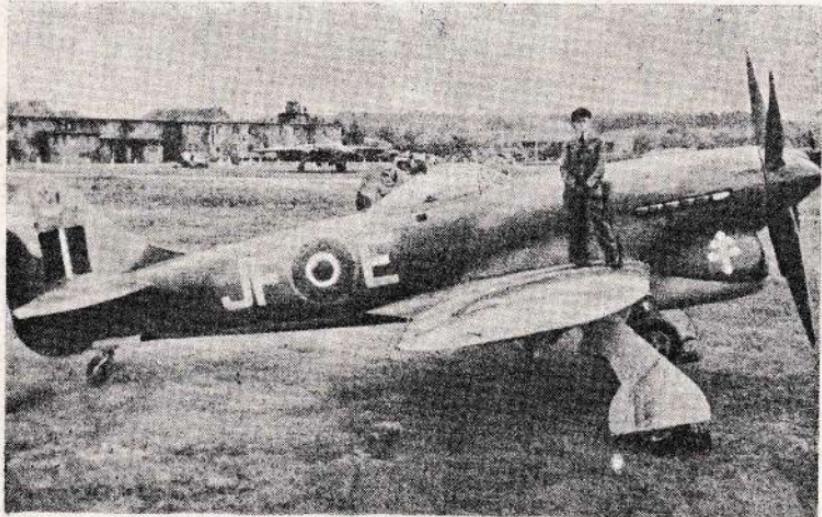
»Foke-vulf 190« »dugonosi«



»Meseršmit 109 K-14« sa dopunskim rezervoarom i kormilom od plastične mase



Pjer Klosterman se oprašta od svog »Gran Šarla«



»Tempest« na kojem je Pjer Klosterman postigao 14 od 33 pobede

U pripravnosti smo od 3.55 časova.

Potrošnja čaja i cigareta je strašna. Gazimo po tepihu od opušaka. Konačno se sa adutantom zatvaram u svojoj kancelariji, i pored telefona pokušavam da promenim misli, pišući svojim roditeljima. Cepam tri pisma i konačno odustajem...

— Adutante, idem džipom do kontrole da pogledam najnoviju meteorološku situaciju. Ako se šta u međuvremenu desi ispalite belu raketu.

Tek što sam seo u džip, čujem zvonjavu telefona. Skočio sam. U dispersalu svi su na nogama, uznemirenih pogleda... To je 49. ving! Diktiram Kenu Hjuzu!

»Schwerin Aerodrome — 40 Messerschmitts seen by Spit recco at 11.40, landing. About 100 A/C on base — 15 Arados two seaters — Refuelling point 500 yards S. E. of main hangar. Map 829 GA II^e — Good Luck!«⁵⁷

Gledam svoje pilote. Čute.

— Well, that's it!⁵⁸ — uzdiše Vormsli filozofski.

— Uzmite brzo džip, adutante, dovedite obaveštajnog oficira i donesite drugu svesku godišnjaka nemačkih aerodroma.

Ken Hjuz već je pronašao Šverin na zidnoj karti — 50 kilometara jugoistočno od Libeka; treba prevaliti 230 kilometara. Adutant koji je kao oluja dojurio sa Spajem, pruža mi godišnjak sa otvorenom 829. stranom: Šverin. Lep aerodrom na obali velikog jezera zapadno od istoimenog grada.

Brzo izrađujem skicu na tabli: tri piste u vidu trougla, hangari, verovatne stajanke aviona prema podacima 49. vinga.

Nemci su sleteli u 11.40 časova, sada je 12.10. Potrebno je bar sat da se napune avioni iz cisterni i dopuni municija. Imamo tačno toliko vremena da ih zateknemo

⁵⁷ Aerodrom Šverin. Jedan izviđački »spitfajer« otkrio je 40 »meseršmita« na sletanju. Na tom aerodromu ima oko 100 aviona, od kojih su oko 15 »aradosa« dvoseda. Skladište goriva je na 500 jardi jugoistočno od glavnog hangara. Plan aerodroma je u godišnjaku nemačkih baza u II tomu, broj 829. — Sretno!

⁵⁸ U redu, tu smo!

u gnezdu pre nego što odlete ili se razmeste i maskiraju u jelovoј šumi.

Izdajem poslednja uputstva, dok Spaj telefonira Glavnom operativnom centru o našem *šou* i zahteva »tajfunse«.

— Napašćemo sa severa ka jugu, jednovremeno sa svih osam aviona *u frontu* (line abreast) sa rastojanjem 200 metara između aviona. Brzina 850 do 900 km/č.

Svaki pilot izabraće svoj cilj u toku obrušavanja — ne dozvoljava se menjanje pravca u poslednjem trenutku. Otvoriti vatu sa 1000 metara, gađati neprekidno do samog cilja. Ostati u brišućem letu zapepljen uz zemlju, brojati do 20 i izvlačiti u lepezi penjući se maksimalnom brzinom...

Susret sa »tajfunima« određen je za 13.00 časova — to je kasno, žalim, ali oni ne mogu da stignu ranije. »Tajfuni« će se zbog diverzije, 30 sekundi pre nas spustiti sa 8000 na 3000 stopa i izbaciti plotun *raketa* na one položaje flaka koje otkriju.

Jer biće flaka! (Iznuđeni smešak). Podsetite se da su iznenadenje, brzina i pre svega potpun brišući let na nula stopa naša najbolja odbrana. Nekorisno je i iluzorno ako mislite da ćete naginjanjem aviona s krila na krilo zavarati nišandžije flaka; na taj način izgubićete samo nekoliko dragocenih kilometara brzine i osim toga rizikujete da zakačite krilom o zemlju.

Poslednji savet: ako budete pogodjeni i prinuđeni da napustite avion, najsigurniji je — podsećam vas — sledeći način: palicu na sebe, odbacite poklopac kabine, skupite se kao klupko, pričekajte nekoliko sekundi, gurnite palicu napred... imate izgleda da u 90 do 100 slučajeva budete izbačeni iz kabine. Svakako, ja vam to ne želim!

Ima li pitanja? — Napred!

*

— *Hullo Kenway, Filmstar Leader calling — what about the Typhie-boys?*⁵⁹

⁵⁹ Alo, »Kenvej«, ovde Filmstar. Šta je sa »tajfunima«?

Počinjem da se uz nemiravam. Prošli smo Elbu i na horizontu se već jasno uočava Šverinsko jezero. Od »tajfuna« ni traga.

Posle nekoliko minuta Kenvej mi zbumjeno odgovara:

— *Hullo Filmstar Leader, sorry old boy, there is a cock-up about the Typhies. Do your best if you can without!*⁶⁰

Mora da mi glas malo podrhtava, kada pozivam moju grupu da zauzme poredak za napad:

— *Attack formation — Go Filmstar!*

Ovičeno jelama ležalo je veliko plavo jezero podeđeno po sredini poluostrvom na kome se dizao grad Šverin — mali grad kao ukras priljubljen uz svoju liticu, sa renesansnim zvonicima i gledosanim crepovima. Na zapadu, lep, netaknut aerodrom sa maskiranim zgradama i hangarima — kakvih je valjda u Nemačkoj malo ostalo.

Mi smo na 14.000 stopa. Slobodno prilazimo sleva kao da produžavamo našim putem. Pažljivo pretražujem aerodrom. Na svetloj prolećnoj ledini ističu se na označenim mestima razmešteni mali tamni krstovi aviona. Naročito zapažam jedan, dva, tri... sedam položaja flakova, čije su se senke na suncu jasno isticale...

— *Look out, Filmstar Leader, Flak at six o'clock!*⁶¹

Stvarno, na 200 metara iza grupe razvilo se pet velikih crnih oblačića od eksplozija oruđa 88 mm.

Dobro! Za pet sekundi napadam. Cilj je iza nas, a sunce je pred nama.

Gubim dah od užasnog straha. Koliko god sam u čistoj vazdušnoj borbi protiv lovaca bio — sem u početku — staložen toliko sam protiv flaka...

— *Drop your babies, Filmstar!*

Treba brzo odbaciti dopunske rezervoare i obrušiti se... Imam takve grčeve u stomaku da mi je skoro pozlilo. Prednost jednoseda je da u njemu možeš umirati od straha a da to niko ne primeti.

⁶⁰ Alo, »Filmstar«, žao mi je, prijatelju, »tajfuni« su u nepričici. Snađite se bez njih.

⁶¹ Pažnja, »Filmstar«, flak šest sati!

— Quick 180 port GO!

Posle brzog levog zaokreta za 180° aerodrom se našao ispred nas, a sunce iza naših leđa.

— Diving — full out Filmstar!⁶²

Obrušavamo . . .

Mojih sedam »tempesta« su levo u besprekornom poretku mada skoro vertikalno obrušavamo.

— Smell of flowers!⁶³ — čuje se podsmešljiv glas Bej Adamsa u slušalicama.

Flak! — Bože, kakav flak! Sa celog aerodroma, iz najmanje 40 položaja, seva protivavionska vatra iz oruđa 20 i 37 mm.

Ispod nas širi se tepih belih oblačića, a u ravnomernim nizovima od po osam izbijaju crni oblačići zrna od 37 mm.

Kakav flak! Nema goreg osećanja od fizičkog straha — srce žestoko bije, mokar sam od znoja, od onog lepljivog sramnog znoja mesa koje se buni. Moji zgrčeni nožni prsti plivaju u čizmama. Očajnički smo zaronili u dim eksplozija i tragova zrna . . . levo . . . desno . . . ukrštaju se . . . praskaju oko naših krila podmuklo bleskajući. Na 1500 metara smo od ivice aerodroma, gde ljudi trče . . . 50 metara visine.

— Lower for Christ's sake!⁶⁴

Niže, niže, za ime boga — mora da moj glas histerično zvuči.

Velika travna površina ispresecana pistama 1julja se i bode mi oči. Letimo sa 900 km/č. Prvi hangar . . . auto-cisterne . . . evo tridesetak »meseršmita« na njihovim nespretnim uzanim stajnim trapovima, sa šćućurenim prilikama ispod krila.

Suviše levo, na žalost, van nišanske linije . . .

Grupa »aradosa«, oko dvanaest, pojavljuje se u mom nišanu. Otvaram vatru. Besno gađam, zgrčenim prstom na obaraču. Zrna ispisuju brazdu eksplozija koja krivuda između »aradosa«, penje se na trupove, pogađa motore . . .

⁶² Obrušavamo punim gasom!

⁶³ Miris cveća! (ovaj slikovit izraz označavao je flak u žargonu RAF-a).

⁶⁴ Za ime boga, još niže!

dim ... jedan avion je eksplodirao baš kada ga preskačem. Udarni talas odbacuje mog »tempesta« uvis.

Jedan »tempest« zakačio je zemlju i trup odskače kao lopta u snopu skrhanih krila i repa ... Ponovo su hangari pred nama. Ispaljujem drugi rafal ... eksplozije na talasastom limu vrata i na metalnim stubovima ...

— *Look out, Red Two!*

Gospode, moj pratilac naleće iznad mene bez kontrole, izgubio je *poklopac kabine*.

Sa 900 na čas, 20 metara desno od mene, udara u toranj flaka koji preseca napola, ispod platforme. Drveni stubovi lete. Buket ljudi okačenih o top pada u ponor. »Tempest« se srušio na kraju aerodroma na grupu malih kuća izdubivši čudesnu svetlosnu brazdu. Motor se odvojio i u kovitlacu požara i ostataka leti kroz vazduh.

Prošlo je ... skoro. Jedan, dva, tri ... trasirajuća zrna besne ... spuštam glavu, sklanjam se iza leđnog štita ... dvanaest, trinaest, ... četrnaest ... prevariću se ... ceo šaržer granata 37 mm me urakljio tako blizu da vidim samo bleskove eksplozija bez dima ... kiša parčadi bubenja po trupu ... devetnaest ... dvadeset!

Vučem palicu i penjem se vertikalno u nebo. Flak gađa dalje. Gledam unazad prema Šverinu, koji se nalazi iza repa mog aviona. Trista metara niže penje se jedan »tempest« u cik-cak letu — uporno praćen tragovima zrna. Kod hangara gori, stubovi gustog dima i vatre ... Vatromet magnezijumskih bombi koje eksplodiraju ...

Usamljeni »tempest« me stiže, klati se s krila na krilo i zauzima mesto u poretku fronta (*line abreast*).

— *Hullo Filmstar Aircrafts, Reform, South of target, angels ten ...*⁶⁵

— *Hullo Pierre, Red 3 here. You know, I think the rest had it!*

Bej mi kaže da su ostali oborenici!

Nemoguće! Pretražujem ceo horizont, moćna piramida eksplozija koja se diže do oblaka iznad Šverina još odoleva u mirnom vazduhu.

⁶⁵ Alo, »Filmstar«, prikupite se južno od cilja na 10.000 stopa.

— Alo, Pjer, ovde »Crveni 3«. Mislim da nas nije mnogo ostalo. Ostali su dole završili!

Nikoga u vazduhu . . . 13.04 časa. Napali smo u 13.03. Môra je od početka obrušavanja trajala možda 35 sekundi. Izgubili smo šest aviona od osam! . . .

Ponovo prelazim Elbu. Moji osetljivi živci počinju da se smiruju i kolona više ne drhte. Neće pomoći ako mislim na ostale. Čemu?

Još jedan ratni zadatak je za nama; 56. i 486. skvadroni lete na sledeća dva. Možda još jedan dan odmora. . .

Evo i Rajne . . .

— *Hullo Desmond, Filmstar over base. May we pancake?*⁶⁶

Mehaničkim pokretom ispuštam stajni trap. Smanjujem gas . . . U trenutku kada bi točkovi zaškripali po betonu, uvek bih se osećao preporođen.

*

Glavni operativni centar nam odmah šalje fotografije rezultata napada na Šverin. Vrlo su jasne: Kanađanin iz 49. eskadre snimio ih je tri sata posle našeg mitraljiranja. Dočekao ga je veoma nervozni flak i pošto je radi kosog snimanja morao da preleti vrlo nisko, bio te teško ranjen. Čudnovatom hrabrošću i snagom volje doveo je svoj oštećeni »spitfajer XIV« i snimke.

Pažljivo razgledamo snimke. Stvarno, rezultati ne opravdavaju žrtve. Izgleda da je eksplozija auto-cisterne uništila dva »meseršmita«, a između dva bombardovana krila hangara za montažu fabrike »Foke-Wulf« vidi se jedan traktor koji vuče još jednog očigledno oštećenog »meseršmita«. Izgleda da je jedino znatnije oštećena grupa »aradosa«, od kojih je pet potpuno uništeno. Ali to nije bio cilj napada; za izgubljenih šest »tempesta« i njihovih pilota, bila je to vrlo mršava nadoknada.

Ovde je flak obavio veoma dobar posao. Ističem to u svom mesečnom izveštaju i Glavni operativni centar bar jednom uzima to u obzir pa odustaje od takvih zadataka.

⁶⁶ Alo, »Dezmond«, »Filmstar« je iznad aerodroma. Dozvolite sletanje!

Aerodromska straža uhvatila je u susednom poljskom imanju jednog Luksemburžanina, bivšeg osmatrača Luftvafe, koji se tamo krio. Prisustvujem saslušavanju. Sironah, nije baš spokojan i spremno odgovara na sva pitanja koja mu Abund postavlja. On je, uostalom, interesantan slučaj, jer je od avgusta 1943. do 25. septembra 1944. godine služio kao osmatrač u 4. eskadrili 40.K.I. u Lefeldu. Lefeld je bio opitni centar za »Me-262« sa mlaznim motorima, a zarobljenik je bio intimni prijatelj Frica Vendela, šefa pilota »meseršmita«.

Prema njegovom iskazu »Me-262« ima maksimalnu brzinu od 980 km/č na 7000 metara visine i brzinu sletanja najmanje 340 km/č. Izgleda da »Me-262« nema hermetičku kabinu jer on nije nikada video Vendela u specijalnom letačkom odelu. Međutim, rekao mu je da se penjao na 12.700 metara. Svi avioni ovoga tipa, koje je video naš zarobljenik, imali su beli znak »V« sa brojem na rešetki usisnika turbine. On ne zna da li je reč o serijskom broju. Pošto je, uostalom, najveći broj koji je on video »V-15«, on misli da je reč o prototipovima. »V« bi mogao da znači »Versuh«, tj. »probna serija«.

Među njegovim papirima nađen je veliki broj tajnih dokumenata, koje prosledujemo glavnom štabu.

»Kerli« (Curly — kudravi) Voker dobio je danas odlikovanje Distingvišd Flajing Kros i odlučujemo da ga snimimo sa čitavim uobičajenim ceremonijalom. Istovremeno, danas je i njegov rođendan, pa izgleda da njegov račun u baru posle svečanosti neće biti isplaćen ni za tri mesečne plate.

Zovemo ga »kudravi« zbog njegove prerano čelave glave. Ima dvadeset osam godina a izgleda kao da mu je trideset pet. Pošto je on sa Kenom Hjuzom najstariji preživeli pilot grupe, predlažem ga za komandira »B« eskadrile, kao naslednika Gordona Milne kojeg je prošle sedmice oborio jedan »Me-262«.

KOMANDUJEM »VINGOM«

Dva Novozelandanina napravila su gadnu nepriliku administrativnom komandantu eskadre. Prošle večeri posle burne »mes-parti« (»Mess-Party), priređene povodom odlaska »Smokija« Šradera, koji preuzima komandu nad meteorima — avionima na mlazni pogon 616. grupe, dva pilota iz 486. skvadrona neprimetno su otišla... Prvi predmet koji se isprečio pred njihovim od pića pomalo pomućenim pogledima bio je lični džip Džejmisona. Skočili su u njega, upalili motor i krenuli u šetnju po okolnim mesečinom obasjanim putevima. Prvo su udarili na stražu, izdržali bez posledica jedan rafal iz automata i odjurili u pravcu Belsena...

Na pola puta isprečili su se jednom veličanstvenom štabnom »bjuiku«, krcatom generalima, sa zvezdicama na svim šavovima, otpremili ga u jarak da u njemu odigra elegantan ples sa celokupnim tovarom, dok su oni sa ljubavlju zagrlili telegrafski stub. Uspeli su da nepovređeni umaknu u šumu, ostavivši dosta potresenu gospodu generale da se sami sa mukom izvlače iz razlupane kočije.

Događaj je, naravno, podigao prašinu, ali nisu nađene naše dve šaljivdžije, koje su uspele da se neopažene uvuku u stan i ni reći ne progovore o svojoj pustolovini. Vansredno solidarni piloti skvadrona dali su jedan drugome alibi koji su izdržali najspretnije saslušavanje vojne politike.

Danas, nešto pre dvanaest sati, Džejmison je dobio papreno pismo iz Glavnog štaba, koje ga je silno potreslo, u kom ga savetuju da se u interesu njegove buduće kari-

jere u RAF-u postara da njegovi piloti poštuju minimum discipline.

Nekoliko časova posle dolaska ovog pisma Džejmison me poziva da zamenim »Smokija« na dužnosti komandanta eskadre. Prima me sa ljubaznošću buldoga i, pre nego što sam mogao da se zahvalim, skrenuo mi je pažnju da će mi, ako se moja mašina za brijanje istupi, rado ponuditi svoju i da brica nije tu zato da šiša kerove itd. Posle deset minuta monologa i ljubavnosti ove vrste, daje mi dvadeset santimetara debeli dosije izveštaja i nerešenih akata i savetuje mi da ne dozvolim da me odmah obore, jer je prevršilo svaku meru da svake sedmice menja »wing-komander flajing« (wing-commander flying).

27. april 1945.

Moj san se konačno ispunio. Postao sam komandant eskadre — i to kakve eskadre! 122. vinga, elitne lovačke jedinice RAF-a.

Brzo sam dao krojaču da mi na naramenicama »batldresa« prišije treći širit. Brodharst mi preko telefona čestita i poziva me u svoj štab.

Naređujem da se hitno naslikaju trouglaste zastavice »vingko« (Wing-co) na trupu moga »Gran Šarl-a« i da se glavčina elise oboji jarkocrveno. Pola sata kasnije slećem u Cele, gde me Brodharstov adutant prima sa svim počastima; uostalom, on je moj stari drugar Bardžes, zvani »Bags« iz 125. vinga.

Oko kontrolnog tornja sedi na travi blizu hiljadu francuskih ratnih zarobljenika, koje su naše prethodnice oslobodile i koje RAF avionima prebacuje u Francusku. Izgleda da nesrećnici nisu mogli da prate tok događaja. Tumaraju bez smisla na sve strane, skoro su smeteni i zbog pažnje koju im Englezi obilno ukazuju. Izgleda, međutim, da su sačuvali bar jednu francusku osobinu: provode vreme u gundanju i ne razumeju da se ovi vojnici i piloti RAF-a lišavaju sledovanja cigareta i čokolade za nekoliko nedelja. Ipak, sačuvali su dobro držanje. Istina je da su to streinci i da ih njihovi oficiri nisu nikad napustili i izgleda da ih još uvek čvrsto drže.

Dok čekam kola, razgovaram sa nekolicinom. Uzne-mireni su zbog prijema koji ih očekuje u Francuskoj. Pi-taju me šta ja mislim o generalu De Golu.... Posle neko-liko minuta opkolilo me je stotinak. Kola stižu i brzo se pozdravljam.

Brodharst me, kao i obično, prima vrlo ljubazno i saopštava mi da je britanski kralj potpisao ukaz i nare-dbu kojim mi se dodeljuje lenta za moj orden D.F.C. Za-tim raspravljamo o stanju eskadre i o planu budućih dej-stava. Potreban je poslednji napor, Nemci su iscrpljeni, ali moramo ih pre svega sprečiti da ne prebace dovoljno snaga u Norvešku da bismo tamo nastavili borbu. Na kraju me poziva na čaj i oko pet sati vraćam se sa osećanjem da je ceo svet moj...

Na aerodromu masa ljudi tiska se oko mog »Grand Šarl-a«, francuski vojnici pokazuju prstima crne krstove mojih pobeda i veliki beli lorenske krst na hladnjaku.

I pored kratke piste, polećem »na američki način«, njima u čast, prelećem u brišućem letu preko aerodroma — a onda uzimam kurs ka Fasbergu.

Do ponoći radim sa Čarlijem, Abundom i Rapom, da bih sredio zaostalu poštu, a zatim najmanje četvrt sata posmatram svoj potpis:

P. H. Clostermann, D.F.C. and Bar
Wing Commander Flying 122. Ving.

POSLEDNJI ISPIT

3. maj 1945.

Sada jasno osećamo da ulažemo poslednji napor. Kako će trajati nemački otpor? Ako Nemci žele mogu da se u Kilskom kanalu, na danskim ostrvima i Norveškoj održe još najmanje dva meseca. Luftvafe se evakuiše dosta uredno. Svi danski aerodromi krcati su transportnim i borbenim avionima. U svim zatonima, ušćima reka, duž žala ukotvljene su čitave flote hidroaviona »blom« i »vos« i »dornjera«.

Rezerve benzina dozvoljavaju im da se, bar teoretski, još izvesno vreme efikasno brane.

Iz časa u čas povlačenje prema Norveškoj je sve izraženije. Veliki konvoj brodova ispred Kila, neprekidni tok aviona preko Skageraka i pojačani otpor na zemlji, to sigurno potvrđuju.

Isto tako sve više i naši bombarderi 2. vazduhoplovne oblasti (2. grupa) baziraju tako duboko da sa svojih baza ne mogu da dejstvuju sa dovoljnim korisnim tovarom. Iz istih razloga ni mi ne možemo da računamo na bilo kakvu efikasnu pomoć »maroder« 9. američke vazduhoplovne armije. To, dakle, znači da se naša jedna 83. vazduhoplovna divizija mora još da žrtvuje.

Telefonski poziv Brodharsta i Lepslija to potvrđuju. Radi utehe, nagoveštavaju nam da će se upotrebiti sva sredstva kako bi se, odmah po zauzimanju, osposobili aerodromi u rejonu Libeka, koji će moći da prihvate naše osakaćene avione. »Beli landing strip« (Belly landing

strip)⁶⁷ već su pripremljene u Racburgu, Švarcenbergu i na aerodromu Libek. Od danas u 13.30 časova na njima će stalno stacionirati ambulantna kola. Ukoliko bi slučajno naše trupe zauzele još neki neminirani aerodrom severnije početak i kraj piste biće obeleženi crvenim linijama.

Pošto ving-komander Bruker još nije zamenjen, Mekikem je tek otišao na oporavak, Džimi Til je oboren, a Šreder je nedavno preuzeo komandu nad 616. skvadronom naoružanim »meteorima«, na mlazni pogon, ja sam još uvek privremeni komandant eskadre.

U devet sati poziva me Brodharst preko telefona. Žali se na lošu organizaciju održavanja aviona na zemlji. Svaka eskadrila može, u stvari, da skupi najviše tri ili četiri aviona sposobnih za let. Samo u 3. skvadronu sedam aviona je u hangaru (oštećenja od flaka, ulje curi, zamena svećica, još jedan od flaka i još jedan...) Avion Kena Hjuza liči na ogroman slanik sa izbušenom napadnom ivicom, glavčinom elise i hladnjakom. Džoni Vokerov avion ima rupu na vertikalnom repu prečnika 50 cm. Na trupu mog »Gran Šarl-a« mehaničari na brzinu krpe dve rupe veličine pesnice.

Tehničko osoblje nema ni polovinu potrebnog materijala, hangari su širom otvoreni, prokišnjavaju i hladno je u njima. Nedostaje nam municija i rezervni delovi, jer snabdevačke kolone nisu mogle da prate naše brzo napredovanje. Svi ovi poslovi organizacije baze veoma su odgovorni, a Džejmison, administrativni komandant eskadre, koji se posle slučaja sa džipom veoma zapustio, ne pomaže mi mnogo.

Prema dobrom vojničkom običaju saopštavam preko glasogovornika Brodharstovu grdnju ljudstvu eskadre. Efekat je veoma skroman, ali bar smanjuje moju nervnu napetost.

Stalno mislim na moje unapređenje i zbog toga sam mrzovoljan. Moj položaj bio bi neprijatan, da Englezi nisu tako korektni, jer, konačno, ja sam samo potporučnik, a komandujem starijim engleskim oficirima, sto dvadeset-

⁶⁷ Piste za prinudno sletanje na stomak.

torici pilota i devet stotina ljudi. Poznato mi je da glavni štab u Londonu nastoji da to reši. Ali u Parizu ne haju za to. Politika im je jedina briga, a ne unapređenje ljudi koji se još bore.

To mi svakako nije smetalo da izvršim danas tri borbeni zadatka. Vraćam se premoren.

Ving je jutros izgubio šest pilota, među kojima »bebi« (baby) Ostina i F. O. Blia, dva najbolja iz 486. novozelandskog skvadrona.

Čarli, tehnički oficir vinga, donosi mi spisak ispravnih aviona. Od 95, koliko bi trebalo da imamo u normalnim uslovima, raspolažemo samo sa 27 — u stvari sa 23. Obećava mi još četiri do 17 časova. Sada je 15.30 čisova,

Šaljem u kraće nasilno izviđanje u rejon Flensburga Kena Hjuza, Džonija, Vokera, moja dva Australijanca Torpija i Beja, i Longleja kao rezervu. Ken je oprezan i ne rizikuje bez razloga.

I dalje proučavam jutrošnje lične borbene izveštaje i sa Abundom izrađujem »wing-riport« (wing-report)* glavnog štabu. Ne može se prikriti nedostatak aviona. Ni moral pilota nije naročit, pa se zaista nadam da nam neće naređivati da napadamo brodove. Flak zaista igra sve veću ulogu u životu mojih pilota. Osećam kako su opsednuti njime u svim razgovorima, za stolom, u baru, u toku *bribinga*. Ko želi da se u to uveri, treba da posmatra one koji idu na zadatak kako one koji se vraćaju sa gorčinom ispituju o gustini i položajima protivavionske artiljerije. Reč »flak« je na svakoj usni, neprekidno ...

Pušim cigaretu za cigaretom i pijem šolje čaja jednu za drugom. Zubi i vilica me još bole posle uzbudljivog sletanja 24. marta.

Vrlo žučno raspravljam sa oficirom za vezu 2. kanadske armije. Zaista, posle događaja od 20. aprila ljudi u kaki-uniformama stalno su mi na umu. Izgleda da on nije u toku situacije kopnene vojske. Moram da sam pregledam trake dalekopisača da bih stekao jasniju predstavu. Situacija na zemlji izgleda mi prilično zamršena, zbog prodora oklopnih jedinica ka Kilu i Elmshornu severno od

* Izveštaj vinga (prim. prev.).

Hamburga, protiv nekih jakih žarišta otpora usmerenih prema aerodromima Nojminster, Bad Segeberg i njihovim pomoćnim aerodromima.

Luftvafe se ograničava na zaštitu odstupanja trupa i na evakuaciju štabova avionima »Ju-88«, »Ju-52«, »He-111« i naročito na avionima fizeler »štorth« (Fieselers »Storchs), koji se provlače pod zaštitom magle, koja u rano jutro i po zalasku sunca pokriva oblast Ponerskih jezera.

Dosta niski oblaci (baza ispod 1000 metara) koji već nekoliko dana pokrivaju osnovicu Danskog poluostrva, ne podesni su za zaprečavanje. Protivavionska vatra je tako gusta, da čim se neki od naših aviona pomoli ispod oblaka na toj maloj visini, odmah ga dočekaju stotine automatskih oruđa koji njihovom ukrštenom vatrom štite važne drumske arterije od Ojtina do Kila, a naročito auto puteve Nojminster-Rendsburg i Šlezvig-Flensburg. Sve ovo nas mnogo neohrabruje.

17.20 časova. Izlazim da bih prisustvovao sletanju aviona 56. i 3. skvadrona koji se vraćaju sa zadatka. Mašinu jadnog Broklenharsta teško je oštetio flak iznad autoputa kod Flensburga. Pilot je odlučio da skače padobranom umesto da sleće na stomak. Izvukao se vrlo dobro, ali džip koji ga je tražio jedva ga je pronašao jer ga je vetar odneo duboko u Orelsku šumu.

Kenovo odeljenje postiglo je veliki uspeh: 23 uništena kamiona i 65 oštećena — to je zaista rekord; pored toga Longley je iznad obale oborio dva »Ju-52«. Izvanredno — to će lepo popuniti moj izveštaj. S druge strane, Longley me zabrinjava. Postaje svakim danom sve neoprezniji. Pošto zna da će čim završi svoj borbeni period biti враћen u Novi Zeland, koristi svoje poslednje časove letenja kako bi zaslužio orden D. F. C. Moraču da ga obuzdavam. Ma šta bilo predložiću ga za odlikovanje zbog njegovih šest oborenih Švaba.

Osim Broklenharstovog aviona svi su se vratili u bazu. Za deset minuta šest aviona, od deset biće spremno za sledeći let.

Dok se spremam da se vratim u *dispersal*, nailaze sa severa torpedni »bofajteri« i u brišućem letu prolaze iz-

nad nas, uz snažnu grmljavinu motora. Nailaze u rojevima, najmanje tri eskadre. Vraćaju se sa strahovitog šipping strajka (Shipping-strike — napad na brodove), koji je organizovan protiv čuvenog kilskog konvoja. Jedan od njih vuče iz zapaljenog motora dugi trag crnog dima i pokušava da sleti kod nas. Na 500 metara od aerodroma pada u kovit i uz strašnu eksploziju udara blizu ribnjaka. Požarna kola i ambulanta žure...

— Zaboga, zašto se tako žure? — šapće Piter Vest — ionako nije bogzna šta ostalo.

Posle deset minuta vraćaju se ambulantna kola sa ugljenisanim ostacima izviđača i pilota.

Dok se sat kasnije, za vreme večere u menzi, još uvek govori o ovom događaju, poziva me »Spaj« (Spy):

— *Scrambler for you, Sir!*

Šta hoće od mene u ovo doba? Skačem u džip i jurim u *intelidžens rum*.

Skrambler je radio-telefon, koji radi na ultrakratkim talasima i povezuje eskadre sa glavnim štabom. Ima neobično svojstvo da pomeša talase u predajniku i da ih razmrši u prijemniku. Ako bi neprijatelj usput uhvatio emisiju čuo bi samo nerazumljive šumove. Praktičan uređaj, koji obezbeđuje brzinu jer se izbegava šifrovanje.

Brodharst je opet na aparatu. Razgovor je kratak:

— Pjer, sa koliko aviona raspolažete?

Pogledam na tablu stanja jedinice:

— Dvadeset i pet, gospodine!

Dobro. Zapišite radi hitnog izvršenja:

Hidrobaza Grosembrod stop koordinate N 54.22 E, 11.05 stop vrši se utovar preko sto velikih transportnih aviona na kopnu i na sidrištu stop verovatna vrlo jaka neprijateljska lovačka zaštita stop povedite sve raspoložive snage na označeni objekat stop po mogućnosti napasti topovskom vatrom stop način napada po vašoj odluci stop saopštite Kenveju vaše rešenje najmanje deset minuta ranije stop pokušaću da vam pridam tajfune za neutralisanje flaka stop ne računajte suviše na njih stop srećno stop.

Zahvalujem. Vešam slušalicu, uzbuden i ljut. Krasno, posle takvog dana poslati nas ponovo u vazduh u osam sati uveče i još na kakav objekat!

— Ordonans, smesta pripravnosti broj jedan!

Ordonans žuri i posle nekoliko sekundi zavijanje sirenata potresa Fasberg.

Pregledam zidnu kartu. Do Grosembrode ima 140 kilometara vazdušne linije, ali meteoslužba javlja da su Libečki zaliv i rejon Hamburga potpuno zatvoreni. Olujni kumulusni oblaci sa jakim pljuskovima dostižu 6.000 metara visine. Moramo da zaobiđemo sa severa.

Gume škripe po betonu. Stižu džipovi puni pilota. Prekinuta večera i naporan dan ne mogu da stvore dobro raspoloženje. Neki žvaću nabrinu napravljene sendviće.

— Svi ste tu? Dobro. Brzo im izlažem situaciju.

Nemamo dovoljno ispravnih aviona da bismo leteli po eskadrilama u formaciji eskadre. Dakle, letećemo u dve grupe po tri odeljenja od po 4 aviona u desnom stepenu. Ja vodim prvu grupu od 12 »tempesta«, Mak Donald iz 486. skvadrona vodiće drugu.

Tako ću, nadam se, držati u ruci dvadeset i četiri aviona.

Detalje napada ne mogu da dam sada. Potrebna naredenja izdaću na licu mesta preko radija. Napad više zavisi od trenutne situacije nego od unapred razrađenog plana. Uostalom, ne raspolažem ni potrebnim podacima ni sa dovoljno vremena za razradu načina napada.

»Podesite časovnike. Sada je 20.07 čisova. Paljenje motora u 20.15 časova. Ja polećem prvi, pravim veliki krug oko aerodroma da bih omogućio da svih dvadeset i četiri aviona zauzmu svoja mesta i u 20.25 časova zauzimamo kurs ka cilju... Ima li pitanja... požurite!

U moju četvorku uzimam F. Lt. (Flying-Lieutenant) Bonea, F. O. (Flying officer) Dag Vorlija i mladog seržanta Krona, kojem je ovo treći ratni zadatak. U celini, nije naročita ekipa, ali nemam drugog izbora. Zaista, ne mogu da zahtevam da piloti koji su danas već izvršili tri zadatka i koji su potpuno iscrpljeni, idu i na četvrti, koji će biti veoma naporan.

20.15 časova.

Moj »Gran Šarl« je spreman. Motor radi i Grej mi, opružen na krilu, sa palcem uvis daje znak da je sve u redu. Prostrana betonska platforma u Fasbergu, opokoljena velikim tamnim hangarima, ključa. Dok se vezujem gledam okolo. Motori rade, pucaju patronе startera, mehaničari trče na sve strane noseći padobrane ili u zadnji čas zaboravljene karte. Piloti se penju na avione. Neobično izgledaju u prslucima za spasavanje i remenju padobrana.

20.16 časova. Sklanjajte podmetače!...

U 20. 25 časova, dok je sunce sasvim nisko nad horizontom, a velika masa oblaka vuče se prema istoku, zauzimam kurs ka severu i lagano se penjem.

Večeras je poredak porazan. Sa delovima iz tri različite jedinice teško se sastavlja homogena grupa.

— *Come on Filmstar, pull your bleeding fingers out!*⁶⁸

Plavo odeljenje, koje je trebalo da bude levo, šeta se 500 metara desno i iznad mene. »Žuti 2«, 3 i 4 vuku se kilometar iza nas. Nervozan i neraspoložen pozivam ih bezobzirno da se srede. Obilazimo Hamburg da bismo izbegli oblake prljavog dima koji se u nedogled dižu zbog požara u gradu.

Konačno, moja grupa se rešila da zauzme poredak...

Iznad Nojminstera, koji prelećemo na 3000 metara gada nas jedna baterija 88 mm (uostalom vrlo loše), pa skrećemo desno u kurs 052°. Vreme se kvari, pa moram da izbegavam kumuluse koji se visoko penju kao velike bele kule.

— *Hullo Kenway. Any gen?*

— *Hullo Filmstar Leader, Kenway answering, nothing at all*⁶⁹

Kenvej nema ništa da mi saopšti, čak ni suprotno naređenje, kojeg sam intimno očekivao.

Na tridesetak kilometara od cilja isprečio se ispred nas neprobojni sloj oblaka. Ponirem, praćen grupom, i po-

⁶⁸ Napred, »Filmstari«, probudite se!

⁶⁹ Alo, »Kenvej«, šta ima novo?

— Ništa.

kušavam da se provučem ispod oblaka, ali nailazimo na pljusak i mrak. Naređujem zaokret za 180° i penjem se, a onda još jedan zaokret za 180°, da bismo se vratili u prvobitni kurs.

Šta da' radim? Jedan avion ili, u krajnjem slučaju dva, mogli bi da se uspešno probiju, ali sa kompaktnom grupom od 24 maštine, to je ne samo delikatno već i veoma opasno . . .

Radio-putem zavijenim izrazima obaveštavam Kenveja i situaciji:

— *Hullo Kenway, Filmstar here, the weather stinks!*⁷⁰

Kenvejov odgovor je jasan, a njegov ton zapovednički:

— *Filmstar Leader, force on regardless!*

Neka bude! Napred!

— *Cloud formation. GO!**

Raščlanjujem grupu na samostalne četvorke, koje odmah zauzimaju zbijeni poredak. Pokušaćemo da na taj način prođemo kroz oblake i zadatom kursu i da se s druge strane, ako bude sreće, nađemo dovoljno prikupljeni. Uleteli smo u oluju i izgubili se iz vida. Dođavola, ala drama. Potpuno sam se koncentrisao na instrumente, samo s vremena na vreme bacim pogled na pratioce, koji drže grupu koliko mogu i ne razmeću se.

Srećom sloj nije mnogo velik. Posle nekoliko minuta izlazimo iznad Fenharnskog moreuza kod Heligshafena. Nebo je čisto, ispred nas sve do horizonta nema ni senke. U kabini je svetlij. Pripremam se da odredim poziciju . . .

— *Look-out Filmstar Leader!*

— Pažnja! Za delić sekunde uzavrela masa aviona ispunila je nebo. Nezaboravan prizor!

Dole desno je veliki aerodrom Grosembrod sa sidrištem za hidroavione i pistama na kojima gamižu višemotorni avioni, malo dalje je mirno more sa nekoliko brodova na sidrištu . . . Iza nas je kompaktan oblačni zid iz kojega izbijaju u neredu i na raznim visinama odeljenja »tempesta«.

⁷⁰ Alo, »Kenvej«, ovde »Filmstar«. Vreme je očajno.

— Šta možemo, »Filmstar«, probijajte se ipak!

* U poredak za probijanje oblaka, sad!

Oko nas patroliraju jake grupe od po 30 do 40 nemackih lovaca. Jedna nas je vec otkrila i obrušava se na »Žuto odeljenje«.

Pred nama su na zemlji ili u poletanju preko stotinu ogromnih transportnih aviona, koji teoretski predstavljaju moj prvenstveni cilj.

U vazduhu je oko 200 neprijateljskih lovaca, jedna grupa je na visini od 500 metara. Druga je na 1000 metara. Treća je na 1500 metara, a dve su na našoj visini, tj. na oko 3000 metara. Iznad nas je svakako još jedna a možda i dve... A ja imam samo 24 »tempesta«!

Brzo donosim odluku. »Žuto« i »Plavo odeljenje« napšće švapske lovce iznad nas. »Ružičasto«, »Crno« i »Belo odeljenje«, pod komandom Mak Donalda, vezaće lovce ispod nas... Ja ču u međuvremenu pokušati da se sa »Crvenim odeljenjem« provučem do aerodroma i da ga mitraljiram.

— *Hullo Filmstar, Yellow and Blue climb and attack fighters above. Pink, black and white engage Huns below, Filmstar red diving for straffe... Go!...*

Odbacujem dopunske rezervoare i sa moja tri pratioca strmo obrušavam. Sa preko 900 km/č prolazim kao vihor kroz grupu »foke-vulfova«, koji se raspršiše kao jato lastavica. Polako izvlačim iz obrušavanja i smanjujem gas. Letim po putanji koja me dovodi na aerodrom u brišućem letu pravcem jugozapad-severoistok.

Dočekuje nas razbesneli flak. Na granici bazena stizem sa preko 20 metara visine i odmah otvaram vatru. Mirna površina sidrišta pokrivena je nepokretnim »dornijerima 24« i 18. Tri bela traga označavaju brazdu tri aviona koji su upravo poleteli. Na pokretnim podmetačima na navozima je niz aviona »blom« i »vos«.

Sasređujem vatru na jednog od tih B i V 138. Užad podmetača cepa se; prelećem iznad ogromne mase koja se puši, naginje na krilo i tone. Flak tuče udvojenom žestinom. Blesak zdesna — jedan onesposobljeni »tempest« udara u more i podiže vodoskok. Bože — brodovi na sidrištu su naoružani a jedan od njih je veliki torpedni brod koji tuče iz svih svojih oruđa...

Instinkтивно uvlačim glavu u ramena i dok sam još uvek u brišućem letu lagano skrećem ulevo tako brzo da ne mogu da gađam »dornijere«, zatim brzo okrećem udesno iza jednog ogromnog »junkersa 252« koji je upravo polетеo i koji zabrinjavajuće raste u mom nišanu. Gađam ga dugim neprekidnim rafalom skoro do momenta kada sudar izgleda neizbežan, izvlačim u zadnji čas, osvrćem se i vidim kako »Ju-252«, sa dva zapaljena motora i presečenim kormilima, odskače od mora i eksplodira.

Velikom brzinom se udaljavam i nalećem pravo na torpedni brod koji sipa vatu iz svih protivavionskih oruđa. Prolazim na deset metara pored njegovog vtipkog pramca iznad same vode, koja ključa hiljadama gejzira koje flak diže. Primećujem bele prilike koje se kreću po mostu i plamene jezike oruđa koji, izgleda mi, izbijaju iz celog maskiranog nadgrađa.

Granate rikošetiraju od vode i eksplodiraju svugde naokolo u prečniku od 500 metara. Šrapneli kose jedno jato galebova koji, izbezumljeni i krvavi, padaju na sve strane. Uh! Konačno sam van dometa!

U znoju sam, grlo mi se steglo da ni reč ne mogu da izgovorim preko radija. Pošto sam za celo vreme napada zadržavao dah, što nisam ni primetio, srce mi potmulo tuče, kao da će da se istrgne iz grudi.

Penjem se u velikom levom zaokretu. Da završimo. Situacija je mučna. Iznad aerodroma vodi se ogorčena borba. Tri aviona padaju u plamenu, da li su moji ili neprijateljevi, to odavde ne vidim, suviše su daleko. Četvrti, koji je eksplodirao, seje parčad po nebnu, peti pada u kovit vukući trag bele pare. Drugi smrskani gore na zemlji.

Radio prenosi nerazumljivu zbrku dozivanja, psovki, besomučnih povika izmešanih sa bubenjanjem topova.

Blizu torpednog broda gore ostaci jednog aviona. Usred uskomešane pene iz širokog mlaza benzina dižu se teški kolutovi crnog dima, ispunjeni bleskovima.

Šta se desilo sa mojim trima pratiocima? Nema im ni traga na nebu. Na početku napada video sam kada je desno od mene udario u vodu jedan »tempest« verovatno Boneov. Siguran sam da je avion što ga je oborila brodska artiljerija Krouov, Vorleja ne vidim.

Oklevam za trenutak: da li da se uključim u borbu protiv nemačkih lovaca koja besni iznad Heligshafena, ili da pokušam da još jednom mitraljiram i da pojačam paniku koja mora da vlada u nemačkoj bazi? Sklon sam, mada pomalo protiv volje, drugom rešenju. Spuštam se ponovo nad more i počinjem punom brzinom da obilazim ostrvo Fenmarn.

Najednom nailazim na tri »dornijra Do-24.« Verovatno su to ona tri koja su nekoliko sekundi pre našeg napada poletela iz Grosembrode i čije sam brazde video. »Dornijeri Do-24« su veliki tromotorni hidroavioni, od oko 19 tona, male brzine, ali sa dobrom odbrambenim oružjem. Pošto sam se brzo povratio od iznenađenja, pravim široki ranversman kojim se udaljavam od njihove unakrsne vatre, dajem pun gas i, snimajući, približavam im se u cikcak-letu. Zatim, još uvek izvan dometa njihovih mitraljeza, nišanim na prvoga. Posle dva rafala jedan motor se zapalio, drugi prekida. Pokušava da sleti prinudno na vodu, ali pošto je na ovoj strani grebena more uzburkano, avion se prevrće i razbija.

Odmah okrećem na ostala dva koji pokušavaju da pobegnu u brišućem letu. Njihovi motori ispuštaju duge crne tragove jer rade maksimalnom snagom. Izazivaju mi sažaljenje. Sa 400 km/č većom brzinom i četiri topa — to liči na tradicionalni pas bul*. Biram levog, koji pretovaren zaostaje iza drugog. Ovoga puta »životinja« u zadnjem času izvršava veoma spretno zaokret. Zbog velike brzine morao sam kao budala da okrećem, neposredno pod vratom zadnjeg strelca, koji me je pogodio sa tri zrna. Hvala bogu, bila su to puščana zrna 7,7 mm.

Posle klizanja na krilo ponovo sam na položaju za gađanje. Sa oko sto metara zrna pustoše po trupu. Krilni rezervoari gore. Strelac u repu prestao je da gađa. Za nekoliko sekundi avion je u plamenu. Pilot pokušava da se popne kako bi omogućio posadi da skače, ali je suviše nisko. Ipak trojica skaču. Samo jedan padobran se otvara. Odmah se zatvara i nestaje u talasima. Veliki tromotorni

* Passee-boule je igračka koja predstavlja grotesknu ličnost, čija su usta prekomerno otvorena da bi primila kugle koje igrač ubacuje (prim. prev.).

avion pretvara se u vatrenu loptu koja se kotrlja na nekoliko metara iznad grebena morskih talasa obavijena guštim dimom. Posle nekoliko sekundi eksplodirao je. Tražim trećeg, ali on se negde izgubio, verovatno se sakrio iza nekog malog ostrva u moreuzu.

Napad me je odvukao oko Fenmarna. Penjem se na 3000 metara. Iza brda je Grosembrode... Gutam pljuvačku, instinkтивno zatežem sigurnosne veze i obrušavam na aerodrom radi ponovnog mitraljiranja.

Ovoga puta ih iznenadujem. Flak zauzet na drugoj strani i artiljerići gađaju pomalo na sreću u pravcu špajskih lovača i »tempesta«.

Kao vihor prolazim između dva hangara i punim gassom izbijam na letelište. Toliko je nagomilanih aviona, da ne znam koji da odaberem. Kroz nišan vidim red »aradosa-232«, ogromnih transporterata. Pre nego što prvi rafal eksplodira na prvoj dvojici mogu još da ih posmatram: čudni gredasti trupovi na dva sprata, dvadeset četiri točka stajnog trapa koji nose gigantske mašine.

Jedna granata flaka eksplodira na nekoliko metara od mene i snažno potresa avion. Penjući se u spirali van dometa flakova dospeo sam usred meteža, koji je, uostalom, počeo da jenjava.

Pokušavam da se priključim svojoj grupi, ali to je teško u ovom neredu. Prvo opažam jednog »tempesta« koji obrušava okrećući se sve brže oko krilaca. Oba krila se lome... Posle nekoliko sekundi između dve živice suknu plamen... ali nema padobrana. Dva »foke-vulfa« pokušavaju da me uhvate u makaze, ali brzo ih se oslobođam okrećući ka njima.

»Tempest JF-H«, kojim pilotira Australijanac Bej, u nevolji je: iz njegovog motora izbija dim. Ipak, on vodi borbu sa jednim »meseršmitom« koji se vrlo spretno brani postepnim smanjivanjem brzine i ozbiljno ugrožava »tempesta«.

Okrećem ka »Me-109« kojeg iznenada napadam i pogadам sa najmanje dve granate u spoj krila i trupa.

Iznenadeni pilot okreće u drugu stranu. Sada ga gađa Bej i pošto je u pogodnom položaju ponovo ga pogadja.

Izbezumljeni Švaba ponovo okreće u drugu stranu; gadam ga, on se ponovo izvlači. Bej ga gađa... Za trenutak se zaklatio, a zatim se jedno krilo sa velikim crnim krstom lomi u plamenu.

Svaba bez teškoća iskače, ali padobran se ne otvara i počinje da gori.

Konačno i moji »tempesti« počinju da se prikupljaju dva po dva, izvlačeći se oprezno iz borbe. Švabe uzmiču i jedan po jedan vraćaju se obrušavanjem ka Grosebrode, odakle se diže veliki stub dima, verovatno iz ona dva zapaljena »aradosa«...

Jedan zalutali »foke-vulf« uvukao se između nas i očajnički manevriše. U pratnji Beja odmah ga napadam. Dugim rafalom — ali najednom zatvarači škljocaju radeći u prazno — nema više municije...

»Foke-vulf«, međutim, gubi brzinu i počinje da dimi; ipak sam ga pogodio. Bej ga takođe gađa iz neposredne blizine i pretvara ga u prah. Eksplodirao je kao bomba...

Ovoga puta padobran se otvara.

Sunce je već zašlo tamo iza danskih ostrva i u svetлом sumraku moja grupa se prikupila. Brojim moje avione: dva, četiri, osam, deset, jedanaest — zatim niže još dva koji teško prilaze, očigledno pogođeni.

Vraćamo se u Fasberg sa upaljenim pozicijskim svetlima u noći koja počinje da skriva konture predela. Na mirnom i blagom večernjem vazduhu lagano podrhtavaju krila »Gran Sarla«.

Dok sa izvučenim stajnim trapom i spuštenim zakrilcima prilazimo Fasbergu zamišljam šta će da radi naš tehnički oficir Mičel. Od dvadeset i četiri aviona vraćam mu samo trinaest...

VRATA SE ZATVARAJU

Zatim beše primirje; kao da su se zatvorila vrata. Osam neshvatljivih dana; neopisiva mešavina radosti i tuge. Bučna ispoljavanja raspoloženja prekidao je potpuni mir, naročito ta neobična, tuba tišina, koja pritsika aerodrom, pokrivenе avione, zamrle eskadrile i prazne piste... Naglo popuštanje napetih nerava bilo je užasno i bolno kao rađanje.

Dolazilo mi je da urlam.

*

Bilo je te večeri neobično tužno selo. Piloti su poseđali na stolice — bez reči, bez pesme. Oko jedanaest sati Bej je uključio radio. BBC je prenosio reportažu sa pariških i londonskih ulica, gde je bučna gomila dala maha svom veselju...

Sve su se oči okrenule aparatu; kao da je iz tih očiju izbjijala mržnja. Za mene je to bilo tako očigledno i tako novo, da sam iznenaden pogledom upitao Kena. Zatim sam čuo udar i prskanje razbijenog stakla. Neko je svom sнагом bacio flašu u pravcu te galame, u pravcu svih tih ljudi koji su nam bestidno demonstrirali svoje olakšanje i oslobođenje.

Jedan po jedan piloti su ustali i u mirnoj menzi ostali su samo Ken i ravnodušni barmen. Iz razlupanog radio-prijemnika izbjijalo je žalosno kvrčanje. Ponovo sam pogledao Kena. Razumeli smo se bez reči. Prošlo je pola

sata, možda i sat. Onda sam — kunem se — najednom osetio da su svi oni bili tu, oko nas, u mraku, u dimu cigareta, kao deca koja su nepravedno kažnjena i koja su žalosna:

Makenzi ... Džimi ... Keli ... Maus Menson ... mali Kid ... Bone ... Šeperd ... Bruker ... Gordon ... i tamne uniforme sa potamnelim zlatnim širitima ... Mušot ... Mezilis ... Bero ... Pjero Degej, svi, svi koji su jednog lepog jutra poleteli na svojim »spitfajerima« ili »tempestima« i nisu se više vratili.

— Well, Pierre, that's the end of it. They won't need us any more ...⁷¹

Pošli smo na spavanje, lagano sam zatvorio vrata da ne probudimo barmena koji je spavao na svojoj stolici i da ne ometamo »ostale«.

*

Bilo je to sasvim tačno, nikome više nismo bili potrebni. Ubrzo smo to osetili. Ukidanje odsustva, prevoženja avionima rezervisanim samo za više oficire, beskrajna maltretiranja, nesvesna, ali koja su ogorčavala.

Iz Ministarstva vazduhoplovstva u Parizu dobio sam obaveštenje, koje je potpisao jedan general francuskih snaga otpora, u kome mi se saopštava da mi se izuzetno izražava naročita počast što sam proizveden u čin rezervnog poručnika.

12. maja bila je velika parada u Bremenshafenu — i tragedija. Ispod 300 metara visine četiri aviona moga odeljenja užasno su se sudarila. Moj padobran otvorio se tek iznad zemlje. Kao četiri udara groma avioni su se smrskali o zemlju. Još uvek se sećam kako kao u snu izbezumljeno trčim prema četiri stuba crnog dima, potpuno otupeo iznenadnom katastrofom. Video sam kraj svojih nogu telo Robertsona sa polomljenim kostima, u kaki-košulji, do pola zarivenog u zemlju i sa padobranom koji se nije otvorio. Zatim telo Pitersa koje je dogorevalo u lokvi benzina; dvadeset metara dalje Kolsonov avion, bezoblična

⁷¹ Pjer, to je zaista kraj. Nećemo im više biti potrebni!

masa u pocrnelom krateru sa ugljenisanim mesom i kostima negde ispod gvožđurije.

Iznad nas, trideset raštrkanih aviona eskadre preletali su jedan po jedan, smušeni klatili se s krila na krilo, i pokušavali da vide i shvate.

*

Ving je otišao za Kopenhagen. Nekoliko dana obuzela nas je opijajuća atmosfera oslobođenja. Ali vrlo brzo me je obuhvatio strah, panični strah od moga aviona, prividjenje Bremenshafena, koje je igralo pred mojim očima — strah koji sputava i koji uništava reflekse.

Došao je 1. juli. Da sam znao da čitam znamenja, ne bih poleteo protiv svog instinkta. »Grand Šarl« imao je kvar na uljnoj instalaciji isto kao i onoga jutra 12. maja. Tvrdoglavu sam iz straha zbog osude ljudi pozajmio Brusov novi avion.

Moji avioni su besprekorno defilovali iznad mase i crvenih zastava sa belim krstom kojima je bio zakićen čitav grad. I tada, kada mi je izgledalo da je uklonjena zla sudbina koje sam se podsvesno plašio, počinio sam tu glupu grešku procene. Zatim se sve pobrkalo: stajni trap se samo napolna izvukao, motor se nije pokoravao mojim očajničkim nastojanjima. Sa 300 km/č »tempest« je rasekao prikolicu rukovaoca letenja, raspao se i rasuo na pola kilometra unaokolo smrvljene ostatke krila, motora i kormila. Ambulantna kola su me prihvatile nepovređenog i smetenog. Tada sam shvatio da je to bio poslenji napor, poslednje čudo, i poslednja opomena sudbine koja se umorila ...

*

27. avgust 1945.

Usvojena mi je molba za hitnu demobilizaciju. Ujutru sam se oprostio od Brodharsta i RAF-a. Novozelanda-nin Maki preuzeće umesto mene komandovanje 122. vingom. Da bih odleteo u Glavni štab u Šlezvig, želeo sam da uzmem svoga »Gran Šarla«. Na povratku popeo sam se

visoko u letnje nebo bez oblaka, jer samo tamo sam mogao da mu kažem zbogom.

Zajedno smo još jednom pojurili pravo prema suncu. Napravili smo jedan luping, možda i dva, nekoliko sporih, doteranih sa ljubavlju izvedenih valjaka, kako bih zadržao u prstima svaki drhtaj njegovih poslušnih i elastičnih krila.

Plakao sam u njegovoj uzanoj kabini, kako nikada više neću plakati, kada sam osetio da su njegovi točkovi dodirnuli beton i kada sam ga pokretom ruke položio na zemlju, kao otkinuti cvet... Kao i svaki put, pažljivo sam pročistio motor, isključio sve prekidače jedan za drugim, ugasio instrumentalnu tablu, odvezao pojaseve, kablove i cevi koje su me vezivale sa njim kao dete sa majkom. Kada su me moji piloti i mehaničari, koji su me očekivali, videli pognute glave, i ramena koja su se tresla od jecanja, razumeli su i čuteći se udaljili ka dispersalu.

*

Sedim kraj pilota Mičela sa kojim odlazim u Pariz. Dok rula ka pisti, prolazi kraj aviona vinga, mojih »tempesta«, besprekorno poravnatih krilo uz krilo, kao za smotru. Kraj njih piloti i mehaničari mašu rukama. Malo sa strane je moj »Grand Šarl«, moj stari JF-E, sa crvenom glavčinom elise, sa crnim krstovima naših pobeda ispod kabine, zdepast, svojevoljan, moćan, sa svojom snažnom četvorokrakom nepokretnom elisom, koju više neću pokrenuti.

Jedna stranica je okrenuta, veoma bolna.

Uz prodorni urlik njegovih američkih motora, Mičel ubrzava i poleće. Priljubio sam lice uz staklo kabine da još jednom vidim iza repa aerodrom Libek i male sjajne krstove na ledini koji se smanjuju i utapaju u večernju maglu.

Zbunjeni pilot okreće glavu.

Svršeno je. Nikada više neću videti »tempeste« kako se na startu postrojavaju iza »Gran Šarla«, kako nespretni na svojim velikim šapama ispružaju u vetar koji stvaraju

elise razjapljeni ždrela svojih hladnjaka, sa licima pilota punih poverenja, koja vire iz kabina, čekajući moj signal . . .

Ali, ispunjen sam ponosom kad na vas mislim, moji avioni, a naročito na vas, moji dragi drugovi iz RAF-a, što sam imao sreće da vas upoznam i da vas volim, sa vašim uniformama boje engleske magle.

*

Veliki cirkus je otišao.

Publika je bila zadovoljna. Program je bio dosta bogat, izvođači nisu bili tako loši, a lavovi su prožderali ukrotitelja. Za porodičnim stolom još nekoliko dana pričaće se o cirkusu. I kad sve bude zaboravljeno — fanfare, vatromet i lepe uniforme — na seoskom trgu ostaće još krug strugotine i rupe od kočeva.

Kiša i zaborav izbrisće brzo njegove tragove.

*

Moji drugovi i ja, koji smo preživeli Veliki Cirkus, srećom »nismo razumeli« i to će biti naša jedina nagrada.

»Mi pripadamo opštem neskladu . . . Mi smo delovi velike nezavršene građevine; trebaće više vremena, više mira i više udaljavanja da bismo otkrili njenu celinu.«

A. de Saint-Exupery
»Pilote de guerre«)

D O D A T A K

O ORGANIZACIJI RAF-a

RAF je bio podeljen na četiri »komande«:

- Fajter komand (Fighter command) — lovačka avijacija
- Bomber komand (Bomber command) — bombarderska avijacija
- Kostal komand (Coastal command) — odbrana obale
- Trening komand (Training command) — obuka

Pre iskrcavanja u Normandiji ova organizacija pretrpela je manje izmene formiranjem Taktikal er fors (Tactical Air Force) — taktičkih vazduhoplovnih snaga.

Svaka komanda sastojala se iz vazduhoplovnih divizija ili grupa. U lovačkoj avijaciji je na primer 11. grupa (Group) imala zadatku da brani jugoistok Engleske i London.

Svaka grupa (Group) bila je podeljena na eskadre ili vingove. U početku, do 1943, svakoj bazi pripadao je po jedan ving: na primer vingovi Bigin Hila, Kenlija, Tengmiera, itd.

Svaki ving imao je tri ili četiri lovačke grupe ili skvadrona. Ove grupe su dobijale brojeve (grupa »Alzas« (Alsace) se, npr. u RAF-u zvala 341. skvadron fri frenč (Squadron Free French), a njihovi avioni su obeležavani grupom slova ili oznakama za raspoznavanje. Na primer, NL za »Alsase«, LO za 602., JJ za 274., JF za 3. itd. Osim toga, svaki avion u grupi imao je svoje sопstveno slovo za raspoznavanje. Moji avioni u grupama kojima sam pripadao bili su označeni, na primer, NL-B, LO-D, a oznaka mog dragog »Velikog Šarla« bila je JF-E.

Svaki skvadron sastojao se od dva flajta (Flights) ili eskadrile: flajt A i B. Svaka eskadrila lovačkog skvadrona imala je, po pravilu, dvanaest aviona.

Lovačkom divizijom (Group) komandovao je vajs er maršal (Vice-Air Marshall — general-major avijacije). Vingom jedno-

motornih lovaca komandovao je ving-komander (Wing-Commander — potpukovnik), skvadronom je komandovao skvadron-lider (Squadron-Leader — major), a eskadrilom flajt-lutenent (Flight Lieutenant — kapetan).

Činovi, koji su približno odgovarali francuskim, bili su sledeći:

sardžent (Serjeant) — vodnik
vorent-ofiser (Warrant Officier) — zastavnik
flajt-sardžent (Flight Serjeant) — stariji vodnik
pajlot-ofiser (Pilot Officer) — potporučnik
flajting-ofiser (Flying Officer) — poručnik
flajt-letenent (Flight Lieutenant) — kapetan
skvadron-lider (Squadron Leader) — major
ving-komander (Wing Commander) — potpukovnik
grup-kepten (Group-Captain) — pukovnik — komandovao je bazom ili lovačkim aerodromom.

Svaki skvadron imao je u proseku 30 do 32 pilota, od kojih su bar jedna trećina bili podoficiri. Osim toga, skvadron je imao: adutanta, tehničkog oficira i vodnika šefa mehaničara koji se po tradiciji zvao čifi (Chieffy) i predstavljao veoma važnu ličnost i kome su bili potčinjeni vodnik, vodnik radio-mehaničar i vodnik aviomehaničar. Na kraju, eskadron je imao oko četrdesetak ljudi »zemaljskog« sastava — mehaničara, oružara, specijalista za trup aviona, specijalista za motore i radio-specijalista. Ukupno oko 100 ljudi letača i neletača.

Svaki skvadron imao je pozivni znak u radio-saobraćaju. Tako npr. Alzas se zvao »Turban«, a 3. skvadron je bio »Filmstar«. Da bi se u borbenim formacijama u vazduhu mogli razlikovati pojedinačni avioni korišćene su sledeće oznake:

Sekšen blu (Section Blue) (Odeljenje „Plavi“)	Sekšen red (Section Red) (Odeljenje „Crveni“)	Sekčen jelou (Section Yellow) (Odeljenje „Žuti“)
1	1	1
3 T 2	3 T 2	3 T 2
T T	T T	T T
4	4	4
T	T	T

BORBENI POREDAK

Borbeni poredak skvadrona sačinjavali su 12 aviona, podjeljenih u tri odeljenja od po četiri aviona. Pozivni znak komandira (skvadron-lidera) bio je »Turban« lider, komandira eskadrile B: Jelou lider Turban (Yellow Leader Turban), komandir eskadrile A — Blu lider Turban (Blue Leader Turban), ili Blu uan (Blue one). Ostali piloti nazivani su prema mestu u formaciji, npr. Turban blu for (Turban Blue four).

Za pojedinačne letove ili za lično pozivanje, svaki pilot imao je svoj sopstveni znak; npr. u grupi »Alsase moj je bio »Turban 25«.

Vazduhoplovne divizije delile su se u sektore. Taktičko komandovanje sektorom bilo je povereno operativnom centru — Grup sentral kontrol (Group Central Control GCC), koji je bio smešten u velikoj podzemnoj prostoriji od betona koju su nadvišavali zastakljeni balkoni za kontrolore. To je bio nervni centar Fajter komand; ovde su se sticale sve veze radarskih stаница i sve primljene informacije odmah su pokazivane na ogromnoj karti koja je pokrivala ceo pod ove prostorije. Velike zidne table su pokazivale trenutno stanje eskadrila, broj, imena i pozivne znake svih njihovih pilota, baziranje, broj aviona u vazduhu i na zemlji, na punjenju gorivom i opremanju ubojnim sredstvima, itd.

Na velikoj karti postavljene su pločice i strelice raznih boja, koje su svakih pola minuta označavale položaj, visinu i pravac leta sopstvenih i neprijateljevih grupa u vazduhu. Po jedan pripadnik ženske pomoćne službe (W. A. A. F.) sa slušalicama na ušima u direktnoj vezi sa radarskom stanicom bdeo je nad svakom takvom pločicom, koju je premeštao po karti pomoću dugog štapa krupnje.

Glavni kontrolor imao je iz svoga staklenog kaveza trenutan i potpun uvid u sve što se u njegovom vazdušnom sektoru događalo, od Londona do Šartra i Danske. Desetak telefona na njegovom stolu, koji su bili povezani sa kratkotalasnim radio-stanicama, omogućavali su mu da održava vezu sa svim eskadrilama, čak i kada su bile duboko iznad neprijateljske teritorije.

Raspolašao je sa dve vrste radarskih stаница: osmatračkim i stanicama za navodenje lovaca, koje su bile veoma snažne i mogle su da sa greškom od nekoliko stotina metara prate nemački avion iznad Pariza. Kontrolor je javljaо pozicije nemačkih i sopstvenih formacija u vazduhu i premeštao ih kao šahovske figure, tako da su imale slobodu dejstva tek kada su došle u dodir sa neprijateljem. Zvučnici na zidovima omogućavali su da se prate svi razgovori u vazduhu, reagovanja pilota, odgovori na naredenja, pa čak i psovke u toku borbe.

TABLICA RADIO-SIGNALA

K O D												Z N A Č E N J E													
Abbeville		W	Dunkirk		D	A	Beachy Head	N	Bandit (neprijatelj)																
Beachy Head		A	Gravesend		R	B	Sletanje	O	Convoy (S)																
Biggin Hill		Q	Griz Nez		F	C	Le Touquet	P	Hawkinge																
Boulogne		I	Hawkinge		P	D	Dunkirk	Q	Biggin Hill																
Calais		G	Le Touquet		C	E	Fr'dly Bomber (sopstveni bombarder)	R	Gravesend																
Chatham		U	Maidstone		X	F	Griz Nez	S	Fr'dly Fighter (sopstveni lovac)																
Dover		L	Manston		K	G	Calais	T	Fr'dly Fighter (sopstveni lovac)																
Dungeness		Z	St. Omer		i	H	Sletanje	U	Convoy (W)																
Convoy (E)		T	Convoy (N)		Y	i	St. Omer	V	Chatham																
Convoy (W)		M	Convoy (S)		O	J	Boulogne	W	Convoy (N)																
Fr'dly Bomber (sopstveni bombarder)		E			B	K	Manston	X	Abbeville																
Fr'dly Fighter (sopstveni lovac)		S	Sletanje		H	L	Dover	Y	Maidston																
Bandit (neprijatelj)		N			Y	M	Convoy (E)	Z	Sletanje																
									Dungeness																
0	1	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	45	A/C B/C I/C		
D	G	B	X	H	Y	V	O	Z	M	T	K	S	I	W	L	J	N	R	F	P	E	A	C	U	
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
45	2	A/C	0	40	36	1	6	24	30	20	28	16	32	12	38	I/C	34	22	18	B/C	10	24	4	8	14

Kontrolor je odredivao stepene pripravnosti skvadrona na zemlji:

— Trenutna pripravnost — imedjejt redinis (»Immediate readiness): četiri, šest, ili dvanaest aviona u položaju za poletanje, piloti u kabinama vezani, motori zagrejani. 30 sekundi posle datog znaka za poletanje dvanaest aviona treba da bude u vazduhu;

— pojačana pripravnost — stand baj redinis (»Stand-by readiness): četiri, šest ili dvanaest aviona, motori zagrejani, spremni da plete u roku od jednog minuta,

— pripravnost — redinis (Reeadiness): šest aviona, motori zagrejani, piloti spremni, treba da plete u roku od dva minuta;

— pripravnost za poletanje kroz 15 minuta: piloti se nalaze na aerodromu na mestima gde se čuju zvučnici (u menzi ili u sobama) grupa treba da poleti u roku od 15 minuta od date uzbune;

— pripravnost za poletanje kroz 30 minuta (»Available«): avioni grupe koji su sleteli napune se gorivom i opremaju ubojnim sredstvima koji će biti spremni za poletanje u roku od 30 minuta.

U operativnom centru pripremani su — svips (»Sweeps«) (operacije — serkes čišćenja neprijateljskih lovaca, koje su vodili isključivo lovcii), (»Circus«) (bombarderska dejstva sa moćnom lovačkom zaštitom, čiji je zadatak bio da natera nemačke lovce da stupe u borbu), i — rubarbs (»Rhubarbs«) neka vrsta slobodnog lova koji su vršile grupe od dva do četiri lovca u brišućem letu iznad teritorije neprijatelja).

Naredenja su putem teleprinterata dostavljana obaveštajnim oficirima pojedinih vingova. Borbena zapovest se zvala »Forma D«.

U operativnim centrima zasedale su komisije za homologaciju, koje su raspolagale specijalnim projektorima za ispitivanje filmova snimljenih za vreme borbe i koje su koristile taktičke eksperte, vazduhoplovne inženjere, itd. Njihov zadatak je bio da odluče o priznavanju pobeda.

Smatralo se da je uništen — distrojd (Destroyed) onaj neprijateljski avion, čija se eksplozija videla na filmu i čiji je pilot (ako je reč o jednosedu) viđen i snimljen kako skače padobranom ili čije su ruševine snimljene na zemlji.

Smatralo se da je verovatno uništen — probabli distrojd (»Probably Destroyed«) onaj avion koji je snimljen zapaljen ili pogoden u vitalne delove, ali čije ostatke na zemlji pilot nije mogao da snimi iz bilo kojih razloga.

Smatralo se da je oštećen svaki avion koji je teško pogoden i izbačen iz borbe, ali za koga se ne može pretpostaviti da je potpuno uništen.

U krilima svakog lovačkog aviona RAF-a bila je ugrađena jedna kinofoto-kamera koja je bila povezana sa okidačem oružja i pomoću mikrometarskih zavrtnjeva usmerena u secište putanja zrna oružja smeštenih u krilima. Pilot je na ovaj način donosio neoboriv dokaz svojih gadaњa, svoje taktičke umešnosti i postignutih rezultata. To je bilo dragoceno sredstvo za identifikovanje ciljeva.

Engleska je štedljivo delila odlikovanja.¹ Lovac je dobijao *Distingvišd flajing kros* (Distinguished Flying Cross) nakon pet pobjeda postignutih u oko stotinu ratnih zadataka. Vrpca. (»Bar«) uz D. F. C. dodeljivala se između desete i dvadesete pobeđe i konačno *Distingvišd Servis Order* (Distinguished Service Order) dodeljivan je komandantima *vingova* i *skvadrona* posle dvadeset vazdušnih pobjeda ili tri stotine ratnih zadataka.

Viktorija kros (Victoria Cross), najviše britansko vojno odlikovanje, za celo vreme rata dodeljeno je samo jednom pilotu-lovcu, skvadron-lideru Niku Nikolsonu.

Francuski piloti na službi u RAF-u dobijali su ova odlikovanja pod istim okolnostima kao i britanski podanici. U skladu sa tradicionalnim fer-plejom (fair-play) Engleza, odlikovanja su se izvanredno nepristrasno dodeljivala, što je i kralj lično kontrolisao. Zbog toga smo mi Francuzi visoko cenili ova priznanja.

Deviza RAF-a bila je i ostaje: *Per ardua ad astra**.

2. vazduhoplovna taktička armija RAF-a bila je organizovana da prati i neposredno podržava dejstva britanske 21. grupe armija, pod komandom maršala Motgomerija i da obezbedi »krouz saport« (close-support) — neposrednu podršku 1. američke armije.

2. TAF bio je podeljen u pet grupa ili vazduhoplovnih divizija:

— 83. grupa (Group), pod komandom vajser-maršala Brodharsta, naoružana uglavnom lovačkim avionima.

— 84. grupa, koju su pretežno sačinjavale eskadre lovaca-bombardera.

— 85. grupa predstavljala je strategijsku rezervu, sa nekoliko lovačkih eskadri i eskadrila noćnih lovaca.

¹ Autor je odlikovan prvim ordenom D. F. C. posle osam priznatih vazdušnih pobjeda i blizu trista ratnih zadataka. Drugi D. F. C. posle 370 ratnih zadataka i 20 vazdušnih pobjeda, i konačno D. S. O. nakon 420 ratnih zadataka, 33 vazdušne pobjede i komandovanja eskadronom i vingom.

* Latinska izreka: Preko strmina do zvezda, tj. kroz borbu do pobjede.

2. grupa, koju su sačinjavale dve eskadre srednjih i jedna eskadra lakih bombardera »moskita«.

1. grupa, koja je bila namenjena za održavanje veze i transporta i opremljena »dakotama i ansonima« (krajem 1944. promenila je numeraciju i postala *38. grupa*).

U svemu, bilo je aviona prve linije, bez rezervnih aviona svake jedinice:

- 70 »mičela« (Mitchell) — srednjih bombardera,
- 38 »moskita« — lakih bombardera,
- 1.764 lovaca i lovaca-bombardera (»tempest«, »spitfajer«, »tajfun«),
- 156 »spitfajera« za taktičko i strategijsko izvidanje.

PREVOD JEDNOG OPERATIVNOG IZVEŠTAJA

3/122-14/83 H. Q./OR 17

from:

3.0973 Acting Squadron Leader P. H. Clostermann D. F. C. et
Bar Detached from French Air Force for active service, as
Officer Commanding n^o 3 (F) Squadron R. A. F.

to:

Vice-Air Marchall H. J. Broadhurst K.B.C.D.S.O.D.F.C.
Air Officer Commanding 83 Group — II T. A. F.H. Q.

*Squadron Operational Report n^o 17**

Imam čast da vam dostavim na razmatranje sledeća zapažanja o aktivnostima 3. skvadrona, koji je pod mojom komandom:

1. Letačko osoblje

Kvalitet ljudstva, kojeg 83. grupa saport junit (Group Support — Unit — dopunska jedinica) šalje ovoj jedinici za popunu gubitaka znatno je opao. Izgleda da dopunska jedinica nije sposobna da za svakih deset pilota dodeli više od jednog sa potpunim operacijskim turnusom. To je suprotno propisima kojima se reguliše raspored pilota za avion »tempest V«.

Većina pilota dolazi sa ukupnim prosečnim naletom od 350 časova, od čega je jedva 5 časova na »tempestu«. Zbog nedostatka dovoljnih materijalnih sredstava za njihovu obuku u jedinici, gubici u vazdušnim borbama i udesima su veoma visoki.

* Šalje: 3.0973 skvadron lider P. H. Klosterman D. F. C. sa lentom, dodeljen iz sastava francuskog RV za aktivnu službu na dužnosti komandanta 3. skvadrona RAF-a.

General-major avijacije H. J. Brodharstu K. B. C. D. S. O. D. F. C. komandantu 83. grupe — komandi 2. T. A. F. Operativni izveštaj skvadrona br. 17.

S druge strane, moji piloti koji izvršavaju prosečno po tri leta dnevno, veoma su zamorenici letenjem (u prilogu: izveštaj sanitetskog oficira 3. skvadrona).

2. Sredstva

Od 1. februara 1945. jedinica se potpuno preoružala avionima »tempest V«, tipa B, sa motorima »sejbr« (Sabre VIB) i elisom »rotol«, koji su zamenili tip A i elisu »de hevilend« (De Havilland).

Letačke osobine na maloj visini i ubrzanje su izrazito bolji. Međutim, zbog sledeća četiri razloga bilo bi poželjno da se hitno uvede u borbenu upotrebu »tempest II« sa zvezdastim motorom »centaurus«:

- a) preterana osetljivost od dejstva flaka motora »sejbr VI« sa tečnim hlađenjem,
- b) previsoka potrošnja ulja ovog motora bez ventila (zamena ulja posle 30 časova letenja), što smanjuje naš radijus dejstva,
- c) veoma osetljiv sistem filtriranja na usisniku karburatora, pored toga filtri vouks (Vokes) previše smanjuju snagu na poletanju,
- d) obavezan benzin od 150 oktana za motor »sejbr VI B« stvara nam bezbrojne teškoće u snabdevanju i pri paljenju. Rušanje je veoma usporeno zbog obaveze pilota da svakog minuta pre poletanja pročišćava motor, da bi se sprečilo taloženje olova na elektrodama.

Inače, izuzev ovih primedbi koje se uostalom odnose samo na pogonsku grupu, »tempest V« ima veoma robusnu konstrukciju i lako se održava. Gume tipa T. 17 III brzo se troše i podnose u proseku najviše pet sletanja.

Njegova stvarna letačka svojstva su znatno bolja od proračunatih, što nije slučaj sa ostalim tipovima lovaca (P-47, P-51 ili »spitfajer«). Brzinu od 810 km/č postiže pri poniranju pod svega 2 stepena pre isteka 30 sekundi. Upravlјivost ispod 400 km/č ne zadovoljava potpuno, ali je pri brzinama iznad 500 km/č izvanredna. Krilca su veoma osetljiva pri velikim brzinama, a elastičnost kormila za visinu nadoknađuje izvesnu uzdužnu nestabilnost.

»Tempest V B« je veoma stabilan pri brzom obrušavanju i predstavlja veoma stabilnu platformu za gađanje. Vatrena moć njegova četiri topa od 20 mm je veoma velika, ali ovi topovi »hispano V« sa skraćenom cevi imaju česte zastoje. Neophodno je da se usavrši uredaj za punjenje topova.

Izgleda da usvajanje diro sajt VIII (Gyro Sight VIII — žiroskop nišana sa automatskom korekturom gađanja) nije trenutno

neophodno. Pored toga, zbog velike zapremine, vidljivost u prednjem sektoru bila bi znatno smanjena, a ni ljudstvo nije dovoljno osposobljeno za njegovu upotrebu.

3. Taktička dejstva

Dajem odgovore na pitanja postavljena u upitniku 147 OPS-2.

A — Da bi se dnevno izvršila tri zadatka nasilnog izviđanja u sadašnjim uslovima protivdejstva, posebno flaka, postojeće normalno brojno stanje grupe omogućava poletanje samo dva odeljenja od po četiri »tempesta« (svega osam »tempesta«), tj. 24 poletanja dnevno.

Neprekidno su 2 aviona na generalnom pregledu, 4 — na sedmičnom pregledu i 2 do 6 aviona su na opravci zbog lakših kvarova od dejstva flaka. Na raspolažanju su prosečno 12 do 14 aviona.

Teško da se u praksi može zahtevati više od 2 leta dnevno na avion, čak i ako se dnevni pregledi rasporede na svih 24 časa.

Zbog toga predlažemo da se u sadašnjim okolnostima prihvati kao borbeno brojno stanje grupe (skvadron strength — squadrons strength) dva odeljenja od po četiri aviona.

B — Za zadatke zaprečavanja železničkog saobraćaja jačina grupa ne treba da prelazi dva para, koji dejstvuju na sledeći način:

- preletanje linije fronta na 3000 m, zatim spuštanje na 1000 m, krstareća brzina 520 km/č.

- nije celishodno da se odbacuju dopunski rezervoari,

- samo jedan par treba da napada svaku lokomotivu. Razlozi: Smanjuje se mogućnost flaka i, naročito izbegavanju rikošeti zrna, koji su veoma ubitačni, kada četiri aviona napadaju zbijenom kolonom i kada drugi par otvara vatru pre nego što je prvi par izašao van zone vatrenog dejstva,

- lokomotive treba napadati iz blagog poniranja, iz pravca tri četvrti od pozadi i nišaniti naročito na veoma osetljivi deo između kabine mašinovođe i prve kupole. Na taj način avioni izlaze iz napada pod zaklonom mlazeva pare i dima koji ih skrivaju od flaka voza, čiji se položaji nalaze iza lokomotive,

- vozove koji saobraćaju danju u »ljubičastoj zoni« (200 km od fronta) štite od početka godine tri vagona flaka: jedan 37 mm na začelju voza, drugi četvorocnevni 20 mm u sredini i treći četvorocnevni 20 mm, koji je zakačen neposredno iza a ponekad čak i ispred lokomotive,

— u »crvenoj zoni« (200—250 km od fronta) vozovi imaju dva vagona flaka (2x4 — 20 mm) — po jedan na čelu i začelju voza,

— u »beloj zoni«, između Elbe i Odre, često srećemo nenaoružane vozove. Ali očigledno je da se od skora postepeno opremaju flakom,

— nemački sistem osmatranja i uzbunjivanja je veoma efikasan. Sve lokomotive, koje vuku voz, opremljene su kratkotalasnim radiostanicama. Pomoću njih vozovođe održavaju vezu sa organima pasivne zaštite i kontrolom Luftvafe, koja ih upozorava na prisustvo savezničkih lovaca u njihovom sektoru,

— značajni gubici koje smo pretrpteli pri napadima na lokomotive (1 pilot na 8 napadnutih lokomotiva) nastali su: dve trećine zbog flaka a ostalo zbog parčadi i rikošeta,

G — efikasni napadi na aerodrome su danas najopasniji i najteži.

Napad na aerodrom opravdan je samo na:

1. — »Oportjuniti tardžet« (opportunity target — slučajan cilj),
2. — »Form D tardžet« (Form D target — zadatak koji se prethodno precizno planira).

Grupa nailazi na »oportjuniti tardžet« kada se slučajno zatekne u krugu aerodroma i iznenadi neprijateljsku grupu koja rula, sleće ili poleće. Voda grupe treba da hitno doneše odluku i da napadne maksimalnom brzinom. Odeljenje treba da zauzme veoma razmaknut borbeni poredak. Svaki avion grupe koji je ometen pri uvođenju u napad, koji se ne nalazi na pogodnoj liniji, ili ne može da odbaci dopunski rezervoar, treba smesta da napusti poredak grupe i da se popne, ne pokušavajući da napada.

Ova dejstva se načelno ne isplate i treba ih, koliko je god moguće, izbegavati.

Veoma brižljivo treba da se pripremi napad na »form D tardžet«. Za neutralisanje flaka treba da se obezbedi učešće jednog skvadrona »tajfuna«.

Dovoljna je grupa od 8 »tempesta«. Avioni lete u poretku front na 150—200 m rastojanja. Na taj način pokrivaju prosečnu širinu aerodroma i zadržavaju mogućnost skretanja »in extremis« za nekoliko stepeni radi izbora cilja.

Prilaz aerodromu treba vršiti iz pravca sunca, obrušavajući pod 60° od 4000 m do 1000 m, tako da grupa bude na tački uvođenja u napad pre granice aerodroma na stotinak metara visine sa brzinom od 800 km/č.

Svaki pilot treba da izabere cilj pravo ispred sebe — avion ili hangar — da blago ponire, da otvorи vatru sa velike daljine i

da vrši korekciju prema pogocima zrna na zemlji. Zatim treba da pređe u brišući let iznad same zemlje, da posle najmanje deset sekundi uključi dopunsku snagu i da se što brže penje u blagom cikcak-letu. Na taj način avioni napuštaju masku koju im pruža zemljište tek van dometa oruđa 20 mm.

Korisno je da se predviđi izlazak iz napada u vidu lepeze, pri čemu krilni avioni skreću u spoljne strane grupe da bi odvukli pažnju flaka.

Bitno je da se vreme neutralisanja flaka uskladi sa tačnošću od nekoliko sekundi. »Tajfuni« prilaze na 3500 m visine, dok obrušavaju na aerodrom otkrivaju položaje flaka i izbacuju pluton od osam raketa, izvlačeći se iz napada iznad 1000 m. Tačno u trenutku kada rakete eksplodiraju, treba da »tempesti« u brišućem letu izbjiju na aerodrom, tako da poslužioci flaka ne mogu da reaguju.

Ovaj metod napada je pogodniji od sistema »zasićivanja flaka«. U stvari, praktično je nemoguće uskladiti napad formacije od 24 do 36 aviona koji sa sve četiri strane u neredu naleću na aerodrom. Piloti su mnogo više zauzeti izbegavanjem sudara nego izborom i gađanjem pogodnog cilja. Iskustvo je pokazalo da je nemački flak veoma disciplinovan i da po pravilu štiti određeni sektor prilaza sasređujući vatru na avione koji ga koriste. Gubici su, takođe, visoki a učinak slab. Pri ovim uslovima za ovakvu vrstu dejstva nije opravdano da se mobilise cela eskadra.

NAPAD LOVACA RAF NA OBJEKTE NA ZEMLJI U OKUPIRANIM TERITORIJAMA

RAF je veoma strogo propisao napade na razne objekte u zemljama koje je neprijatelj okupirao. Primjenjivao je veoma stroge sankcije protiv pilota prekršilaca. Docnije, kada su sa britanskih baza počele da dejstvuju američke vazduhoplovne snage, britansko ministarstvo vazduhoplovstva zahtevalo je da se američki piloti potčinjavaju istim propisima, ali bez uspeha.

Evo dosta interesantnog dokumenta, koji predstavlja odgovor na žalbe koje sam često slušao da su »avioni RAF-a mitraljirali žene i decu«.

TAJNO

Odmah uneti u knjigu
naređenja pilotima.

Šalje: štab 11. grupe

Kome: svim lovačkim sektorima

Veza: 11G/S. 500/39/OPS1

Datum: 17. april 1943.

(eksp. glavnoj lovačkoj komandi)

(adres.: svi lovački sektori)

REGULISANJE NAPADA IZ VAZDUHA

Prilikom navedenih ofanzivnih dejstava neki piloti su prekršili disciplinu napadajući na objekte zabranjene odredbama akta 53/1942. glavne lovačke komande i akta 96 od 12. novembra, kojim se regulišu dejstva po planu »Rubarb« (Rhubarb).

Mada se može shvatiti sklonost nekih pilota da, na povratak ku sa ofanzivnih dejstava ili prilikom dejstva po planu »Rubarb«, napadaju sve objekte koji po njihovom shvatanju mogu da imaju vojni značaj — treba obavezno podsetiti ove pilote da su prioritet i izbor ovih objekata veoma brižljivo određeni zbog dobrobiti

stanovništva koje stanuje na ovim teritorijama. Protiv pilota koji krše ove propise biće preduzete stroge sankcije. Pored toga, ne treba zaboraviti da ovo pokorenog stanovništvo pruža veoma veliku pomoć pilotima koji su prisiljeni da skaču padobranom ili da prisilno sleću u zoni koju neprijatelj kontroliše.

Još jedanput skrećemo pažnju svima na prilog »A3«, drugog dela akta 96, u kome se daje pregled zabranjenih objekata, koji se lako mogu pamtitи.

Potpis: vazd. komodor E. H. Stevens
Senior Air Staff Officer
Nº 11 Group, Royal Air Force

Prilog 3

Ne mogu se ni po koju cenu napadati sledeći objekti.

Teritorija koju je neprijatelj okupirao:

1. Nevojni objekti fabrike koje nisu pojedinačno pismeno označene za napad — sela, kuće, životinje, građani i načelno privatno stanovništvo).
2. Logori — sem ako ih neprijatelj koristi i ako Ministarstvo vazduhoplovstva dâ pismeno odobrenje za napad.
3. Svetionici.
4. Dvorci (sem ako Lovačka komanda izda specijalno naređenje).
5. Vtrenjače.
6. Elektroinstalacije i objekti u Holandiji.
7. Rezervoari za vodu.
8. Putnički vozovi i lokomotive putničkih vozova sem:
 - a) u Francuskoj — noću,
 - b) u Holandiji i Belgiji između 23.00 i 04.00 časova i južno od reke Val-Rajna (Waal-Rhine).
9. Ribarski brodovi.
10. Radio-stanice i stubovi, kao i radarske stanice (izuzev u slučaju specijalnog naređenja Lovačke komande).
11. Objekti na otocima u kanalu (izuzev u slučaju specijalnog naređenja Lovačke komande).
12. Plutače i druga signalna sredstva za pomorsku navigaciju.
13. Plinare.
14. Destilacije alkohola.

Nemačka i Italija

Svi objekti koji su zabranjeni konvencijama Crvenog krsta.

LISTE LETENJA

U glavnom štabu RAF-a, u bivšem, manastiru Bentli Prajeri (Bentley Priory), kod Stenmora (Stanmore) sačuvane su liste letenja svih britanskih i savezničkih pilota koji su služili u RAF-u.

Ove liste koje su se brižljivo popunjavale, bile su vanredno detaljne i pratile su dan za danom — skoro sat za satom — život, rad i službu pilota. Pored beležaka, zapažanja, lekarskih nalaza, rezultata ispita, tehničke obuke, tu su se nalazili potpuni izveštaji za svaki borbeni zadatak koji je pilot lično izvršio.

Evo nekoliko od 117 lista, iz trećeg operacijskog turnusa, koji je P. H. Klosterman ostvario u RAF-u.

5. mart

Slobodan lov u oblasti Nordhorn. Poručnik Klosterman napada 4 »meseršmita 109« i u toku borbe obara jednog.

6. mart.

Poručnik Klosterman vodi grupu od 8 »tempesta« u svip u oblast Rajne. Sa svojom grupom napada rafineriju nafte u Grodesbudenu. Instalacije su mitraljirane i zapaljena su 4 rezervoara, zapremine od 150.000 galona avionskog benzina. Zatim lično uništava 4 i oštećuje 3 lokomotive.

13. mart

Poručnik Klosterman vodi odeljenje od 4 »tempesta« na ranžirnu stanicu Ham i uništava 3 lokomotive. Snažno protivdjstvo flaka (F. O. Mak Kalok je oboren).

14. mart

Poručnik Klosterman vodi svip sa 8 »tempesta« u oblast Hanovera. Borba protiv 40 »meseršmita 109«. Lično uništava jednog, verovatno uništava drugog i oštećuje trećeg. 3 »tempesta« i 3 pilota su izgubljeni u toku borbe: V. O. Aleksander, E. O. Park i F. Lt Kresvel.

21. mart

Poručnik Klosterman vodi svip sa 4 »tempesta« u oblasti Nimbburg i Verden. Lično uništava 3 lokomotive. Od 4 »tempesta« 2 obara flak: F. Lt Stark i F. Lt Kenedi.

23. mart

Poručnik Klosterman vodi u svitanje grupu na zadatku za prečavanja železničkog saobraćaja u oblasti Bremena. Lično uništava 6 lokomotiva i 2 kamiona. U levo krilo pogoda ga jedan 37 mm. Flak je veoma gust. Od 6 aviona 4 obara flak: F. O. Long, I. O. Vasil, Sgt Šeperd, P. O. Mak Laren.

26. mart

Poručnik Klosterman vrši nasilno izviđanje u oblasti jezera Dumer. Flak je žestok. Od 8 aviona 6 su pogodeni, ali samo 1 je izgubljen (F. Lt Džoe Pejton). Poručnik Klosterman lično uništava 7 lokomotiva i oštećeće veći broj, kao i 3 kamiona cisterne na auto-putu Osnabrik.

28. mart

Nasilno izviđanje parovima povodom forsiranja Rajne. Poručnik Klosterman goni jednog »fizelera 156«, oštećeće ga i natjeruje na prisilno sletanje a zatim ga uništava na zemlji. Napada bateriju od 155 mm sa automobilskom vučom koju u 3 naleta mitraljiranjem izbacuje iz stroja i pri tome uništava 2 prikolice za municiju i 3 tegljača. Posle podne izvršava isti zadatku. Poručnik Klosterman napada sam kolonu od 11 tenkova tipa SP MK III 75. Uništava 1 i oštećeće 4 i, uprkos flaku, ostaje da kruži oko cilja radi navođenja »tajfuna« za borbu protiv tenkova, koji su podignuti iz pripravnosti. Vraća se u bazu tek pošto je bio ranjen a njegova mašina više puta pogodena. Povodom ove akcije načelnik štaba G2 Er (Air) 2. kanadske armije uputio je telegrafsku čestitku.

U sumrak poručnik Klosterman izvršava još jedan zadatku; — sa grupom od 4 »tempesta« osmatra Rajn Hopsten i njegove pomoćne aerodrome. Obara jednog noćnog lovca »junkersa-88«. Vraća se u bazu ranjen u desnu nogu, sa teško oštećenim avionom i bez radio-veze. Bez kontrole, njegov avion se ruši i on biva ranjen u lice.

Od 28. marta do 2. aprila

Od 28. marta, 22.00 časa do 2. aprila 12.00 časova poručnik Klosterman je u bolnici br. 18 u Eindhovenu. Po naređenju glavnog štaba TAF 714/83 raspoređen je na dužnost komandanta 3. skvadrona 122. eskadre.

2. april

Skvadron Lider P. H. Klosterman D. F. C. preuzima komandu nad 3. skvadronom.

Posle podne vodi jednu grupu u oblast jezera Dumer. Napada dva »foke-vulfa 190 D-9« na poletanju i jednog obara u plamenu, zatim mitraljira niz bombarderskih aviona i teško ošteće dva »JU-188« na zemlji. Njegov avion pogarda flak. Za vreme ovog zadatka njegovo odeljenje uništava jednu auto-kolonu od 30 kamiona cisterni.

3. april

Skvadron Lider P. H. Klosterman leti na zadatak zaprečavanja železničkog saobraćaja u oblast Hanovera. Uništava 4 lokomotive. Jednog pratioca obara flak; vodnika Brovnija.

Drugu grupu vodi na zadatak nasilnog izviđanja u oblast jezera Štajnhuder. Uništava 2 lokomotive i 2 kamiona. Flak obara jedan avion: V. O. Tak.

U sumrak vodi treću grupu na sever Enšelde. Pada u protivavionsku zasedu (»flak-trap«). 2 aviona su oborenata (vodnik Hale i F. O. Bosli).

5. april

Skvadron-Lider P. H. Klosterman vodi jednu grupu u svitanje. Jedan »junkers 88« oboren je u plamenu iznad aerodroma Vunstorf. Zatim grupa mitraljira aerodrom i ošteće 3 »JU-88« na zemlji. 4 aviona grupe pogodio je flak.

Posle podne vodi svip u okolinu jezera Dumer. Vodi borbu protiv 12 »foke-vulfova« i 4 »meseršmita 109«. Oštetio je dva »FV-190« i učestvovao je u obaranju dva »Me-109«. Njegov avion pogodaju 3 zrna od 20 mm i jedno od 37 mm.

19. april

Skvadron-Lider vodi 8 »tempesta« u nasilno izviđanje u oblast Hamburga. Lično uništava 7 kamiona. Snažan flak. Od 8 aviona 3 su oštećena a 1 oboren (F. Lt. Makenzi).

U sumrak vodi 2 dobrovoljca na mitraljiranje aerodroma Rotenburg. Lično uništava 2 »hajnkela 177« i ošteće druga dva. Jednog od njegovih pratićaca pogarda flak i zbog prsnute gume gine prilikom sletanja (F. O. Rids).

20. april

Skvadron-Lider Klosterman vodi 12 »»tempesta« u svip na Baltik. Iznad Skageraka ruši u sadejstvu pratioca jednog četvromotornog »junkersa-290«. Isto tako uništava 4 lokomotive i 12 kamiona.

Naveče, vodi 3 »tempesta« na noćno patroliranje duž autoputa Bremen-Hamburg. Stupa za vreme pljuska u borbu sa 30 »foke-vulfova« »dugonosih«.

Flak ga pogarda na početku borbe, zatim jedan »foke-vulf« ošteće njegov avion na kojem nastaje požar. Ipak nastavlja borbu, lično uništava 2 »foke-vulfa« i vraća svoj zapaljeni »tempest« u 320 kilometara udaljenu bazu. Sleće na stomak.

3. maj

Skvadron-Lider Klosterman vrši nasilno izviđanje nad Kilmom. U vazdušnoj borbi uništava 1 »foke-vulf 190« i oštećuje 2 na zemlji.

Posle podne vrši pomorsko izviđanje duž Danskih obala i natjeruje jednu podmornicu od 500 t da se nasuče u Ager Fjordu.

Uveče, u sumrak, vodi 24 »tempesta« na jedan specijalan objekt, vazduhoplovno-pomorsku bazu Grosembrude, gde je prikupljeno više od 100 velikih višemotornih transportnih aviona. Sukobljava se sa zaštitom od oko 200 neprijateljskih lovaca. Da bi vezao ove protivničke lovce odvaja 20 »tempesta« a sam vodi 4 »tempesta« na mitraljiranje. Njegova tri pratioca su oboren u toku prvog naleta (dvojicu obara flak: F. Lt. Bon i vodnik Krou, a jedan pada iz nepoznatih razloga: F. Lt Dak Vorli).

Tada skvadron-Lider Klosterman obara jednog »junkersa 252« na poletanju, zatim dva »dornijera 24« iznad moreuza Fernmarna. Posle toga sam ponovo mitraljira i teško oštećuje na zemlji 2 »arado 232« i 2 »bloma« i »vosa« na sidrištu. Zatim komanduje vazdušnom borbom protiv lovaca. Oborenih ih je 14 uz sopstvene ukupne gubitke od 11 »tempesta« i 10 pilota (3 obara flak). Učestvuje u uništenju 1 »meseršmita 190« i »foke-vulfa 190.«

SPISAK POBEDA KAPETANA KLOSTERMANA

ZVANIČNO PIZNATE POBEDE U VAZDUŠNIM BORBAMA

19 »foke-vulfova 190«
7 »meseršmita 109«
2 »dornijera 24«
1 »fizeler 156«
1 »junkers 252«
1 »junkers 88«
1 »junkers 290«
1 »hejnkel 111«

RAZNI AVIONI KOJI SU IZBACENI IZ STROJA ILI UNIŠTENI U TOKU MITRALJIRANJA AE- RODROMA

7 »junkersa 88« i 188
6 »dornijera 18«
4 »hajnkela 177«
3 »arado 232«
2 »foke-vulfa 190«
2 »junkersa 252«
1 »blom« i »vos«
itd

NEPRIJATELJSKI AVIONI KOJI SU U BORBAMA U VAZDUHU TEŠKO OŠTECENI ILI VEROVATNO UNIŠTENI

6 »foke-vulfova 190«
6 »meseršmita 109«

RAZNI OBJEKTI ČIJE JE UNIŠTENJE U TOKU JURIŠNIH DEJSTAVA ZVANIČNO PRIZNATO

72 lokomotive i oko 100 napadnutih vozova.
225 kamiona i automobilskih transportnih sredstava, od čega
oko 30 kamiona cisterni.
5 tenkova.
2 torpedna čamca.
1 podmornica od 500 (u sadejstvu).

Razni objekti su napadani i uništavani bombama i topovima,
među kojima rafinerija nafte u Gadesbudenu sa 150.000 galona
specijalnog avionskog benzina, itd.

293 ofanzivna ratna zadatka na velikoj daljini.
97 jurišnih dejstava i bombardovanja iz obrušavanja.
42 lovačka defanzivna zadatka.

BORBENI IZVEŠTAJ 122/3347/83/2 T. A. F.

FLAJT-LUTENENT P. H. KLOSTERMAN D. P. C.

56. skvadron — »tempest V« — poletanje: 11.15 — sletanje: 13.18 — mesto vođenja borbe: Hameln — visina: 4000 stopa — neprijateljski gubici: 2 »foke-vulfa« »dugonosa« izbačena iz stroja.

Lični izveštaj:

Vodio sam »Zeleno odeljenje« 56. skvadrona na patroliranje u oblasti Osnabrik-Uhte. Oko 12.10 časova u rejonu Osnabrik čuli smo preko radija kako je skvadron, čiji je pozivni znak »Mek Daf« stupio u borbu sa neprijateljskim avionima u rejonu Rajne. Nekoliko minuta posle zaokreta za 180° video sam na 3.700 stopa u kursu prema istoku sedam »foke-vulfova«.

Na oko 3.000 stopa bilo je 6/10 oblaka. Leteli smo neposredno ispod njih. Odmah sam izvršio borbeni zaokret praćen odeljenjem. Odbacili smo dopunske rezervoare. Našao sam se iznad oblaka na 2000 metara iza neprijateljske grupe. Pošto sam dao puni gas uspeo sam da se približim na 1000 metara. »Foke-vulfovi« su me tada primetili i zaokrenuli ulevo. Izvršio sam frontalni nalet, iza toga je sledio penjući zaokret, posle čega sam se našao iza vođe neprijateljske grupe na 200 metara pod 25° . Otvorio sam vatru i posle trećeg rafala nastale su eksplozije na spolu krila sa trupom i duž trupa ovog aviona. Ovaj »foke-vulf« prešao je u obrušavanje ispod mene pa sam ga izgubio iz vida. Izvršio sam poluvaljak i obrušavao pod 90° na drugi »foke-vulf«. Gadao sam drugim neprekidnim rafalom i smanjivao popravku ugla od 80° na 50° i pogodio ga u desno krilo. Tada se sa zapada pojavilo desetak drugih »foke-vulfova«, pa sam se izvadio iz obrušavanja u pravcu oblaka u pratnji moja tri pratioca.

Kinofoto-kamera je funkcionala.

Iz četiri topa ispalio sam po 82, 84, 81 i 83 zrna od 20 mm.

BORBENI IZVEŠTAJ 122/3475/83/2 T. A. F.

3. skvadron — »tempest V« — poletanje: 18.18 — sletanje: 20.03 — mesto vođenja borbe: aerodrom Aldhorn — visina: Ø — neprijateljski gubici: 1 »foke-vulf 190 D+9« uništen u vazduhu, 2 »junkersa 188« izbačena iz stroja na zemlji.

Lični izveštaj.

Vodio sam odeljenje »Filmstar Žuti« u nasilno izvidanje u oblast Bremen-Hanover. Napali smo automobilsku kolonu na glavnom putu između aerodroma Klopenburg i Aldhorn. Kada sam se izvadio iz poniranja posle prvog mitraljiranja video sam 2 neprijateljska lovca na poletanju sa aerodroma Aldhorn, pod zaštitom baraža flaka.

Upozorio sam moje odeljenje i sa 4000 stopa obrušio se na drugi avion koji je uvlačio svoj stajni trap. Brišući duž piste napao sam ga od pozadi pod uglom 5° ispod 30 stopa visine. Ispalio sam rafal od 3 sekunde, otvorio sam vatru na 400 m i prekinuo na 50 m. Video sam pogotke mojih zrna na betonskoj pisti ispod i oko aviona koji sam identifikovao kao »foke-vulf 190 D—9« »dugonosi«. Teško pogoden, avion je naglo skrenuo ulevo i srušio se na aerodrom, sejući zapaljene ostatke na velikom prostoru. Moj avion zalilo je ulje iz razbijenih rezervoara »foke-vulfa«.

Drugi neprijateljski avion bio je još u krugu aerodroma, ali nisam uspeo da dovoljno suzim zaokret i da ga stignem i napadnem. Pošto je flak bio žestok, odlučio sam da ostanem u brišućem letu i u prolazu sam mitraljirao grupu od 5 »junkersa 188«, koji su bili razmešteni u jednom šumarku na kraju piste. Napao sam prva dva. Zrna su eksplodirala na motorima i kabinama, ali nijedan se nije zapalio.

Flak je tada jednim zrnom od 20 mm pogodio moj avion. Zauzeo sam kurs ka bazi i na povratku uništilo 3 kamiona sa prikolicama.

Kinofoto-kamera je funkcionalisala.

Iz četiri topa ispalio sam po 146, 185, 184 i 150 zrna od 20 mm.

BORBENI IZVEŠTAJ 125/541/83/2 T. A. F.

Aspirant P. H. Klosterman

602. skvadron — »spitfajer IX B« — poletanje 11.05 — sletanje 11.57 — mesto vođenja borbe: rejon Kana — visina: od 2.100 do 7.000 stopa — neprijateljski gubici: 1 »meseršmit 109 G«, verovatno uništen, 1 »foke-vulf 190« uništen.

Lični izveštaj:

U 11.05 poletelo je iz pripravnosti pod mojom komandom »Crveno odeljenje« 602. skvadrona.

U 11.07 protivavionska artiljerija Longa otvorila je vatru na 12 nemačkih lovaca koji su patrolirali nad našom bazom iznad oblaka na oko 3000 stopa. U pratinji br. 2 pajlot-ofisera Kida (iz kanadskog RV) penjao sam se pravo kroz oblake.

Tek što smo izašli, jedan »meseršmit 109« izvršio je frontalni napad na nas. Tada je moj pratilac stupio u borbu sa dva »Me-109« na 500 metara desno i iznad mene, dok sam ja napao 4 »meseršmita« koji su nas ugrožavali sa leve strane. Posle nekoliko naleta otvorio sam vatru na jedan od ovih »Me-109« i posle dva rafala topova 20 mm i mitraljeza neprijateljski avion prešao je u obrušavanje ka oblacima vukući gusti crni dim i kišu parčadi. Pratio sam ga kroz oblake gadajući samo mitraljezima. Na jednom ispod 700 stopa »Me-109« izvrši oštro prevrtanje i nestade. Pošto sam upao u njegovu struju, trenutno sam izgubio kontrolu nad mojim avionom u letu bez spoljne vidljivosti. Popeo sam se zatim sam na 6000 stopa, izvršavajući uputstva kontrolora, koji je saopštio da se jaka nemačka grupa skuplja iza Kana.

Čim sam stigao iznad Kana Karpike, stupila su u borbu protiv mene 4 »foke-vulfa 190«, čiji me vođa napao odozdo iz šandele. Uzvratio sam otvorivši vatru sa 800 metara neprekidnim rafalom sve do daljine 40 metara. Niz eksplozija nastalo je na napadnoj ivici levog krila »foke-vulfa«. Oplata motora je otpala i

razbila kormilo pravca. Neprijateljski avion pao je u kovit i uprkos očiglednim naporima pilota razbio se pored hangara na jugozapadnoj strani aerodroma. Uspeo sam da umaknem ostaloj trojici.

Kinofoto-kamera je dobro funkcionisala: 1,75 metara filma. Dva topa ispalila su 75 odnosno 76 zrna od 20 mm. Četiri mitraljeza ispalila su po 299, 300, 300 i 300 zrna 7,7 mm.

BORBENI IZVEŠTAJ 125/612/83/2 T. A. F.

Aspirant Klosterman.

602. skvadron — »spitfajer IX B« — poletanje 15.20 — sletanje 16.35 — mesto vođenja borbe: rejon Sen Lo — visina: 1200 stopa — neprijateljski gubici: verovatno uništen jedan »Me-109«.

Lični izveštaj:

Oko 16.00 časova leteo sam kao pratilac F. Lt. Čarnija D. F. C. u rejon Sen-Loa. Pošto smo napali 2 kamiona, iznenadila su nas 4 »meseršmita 109«. Okrenuo sam u pravcu napadača i posle četiri zaokreta od 360° uspeo sam da zauzmem položaj iza jednog »Me-109«. Gađao sam ga od 200 do 120 metara. Primetio sam ozbiljne pogotke na motoru i pilotskoj kabini. Iz jednog prsnutog hladnjaka curio je gust oblak glikola. U dva maha nastale su eksplozije u donjem delu motora, iza kojih sam primetio padaće parčadi.

Pre nego što sam dovršio, pogodila su me dva zapaljiva zrna, koja je ispalio drugi »Me-109«. Morao sam da skrenem i da ga gađam pod tri četvrt iz prednjeg sektora, ali bez rezultata.

Kinofoto-kamera je dobro funkcionisala.

Iz dva topa ispalio sam po 60 zrna 20 mm.

Iz četiri mitraljeza ispalio sam po 223, 14 (zastoj), 222 i 223.

ZAPAŽANJA O LUFTVAFE

»MESERŠMIT 109«

Iako je »foke-vulf 190« uveden u naoružanje, ipak je »meseršmit 109« u toku celog rata predstavljaо kičmu »jagdgešvadera« (Jagdgeschwaders — lovačka divizija) Luftvafe.

Bio je savremenik »spitfajera« (oba su projektovana 1934-35). Nemački inženjeri su ga stalno usavršavali.

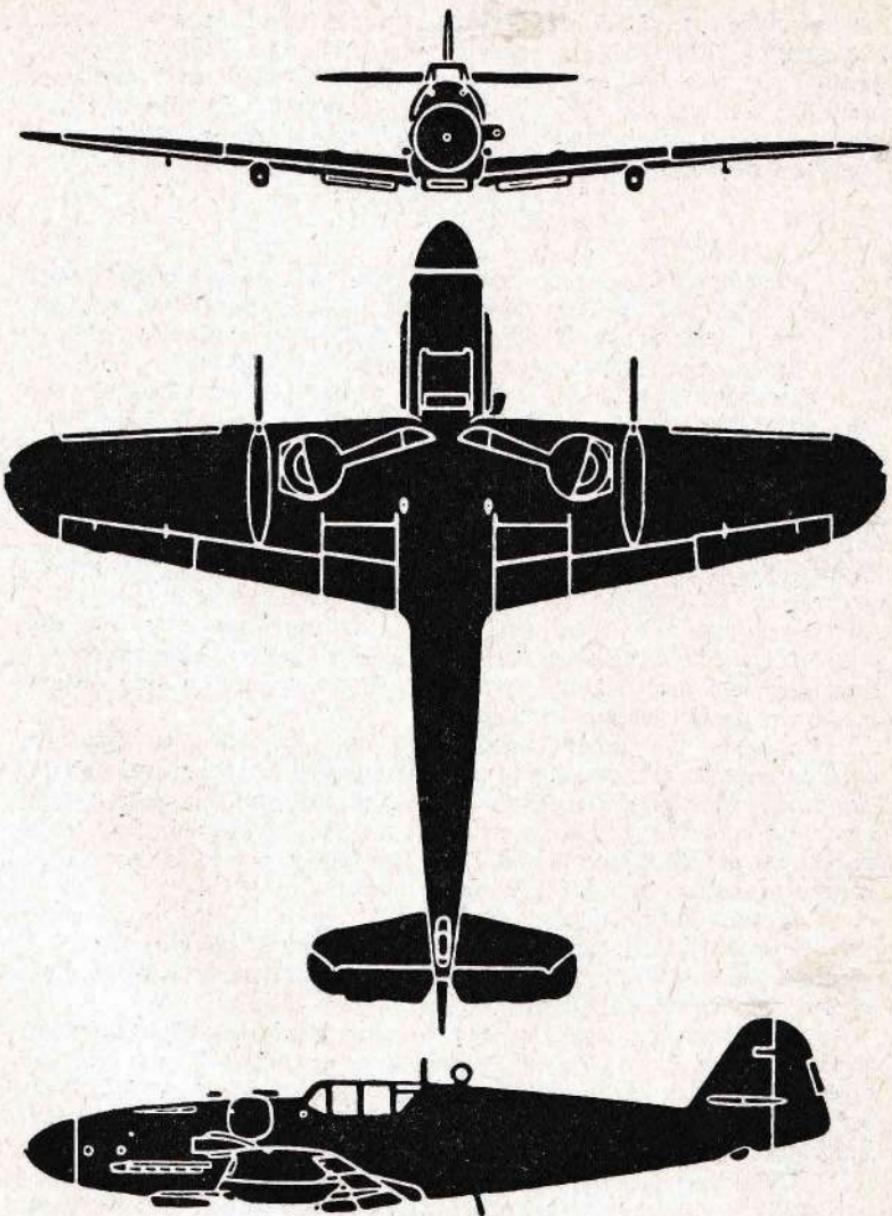
Brzina mu je bila osnovna osobina. Zahvaljujući raznim uređajima za dopunsku snagu (GM 1, ubrizgavanje metanola u cilindre, itd.) koji su se lako prilagođavali njegovom motoru u liniji »dajmlerbenc« 605 od 1800 KS, poslednji tipovi »Me-109«, kao što su 109 K-14, postizali su brzinu od 720 km/č.

Vanredno se penjao zbog vrlo malih dimenzija (površina 16 m², raspon 9 m, dužina 8,90 m) i male težine (3200 kg). Međutim, ozbiljan nedostatak predstavljal je pojava blokiranja komandi pri velikim brzinama, kada je upravljanje njime bilo veoma otežano. Njegovo normalno naoružanje sastojalo se od 3 topa od 20 mm, od kojih je jedan gađao kroz glavčinu elise i 2 laka mitraljeza. Neki nemački piloti su više voleli naoružanje od samo jednog topa u osi i dva teška mitraljeza u oplati. Poslednjih ratnih meseci ovo rešenje postalo je standardno, sa 1 topom 30 mm umesto topa 151/20.

Bio je brži od »spitfajera«, ali je u svakom pogledu imao slabija manevarska svojstva.

Docnije, bili smo prinuđeni da u borbama naših »tempesta« protiv »Me-109« budemo veoma oprezni, upkos naše nadmoćnosti u brzini, jer su se »Me-109« ispod 450 km/č bolje okretali, naročito na srednjim visinama.

Velika prednost »Me-109« za Nemce bila je mogućnost njebove proizvodnje u velikim serijama. Za vreme rata je u dvadeset sedam fabrika proizvedeno skoro 30.000 »Me-109. Najpoznatija fabrika bila je Regensburg.



»Meseršmit 109 k. 14«

Neobičan podatak: svi veliki nemački asovi, izuzev Valtera Novotnog i Grafa, više su voleli »Me-109« od »FV-190«, verovatno zbog njegove brzine i moći penjanja (7000 m za 6 minuta). Međutim, za razliku od »FV-190«, pilotiranje njime bilo je neugodno, kabina uska, zatrpana prečagama i rebrima, stajni trap osetljiv i opasan i veoma velika ranjivost.

»MESERŠMIT 262«

»Meseršmit 262«, prvi borbeni avion na mlazni pogon, koji je masovnije upotrebljen u ovom ratu, bio je vanredna mašina, čija aerodinamička svojstva još nisu dostignuta, čak ni u najnovijim proizvodima anglo-američke tehnike iz 1946-47.

Projektovan je 1941. u najvećoj tajnosti. Prvi »Me-262«, sa dve turbine JUMO-00-4 poleteo je 1942. Posle brojnih modifikacija, koje su nepotrebno zahtevali Ministarstvo vazduhoplovstva (Luftministerium) i lično Hitler, serijska proizvodnja pokrenuta je početkom 1944. Nedostatak specijalnih metala za osovine i ležajeve turbina doveo je do mnogih razočaranja. Međutim, iako je JUMO-00-4B imao ograničenu snagu, »Me-262« je ostvario brzinu od 925 km/č, sa naoružanjem od 4 topa od 30 mm.

To je predstavljalo evoluciju u taktici avijacije. Pojava »Me-262« u lovačkim jedinicama stvorila je teške brige savezničkom glavnom štabu. Neki »Me-262« bili su specijalno opremljeni za borbu protiv letećih trvđava.

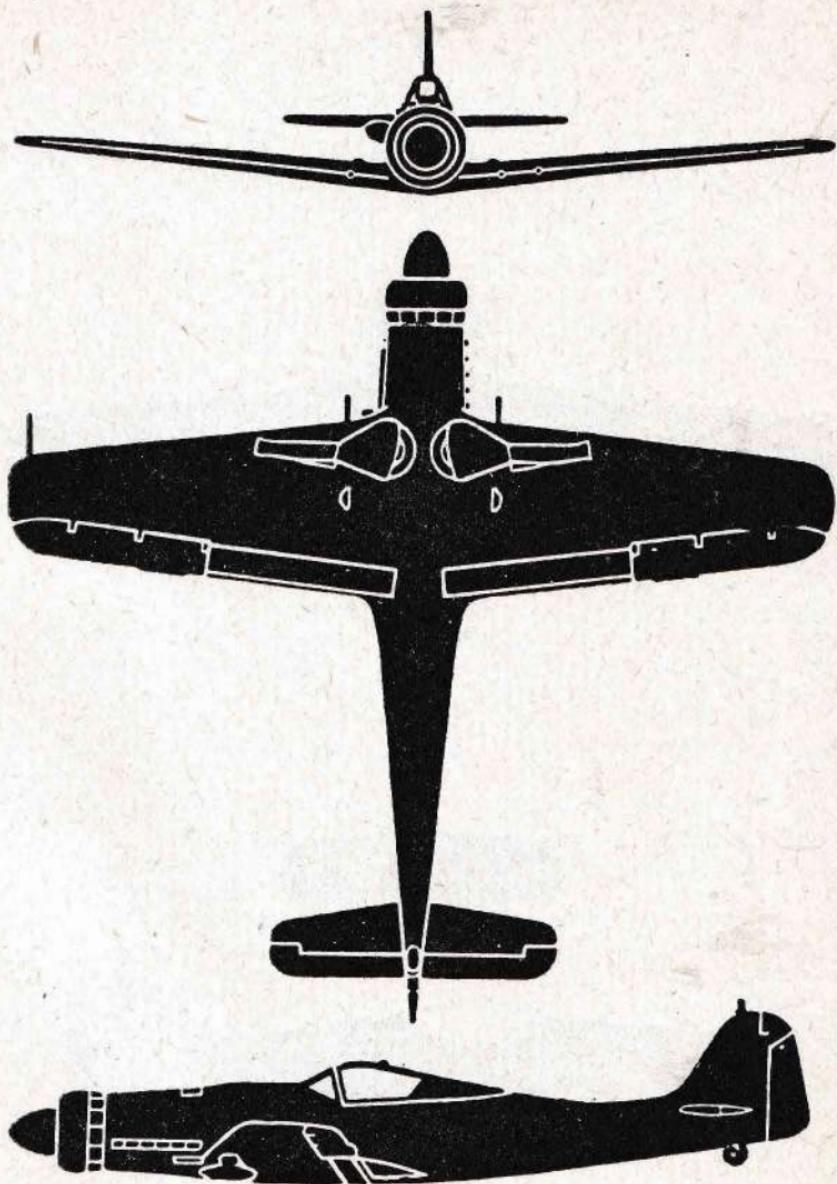
Tako su, na primer, marta 1945. šest »Me-262«, poletevši iz opitnog centra Oberammergau, pod komandom generala Goloba i Novotnog, koji su lično pilotirali dvema mašinama, oborili u jednom letu 14 letećih tvrdava. Svaki od ovih »Me-262« bili su naoružani sa po 48 raketa RM-4. Fabrike RW proizvodile su 25.000 raketa mesečno. Srećom, bilo je prekasno.

»Me-262« imao je sledeće osobine:

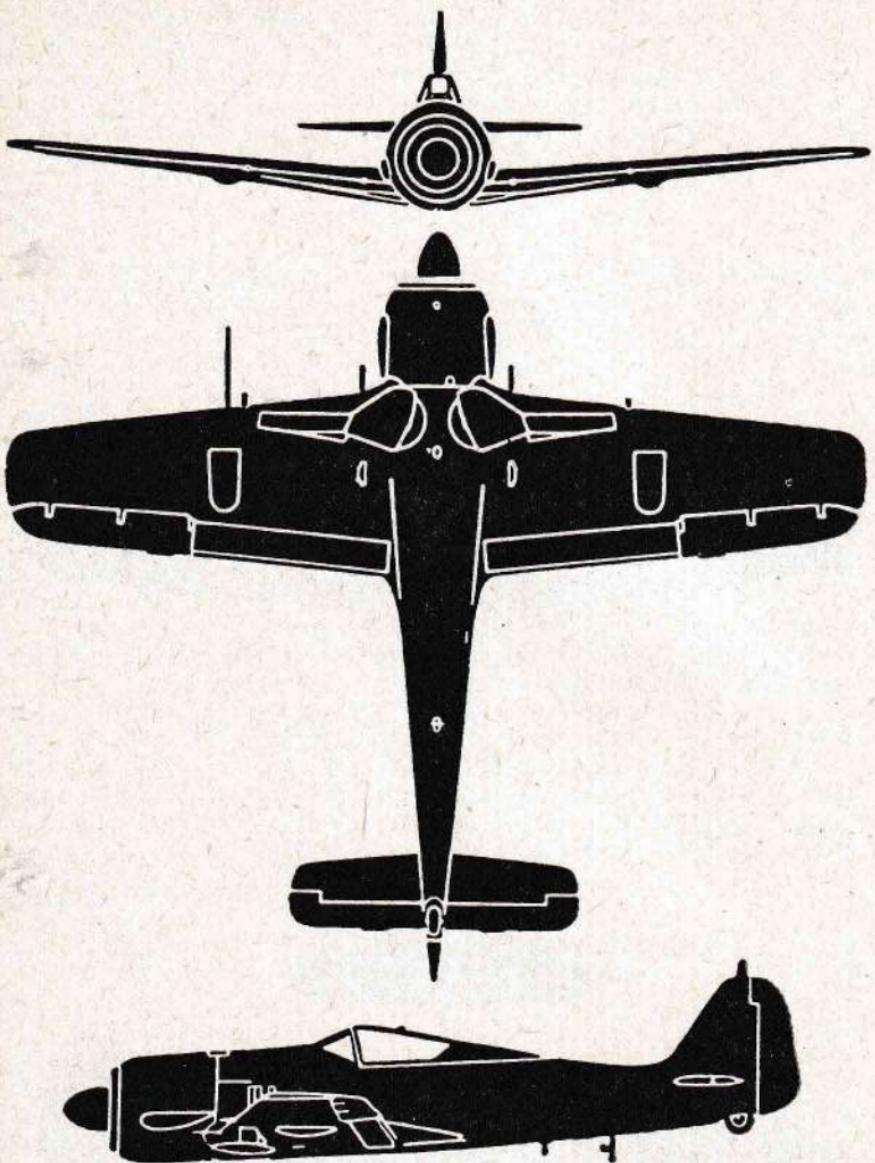
Raspon: 12,50 m, dužina 10,60 m. Noseća površina: 21 m². Ukupna težina 8000 kg. Dužina zaleta pri poletanju sa vетrom od 20 km/č po betonskoj pisti: 1000 m.

5. maja uveče, nekoliko časova posle prekida vatre, u krugu Fasberga pojavilo se pet »Me-262«. Doleteli su iz Praga, koji su opkolile sovjetske trupe. Posle mitraljiranja ruskih položaja, došli su da nam se predaju. Bili su to prvi »Me-262« koji su zaplenjeni netaknuti sa svom njihovom ratnom opremom.

Kada ih je, nekoliko dana kasnije, trebalo sprovesti u Libek, radi transporta do opitnih baza RAF-a u Engleskoj, nemački piloti su nam, skoro sa suzama u očima, dali potrebna uputstva za pilotiranje ovim avionima. Zadivili su nas savršenstvo, tehnika i preim秉stva ovih vanrednih mašina.



Foke-vulf 190 D 9 »dugonosi«



»Foke-vulf 190A«

Ni najmanje spokojan, krenuo sam prvi. Poletanje je bilo mučno. Posle rulanja od preko hiljadu metara, pokušao sam da ga odvojam od zemlje. Mada je brzinomer pokazivao 300 km/č, pao je teško i pri tom iskrivio prednji točak. Tek nekoliko metara pre ruba aerodroma vinuo se u vazduh. Somki Šreder koji je komandovao 616. eskadrilom meteora poleteo je majstorski sa drugim. Začudo sve je prošlo u redu, bar što se tiče prva četiri aviona. Četvrti je tvrdoglav odbio da krene.

»FOKE VULF-190«

Srelj smo dve osnovne vrste »foke-vulfova 190«:

Od 1941. do kraja 1943. sa jednim zvezdastim motorom (FV-190 A 9).

Od kraja 1944. do 1945. sa motorom u liniji (FV-190 D-9 »dugonosi«).

Proizvedeno je gotovo 15.000 »foke-vulfova 190« u trinaest glavnih fabrika, koje su bile priključene firmi Foke-Vulf, među kojima su bile najvažnije: Marienburg, Halberštat, Vismes, Kassel, Soran i Šverin.

Jednosed, sa jednim motorom, potpuno metalne konstrukcije, brz, pokretljiv i vrlo dobro naoružan. Zato je »foke-vulf« u dobrih rukama predstavljao vrlo opasnog protivnika.

Sa zvezdastim motorom od 14 cilindara, koji je razvijao 1875 KS (BMW 801 TS), ova čvrsta mašina mogla je da ostvari brzinu od 680 km/č.

Težina 4 tone, noseća površina — 18 m², raspon: 10,50 m, dužina: 8,84 m.

Zbog snažnog naoružanja sa 4 brzometna topa od 20 mm MG 151 i 2 teška mitraljeza od 13 mm, raspolagao je, zahvaljujući brzini gađanja svojih oružja, dvostrukom gulinom vatre u odnosu na »spitfajera IX«.

Zbog vrlo brzog obrušavanja i fenomenalne pokretljivosti krilaca, imao je izvesne prednosti u vođenju borbe u vertikalnoj ravni. Međutim, pošto je »spitfajer« bio bolji u zaokretima, izgledi u borbi bili su izjednačeni. Ali »foke-vulf« je, zahvaljujući ubrzaju uvek zadržao dragocenu prednost jer je mogao da prekine borbu kada je to htio.

»Foke-vulf 190« »dugonosi« predstavljao je savršeniju varijantu klasične varijante. Prvi put su primećeni u borbama prvih dana 1944. i do kraja godine su zamenili »foke-vulfove 9A« u većini eskadrila Luftvafe.

Pošto je bio opremljen motorom u liniji od 2000 KS, koji mu je davao izduženu siluetu reptila i aerodinamički veoma usavršen, FW-190 D leteo je preko 720 km/č. Bio je za 1,80 m duži. U pos-

lednjoj fazi rata »dugonosi« je — izuzev »tempesta« — bio mnogo superiorniji od ostalih savezničkih lovaca u borbi na malim i srednjim visinama.

Njegovo naoružanje bilo je izmenjeno: 3 topa od 20 mm, od kojih je jedan gadao kroz glavčinu elise (ponekad je top od 20 mm bio zamjenjen topom od 30 mm tipa MK 103) i 2 teška mitraljeza u oplati. Njegova brzina uzdizanja bila je znatna, jer se na 10.000 metara penjao za 8 minuta.

Bio je nešto lakši od tempesta, neznatno sporiji u horizontalnom letu i znatno u obrušavanju. Međutim, FW-190 »dugonosi« bolje je penjao i imao izvesnu prednost u pogledu pokretljivosti krilaca. Letačke osobine obe maštine u borbi bile su skoro iste, izuzev što je »tempest« zbog većeg ubrzanja imao prednost.

Svi saveznički piloti koji su imali privilegiju da isprobaju FW-190 jednodušni su u oceni da je pilotiranje ovim avionom bilo izuzetno ugodno. Imao je vanrednu vidljivost, dobru zaštitu zbog pogodnog rasporeda oklopa, udoban položaj pilota sa visokim položajem nogu, čime se izvanredno suprotstavljao ubitačnim posledicama centrifugalne sile pri velikim brzinama. Zbog svih ovih osobina uz vanrednu pokretljivost u evolucijama, čak i pri velikim brzinama, FW-190 je predstavljao veoma opasnog protivnika.

»DORNIER-335«

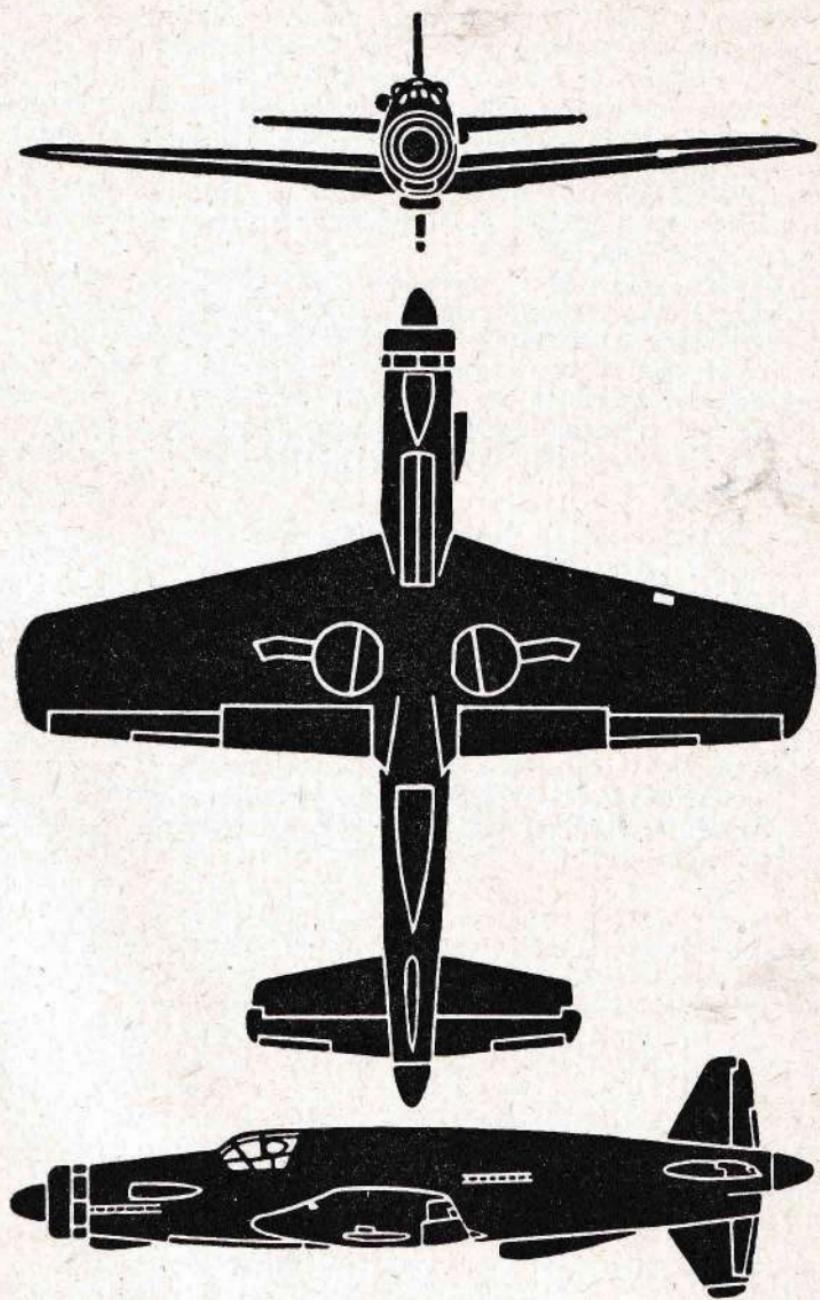
Počev od kraja 1944. konstruisan je mali broj ovih aviona. Predstavljao je neobično rešenje; sa jednim prednjim vučnim motorom i drugim zadnjim potisnim. »Dornier 335« mogao se upotrebiti u varijanti jednoseda kao dnevni lovac i dvoseda kao noćni lovac. Bila je to glomazna mašina, teška 10 t, raspona 13 m, površine 35 m², dužine 13,87 m. Sa 2 motora »dajmler-benc 603« od po 1700 KS lako je ostvarivao brzinu od 760 km/č. Bio je naoružan sa 3 topa od 30 mm i 2 teška mitraljeza u oplati.

U stvari, »Do-335« bio je projektovan kao teški mešoviti lovac, sa jednim prednjim motorom »dajmler-benc« i jednom mlaznom turbinom pozadi.

»Do-335« praktično nije upotrebljen u borbenim dejstvima.

»ARADO-234«

Prvi »arado-234«, izviđač na mlazni pogon, poleteo je decembra 1943. Juna 1944. počela je serijska proizvodnja u fabrikama Varneminde. Upotrebljavan je za izvidanje sa velikih visina i naročito za taktičko bombardovanje nekih naročito branjenih objekata. Može se smatrati da je to prvi bombarderski avion na



»Dornier 335«

mlazni pogon. Ispod dveju turbina nosio je bombu od 500 kg, a ispod trupa još jednu od 1 t. Imao je brzinu od 790 km/č. Bio je veći od »meseršmita 262« (raspon: 15 m, dužina: 13 m, površina 27 m²), težina skoro 10 t. Poletanje sa opterećenjem bilo je veoma složeno. Bila mu je potrebna pista od *najmanje* 2000 m dužine. Nemci su docnije izradili kolica za poletanje, koja su se odbacivala, snabdevena sa 4 pomoćne rakete na koja se postavljao »arado-234«. Zahvaljujući ovom uređaju dužina poletanja smanjena je na oko 600 m.

Silueta »arado-234« je neugodno ličila na siluetu američkog »marodera B-26«. Ova sličnost izazvala je mnoge nesporazume. Oko 350 »arada« uvedeno je u operativnu upotrebu.

»Arado-234 C« bio je opremljen sa 4 turbine. Trebalo je da u eskadrilama zameni tip A. Do primirja isporučen je veoma mali broj. Izgleda, međutim, da je ovaj avion koji je imao brzinu od 900 km/č. i veoma veliku stabilnost predstavljao prvorazredan tehnički uspeh.

»ARADO-232«

»Arado-232« bio je transportni avion. Projektovan je isključivo za tu namenu. Zbog 4 motora »bramo«, gredaste konstrukcije trupa i naročito zbog jedanaest pari točkova ispod trupa, imao je neobičnu liniju.

Upotrebljavan je za transport pojedinih oruđa, goriva, motora, pa čak i ljudstva. Proizveden je veliki broj ovih aviona. Poslednjih dana rata većina »arado-232« upotrebljena je za evakuaciju štabova u Norvešku. Osobine: maksimalna brzina — 330 km, raspon — 33,50 m, dužina — 23,50 m, površina — 179 m², ukupna težina — 22 t.

NEKA MIŠLJENJA O NEMAČKOJ LOVAČKOJ AVIJACIJI

Pukovnik Lesli E. Simonds, direktor službi za tehnička i balistička istraživanja laboratorije u Aberdinu (Glavni štab britanske armije):

»Nemački lovački avioni bili su uvek prvorazredni. Njihovi avioni na mlazni pogon delovali su demoralizatorski na savezničke štabove. »Meseršmiti 262« i poslednji tipovi »foke-vulfova« ozbiljno su ugrožavali savezničku prevlast u vazduhu do poslednjih dana rata. Brzine nemačkih lovaca bile su izuzetne a naoružanje daleko superiornije od naših.«

(*Report to S. H. A. E. F. on German Research*)

Profesor O. P. Fuks, iz Ciriškog instituta (Švajcarska), kao ekspert za naoružanje na radu u Sjedinjenim Državama pri *Nord Emeriken komiti for Eronotiks* (North American Committee for Aeronautics):

»Dok je u periodu juli-avgust-septembar 1944. odnos gubitaka iznosio 1 prema 1 (tj. za jedan potpun nemački gubitak u borbi registrovan je jedan potpun saveznički gubitak, naročito lovaca i manjim delom bombardera), u periodu od 22. februara do 26. marta 1945. (pouzdani podaci odnose se samo na ovaj period) bili su 1 prema 7,5 zbog primene novog Golobovog (Gollob) sistema sadejstva. Potpunom gubitku jednog nemačkog lovačkog aviona, odgovaralo je 7,5 gubitaka savezničke avijacije (ovog puta najveći procenat četvoromotornih bombardera).«

Ovim brojkama nije potreban komentar. (O proceni efikasnosti avionskog naoružanja, Interavia, 1/48).

Semjuel W. Tejlor, bivši šef taktičkog odeljenja u štabu 8. vazduhoplovne armije SAD:

»Luftvafe smo uvek cenili kao veoma opasnog i tehnički nadmoćnijeg protivnika. Moguće je da je Luftvafe od 1939. godine izgubila u borbi 99 posto svojih najboljih pilota, ali je isto tako moguće da je ona bila naterana da borbene redove krpi neiskusnim kadrovima. Međutim, ona je uvek uspevala da razvije ofanzivnu i defanzivnu taktku, koja se pokazala veoma efikasnom«.

(Report for the year of 1944 — 8 H Air Force).

NEKOLIKO NAREDBI O POHVALAMA AUTORU

Među mnogim naredbama o pohvalama Pjeru Klostermanu izdavač smatra da treba izdvajiti neke koje se odnose na izvesne događaje spomenute u delu.

Podoficir Pjer Klosterman — lovačka grupa »Alzas«:

»Sposoban i vanredno vešt pilot. Srčan i oduševljen lovac.«

»Učestvovao je u dvadeset dva ofanzivna zadatka nad teritorijom koju je neprijatelj okupirao.«

»Smelim i odlučnim dejstvom postigao je dve pobeđe u toku borbe protiv »foke-vulfova 190« 27. jula 1943.«

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom.«

Naredba opšti br. 3 od 15 septembra 1943.

*

Podoficir Pjer Klosterman — lovačka grupa »Alzas«:

»Mlad pilot pun oduševljenja i poleta. Postigao je svoju treću zvanično priznatu pobedu 27. avgusta 1943. pošto je sam napao neprijateljsku grupu »FV 190.«

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom.«

Naredba opšti br. 19 od 22. oktobra 1943.

*

Zastavnik Klosterman Pjer — na dužnosti u jednoj lovačkoj grupi RAF.

»Pilot velike klase, vanredno poletan i vešt, srčan rezervni zastavnik.«

»Ostvario je preko 184 časa letenja u 125 ratnih zadataka, od kojih 105 ofanzivnih nad teritorijom koju je neprijatelj okupirao i 5 vrlo uspelih bombardovanja iz obrušavanja obalskih baterija, koje su bile naročito snažno branjene.«

»Uništo je tri »FW-190« u vazdušnim borbama, dva »Me-109« i jednog »FW-190« oštetio u vazdušnim borbama, uništo jednu lokomotivu i oštetio mnoge objekte«.

»Ovom naredbom o pohvali ujedno mu se dodeljuje ratni krst sa palmom«.

Odluka 14.344 (S/DPM) I.

*

Zastavnik Klosterman Pjer — 602. skvadron RAF.

»Vanredni pilot. Svojom hrabrošću i sposobnošću održava na najvišem nivou ugled Francuske u engleskoj grupi čiji je član već deset meseci«.

»7. januara 1944. nad Abevilom u toku napada grupe od tri »FV-190« na njega samog, oštetio je jednog od njih«.

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom«.

Odluka 8/9/44.

*

Zastavnik Klosterman Pjer — na službi u jednoj lovačkoj grupi RAF.

»Sjajan pilot lovac koji je u toku slobodnog lova posle 15. juna 1944. na normandijskom frontu uništo jednog »FW-190«.

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom«.

Odluka br. 109 od 30. oktobra 1944.

*

Zastavnik Klosterman Pjer — na službi u jednoj lovačkoj grupi RAF.

»Hrabar i razborit mlad lovac koji se ponovo istakao na normandijskom frontu uništivši 26. juna 1944. jednog »FV-190«, nakon što je verovatno uništo jednog »Me-109« u toku istog zadatka«.

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom«.

Odluka br. 109 od 30. oktobra 1944.

*

Zastavnik Klosterman Pjer — na službi u jednoj lovačkoj grupi RAF.

»Mlad oficir pilot koji je ponovo skrenuo pažnju na sebe svojim sjajnim kvalitetima lovca zapalivši jednog »FV-190« 29. juna 1944.«.

»30. juna 1944. u toku svog 200. ofanzivnog zadatka, napao je i verovatno uništio jednog »Me-109« i zapalio tri neprijateljska vozila od kojih dva kamiona-cisterne.«.

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom.«.

Odluka br. 109 od 30. oktobra 1944.

*

Zastavnik Klosterman Pjer — na službi u jednoj lovačkoj grupi RAF.

»Izvanredan oficir i pilot lovac kojem nema ravna u pogledu izuzetne veštine, hrabrosti i borbene odlučnosti.«

»U jednoj osobito žestokoj i dugoj borbi protiv brojno nadmoćnjeg neprijatelja, uspeo je da uništi jednog »FW-190« i da ošteći još četiri i da tako podigne ukupan broj pobeda na šest »FV-190« i jednog »Me-109«, uništenih, dva »Me-109« verovatno uništena, pet »FV-190« i dva »Me-109« oštećena.«.

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom.«.

Odluka br. 109 od 30. oktobra 1944.

*

Potporučnik Klosterman Pjer — na službi u jednoj lovačkoj grupi RAF.

»Već dve godine kao oficir pilot u jednoj lovackoj grupi odlikuje se izvanrednom smelošću i hrabrošću.«.

»Motivisan najčistijim patriotizmom, uspeo je da u redovima britanskih lovaca svojom veštinom vrlo visoko održi ugled francuske lovačke avijacije.«.

»Postigao je osam službeno priznatih pobeda, četiri verovatne pobjede, oštetio je pet neprijateljskih aviona i uništio mnoge ciljeve na zemlji.«.

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom.«.

C. de Gaulle

*

Potporučnik Klosterman Pjer — na službi u jednoj lovačkoj grupi RAF.

»Oficir pilot neuporedive borbene srčanosti. Prožet najboljim tradicijama francuske avijacije, nastavio je borbu kao komandir eskadrile elitne grupe RAF naoružane avionima »tempest«.

»5. marta u toku patroliranja u rejonu Hanovera napao je četiri »Me-109« i uspeo da zapali jednog od njih.«

»U periodu od 1. do 6. marta uništio je veliki broj lokomotiva.«

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom.«

Odluka 950/17/7/45.

*

Potporučnik Klosterman Pjer — na službi u RAF.

»Veoma hrabar oficir, vanredan i izuzetno požrtvovan pilot. Nastavlja borbu protiv neprijatelja sa krajnjom odlučnošću, lično se zalažeći u svim uslovima i prezirući opasnosti.«

»Pošto je 274. skvadron zbog velikih gubitaka izvučen iz borbe, zahtevao je da ostane u borbenoj jedinici, pa je zato raspoređen u 56. skvadron RAF.«

»14. marta u toku žestoke borbe protiv 40 neprijateljskih lovaca u rejonu Hanovera postigao je sledeće rezultate:

Jedan »Me-109« uništen, jedan »Me-109« verovatno uništen, jedan »Me-109« oštećen.«

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom.«

Odluka 950/17/7/45.

Potporučnik Klosterman Pjer — na službi u RAF.

»Sjajan, izuzetno poletan i hladnokrvan oficir pilot koji i dalje pokazuje najlepši primer herojske odvažnosti.«

»Osobito se istakao u toku mnogobrojnih zadatka mitraljiranja, veoma opasnih zbog gustine PAA.«

»21., 23. i 26. marta lično je uništio 16 lokomotiva i oštetio mnogo drugih, kao i više kamiona-cisterni.«

»U toku vazdušnog izviđanja nad Rajnom, 28. marta oborio je jednog »fizelera 156«, i onesposobio jednu motorizovanu bateriju teške artiljerije.

Istog dana, za vreme drugog zadatka, napao je jednu tenkovsku kolonu, uništio je jedan i oštetio četiri tenka. Za vreme ovog zadatka bio je ranjen jednim metkom u desnu nogu, a njegov avion je bio oštećen nekoliko puta.«

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom.«

*

Potporučnik Klosterman Pjer — na službi u RAF.

»Veoma hrabar oficir pilot, koji se ističe veštinom i varenđnom upornošću.«

»U toku zadatka uništavanja naročito se istakao 31. marta kao voda odeljenja u rejonu Hamburga, kada je lično uništio 6 lokomotiva uprkos veoma preciznoj protivavionskoj vatri.«

»Za vreme ovog zadatka, dva njegova pratioca bila su oborena, a njegov avion je bio teško oštećen.«

»2. aprila, nad aerodromom Alhorn, napao je dva »FV-190« na poletanju, jednog zapalio i teško oštetio dva »junkersa 188« na zemlji. PAA je četiri puta pogodila njegov avion.«

»3. aprila, u toku tri zadatka, lično je uništio 6 lokomotiva i 7 kamiona, od kojih 1 cisternu, izgubivši 4 svoja pratioca.«

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom.«

*

Potporučnik Klosterman Pjer — na službi u RAF.

»Svojom velikom odgovornošću oduševljava ljude.«

»Osobito se istakao 5. aprila 1945. na čelu svojih grupa.«

»U svitanje je sam oborio noćnog lovca »junkersa« iznad aerodroma Vunstofa, uprkos snažnoj PAA.«

»Zatim je mitraljirao aerodrom i oštetio tri druga »junkersa 88«. Za vreme ovog dejstva četiri aviona njegove grupe je pogodila PAA.«

»Istog dana je, sa svojom grupom, u toku novog zadatka, stupio u borbu protiv 16 neprijateljskih lovaca. Sam je oštetio dva »FV-190« i učestvovao u uništenju dva »Me-109«.«

»Uspeo je da svoj avion dovede do baze iako je bio pogoden sa tri zrna od 20 mm i 30 mm. Sleteo je sa uvučenim stajnim trapom i ozledio lice o nišan, zatim se avion zapalio.«

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom.«

*

Poručnik Klosterman Pjer — na službi u RAF.

»Izuzetan oficir pilot. Svojim držanjem i dalje daje najlepši primer hrabrosti i poleta.«

»Naročito se istakao 19. aprila za vreme nasilnog izviđanja u rejonu Hamburga. Uprkos snažnoj PAA sam je uništio 7 kamiona. Od osam aviona njegove grupe, tri su bila oštećena a jedan oboren.«

»U sumrak istog dana izvršava novi zadatak sa dva dobravojca, mitraljirajući aerodrom Rotemburg. Sam uništava dva »hajnkela 177« i oštećuje druga dva.«

»20. aprila uništava u sadejstvu sa pratiocem jednog »junkersa 290« iznad Skageraka.«

»Istog dana komanduje grupom za noćna dejstva u rejonu Hamburga, gde stupa u borbu protiv trideset »FV-190«.

»Sa zapaljenim avionom od pogodaka PAA nastavlja vazdušnu borbu i obara dva »FV-190«. Vraća se u svoju bazu udaljenu 320 kilometara sa još uvek zapaljenim avionom, koji je pri sletanju uništen.«

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom.«

*

»Vanredan oficir pilot, koji svoja temeljita vazduhoplovna znanja povezuje sa najlepšim osobinama starešine i borca.«

»Kao stalni dobrovoljac za izvršenje pogibljenih zadataka, sa neumornom upornošću vodi svoju grupu u borbu.«

»Naročito se istakao 3. maja. U toku vazdušnog izviđanja u svitanje, u rejonu Kil-Libek, sam je uništio jednog »FV-190« u vazdušnoj borbi i ošteto druga dva.«

»Rukovodi drugim izviđanjem nad obalama Danske i posle sedam uzastopnih nadletanja sa svojom grupom nateruje jednu podmornicu od 500 tona da se već potpuno onesposobljena našće.«

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom.«

Poručnik Klosterman Pjer — na službi u RAF proglašen je vitezom legije časti sledećom naredbom:

»Oficir pilot lovac, koji predstavlja oličenje najlepših patriotskih tradicija i čije ponašanje u borbi zasluguje da uvek bude spominjano kao primer za ugled.«

»Raspoređen u RAF, on je sjajno doprineo stvaranju velikog ugleda francuskih krila.«

»Sa retkom smelošću je komandovao eskadrilom a zatim i grupom aviona »tempest«.«

»Naročito se istakao za vreme izvršavanja trećeg zadatka 3. maja 1945.«

»Na čelu 122. eskadre RAF, napada vazduhoplovno-pomorsku bazu u Grosembronde u Danskoj uprkos zaštiti 200 nemačkih lovac.«

»Sam obara jednog »junkersa 252« na poletanju, a zatim dva »dornijera iznad moreuza Fenmarn.«

»U toku ponovnog naleta mitraljeskom vatrom teško oštećuje na zemlji dva »arado 232« i dva »blum« i »vos« na sidrištu. Zatim u vazdušnoj borbi učestvuje u uništenju jednog »Me-109« i jednog »FV-190«.«

»Za vreme ovog zadatka oboren je 14 neprijateljskih lovaca uz 10 oborenih njegovih pratileaca.«

»4. maja 1945. za vreme napada na vazduhoplovno-pomorsku bazu Šlezvig, sam uništava dva »dornjea 18« na sidrištu i dva torpedna čamca.«

»Ovu veličanstvenu kampanju završava sa 24 godine života, ostvarivši 2000 časova letenja, od kojih skoro 600 u ratnim zadataima, pošto je postigao 33 pobjede u vazduhu, zbog čega on stiče titulu prvog francuskog lovca.«

»Ovom naredbom o pohvali dodeljuje mu se ratni krst sa palmom.«

Air Ministry

London SW 1

Nº 128/A. F. L./3/6.463

15/6/45.

30. 973 Por. P. H. Klosterman

Britansko ministarstvo vazduhoplovstva sa zadovoljstvom saopštava komandi francuskih vazduhoplovnih snaga u Velikoj Britaniji da je dole spomenuti oficir, komandant 3. skvadrona RAF primio lenu za svoje odlikovanje »Distingvišd Flajing Kros«, pošto je Njegovo Veličanstvo Kralj odobrio sledeću naredbu o pohvali:

»Pošto je primio odlikovanje »Distingvišd Flajing kros, ovaj oficir je učestvovao u još 70 ratnih zadataka u toku kojih je postigao novih 12 priznatih pobjeda nad neprijateljskim avionima. Foručnik Klosterman je uvek pokazivao vanrednu hrabrost i veština. On je snažno inspirisao sve one koji su se nalazili u njegovoj blizini.«

George VI — Rax I

Saopšto načelnik uprave za savezničko vazduhoplovno sađestvo.

VOJNA BIBLIOTEKA »INOSTRANI PISCI«

— NOVINE IZ VOJNE NAUKE I TEHNIKE —

1. — *Nikolajev*, RAKETA PROTIV RAKETE, str. 191, cena 7,5 n. din.
2. — *Surikov*, BORBENA PRIMENA RAKETA, str. 181, cena 7 n. din.
3. — *Levantovski*, LETOVI KA MESECU I PLANETAMA SUNČEVOG SISTEMA, str. 190, cena 8,5 n. din.
4. — *Zalepa*, BORBA PROTIV NISKOLETEĆIH CILJEVA, str. 66, cena 6 n. din.
5. — *Zihanov i Strelkov*, DALJINSKO UPRAVLJANJE RAKETA, str. 115, cena 7 n. din.
6. — *Savkin*, TEMPO NAPADA, str. 178, cena 10 n. din.
7. — *Turčenko i Fedulov*, ODBRAMBENA DEJSTVA U TOKU NAPADA, str. 160, cena 10 n. din.
8. — *Barčenkov*, ELEKTRONIKA OBUCAVA, UPRAVLJA I KONTROLIŠE, str. 108, cena 7. n. din.
9. — *Miščenko*, RADARSKI CILJEVI, str. 144, cena 10 n. din.
10. — *Grupa autora*, FIZIKA U BORBI, str. 151, cena 15 n. din.
11. — *Grupa autora*, NUKLEARNO ORUŽJE I RAZVOJ TAKTIKE, str. 233, cena 17 n. din.
12. — *Klosterman*, VELIKI CIRKUS, str. 339, cena 20 n. din.

KLOSTERMAN
VELIKI CIRKUS

Redigovao prema originalu
pukovnik avijacije
Ante Mirković

*

Jezički redaktor
Stana Stanić, prof.

*

Tehnički urednik
Andro Strugar

*

Korektor
Nada Vesić

*

Naslovna strana
Sava Rajković

Stampanje završeno aprila 1971.
Tiraž 3000
Cena 20 din.

Stampa: Stamparsko-izdavačko preduzeće »Srbija« — Beograd,
Mije Kovačevića 5