

Heinz Rökker

Eso zrozené pod africkým nebem



Heinz Rökker byl jedním z nejspěšnějších nočních stíhačů Luftwaffe, který nakonec v jejich pomyslném žebříčku obsadil úctyhodnou šestou příčku. Na první pohled nenápadný pilot získal své první bojové zkušenosti v rámci I./NJG 2 pod

horkým africkým sluncem. Později exceloval rovněž v řadách NJG 2 u Obráně říše. Ale to už hodně předehráme. Vezměme to tedy pěkně popořádku.

Heinz Rökker se narodil 20. října 1920 v Oldenburgu. Jeho dětství se nikterak nelišilo od ostatních německých dětí. V rodném městě absolvoval základní školu a vystudoval gymnasium. O jeho kariéře vojenského pilota rozhodla zřejmě náhoda. V roce 1938 přistála na malém oldenburgském letišti v rámci předváděcího turné nejmodernější letadla nově budované Luftwaffe. I po letech Rökker vzpomíná, jaký dojem na něj udělaly stroje jako Messerschmitt Bf 109 nebo „Létající tužka“ Dornier Do 17. Pevně rozhodnut zahájil ve svých devatenácti letech vojenskou kariéru a dobrovolně vstoupil do armády.

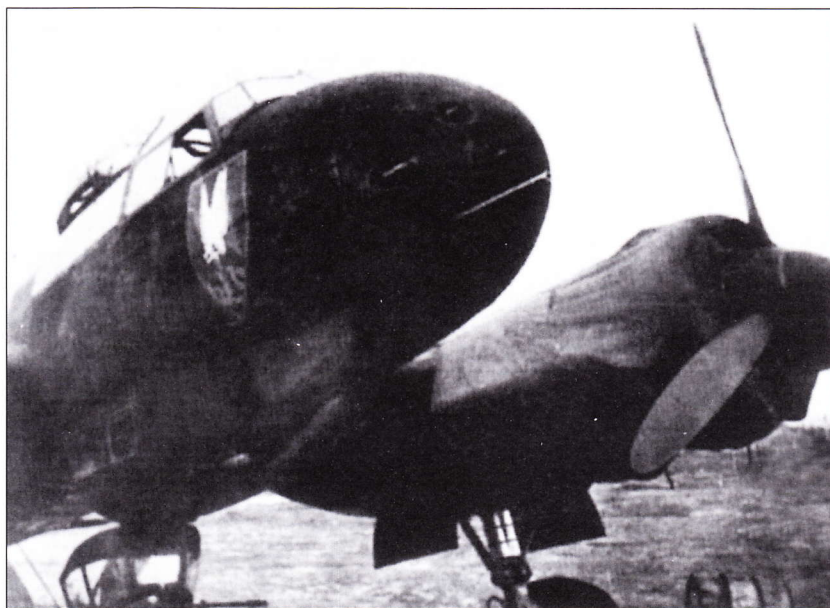
Nejprve na konci roku 1939 narukoval k základnímu výcviku k Flieger Ausbildungs Regimentu 22 v Güstrow. Chtěl se přihlásit k pilotnímu výcviku, ale pilotní školy byly přeplněné. Chtěl však létat – tak tedy alespoň jako palubní radista. Dne 6. března 1940 byl přeložen k 20./Luftgau-Nachrichten-Regimentu 6 a 8. dubna pak ke 4. Ausbildungskompanie der Luft-Nachrichtenschule 4 do Českých Budějovic. Jeho přání se však nakonec vyplnilo a 4. července 1940 byl převelen na základnu Berlin-Gatow k LKS 2 (Luftkriegsschule 2 – obdoba A/B Schule) k pilotnímu výcviku. Odtud 20. března 1941 pokračoval k FFS (C) 16 na základnu Burg u Magdeburgu. U této jednotky se poprvé setkal s dvoumotorovým letounem Junkers Ju 88, tedy typem, který jej následně provázel prakticky po celou válku. Po ukončení výcviku pilotáže vícemotorových letadel byl Oberfähnrich Rökker přeložen na letiště Belgrad-Semlin, kde 15. srpna 1941 nastoupil k Blindflugschule 5 (škola létání bez vidu). Zde probíhal výcvik létání v noci a za snížené viditelnosti podle přístrojů. Na základně se nacházely i další vícemotorové stroje Luftwaffe jako například He 111, Ju 52/3m a Do 17. Jednalo se vlastně jen o jednoměsíční výcvik a zřejmě zde přišlo Rökkerovo rozhodnutí věnovat se kariéře nočního stíhače. Setkal se zde také se dvěma letci, kteří se na dlouhou dobu stali jeho nerozlučnými druhy ve zbraní. Jedním z nich byl Carlos Nugent (Rökkerův radista a operátor radaru), druhým pak Georg Friebe (palubní mechanik). Dne 15. září 1941 pak nastoupil k dalšímu výcviku u 4. Staffel Nachtjagdschule na základně Neubiberg jižně od Mnichova. Společně s jinými žáky postupně létal na jednomotorových typech Arado Ar 66, Gotha Go 145, Heinkel He 51 nebo Arado Ar 96. Zhruba po čtyřech měsících pokračoval výcvikem na vícemotorových typech Focke-Wulf

Fw 58 a hlavně dvoumotorovém Messerschmittu Bf 110. U této školní jednotky se však prakticky vůbec nelétalo na Junkersu Ju 88, což by následně bylo pro Rökкера jistě užitečnější. Na konci dubna 1942, už v důstojnické hodnosti Leutnant, kompletní pilotní výcvik nočního stíhače úspěšně zakončil. A že to nebylo jednoduché, potvrzuje i skutečnost, že na první řádnou dovolenou nastoupil až v dubnu 1942.

Mezitím 6. prosince 1941 začal přesun I. Gruppe NJG 2 do oblasti Středozemního moře. Na tomto bojišti panoval naprosto zoufalý nedostatek nočních stíhaček, které by dokázaly alespoň částečně zmírnit aktivitu bombardovacího letectva RAF, přesunuvšího svou činnost na noc. Předchozí osmiměsíční působení osamělé 1. Staffel NJG 3 s jejími Bf 110 v této oblasti nepřineslo očekávané výsledky. V říjnu 1941 musela být tato zdecimovaná jednotka stažena zpět do Evropy. Proto padlo rozhodnutí přesunout na Sicílii celou Gruppe (v tomto případě měla I. Gruppe NJG 2 výjimečně přidělenou i 4. Staffel, která jinak bývala součástí II. Gruppe).

Původní nadšení a radost, kterou sdílel personál jednotky při opuštění zasněžené základny Gilze-Rijen v Nizozemí, vystřídalo v Itálii rychlé procitnutí. Počasí sice bylo znatelně příznivější než v Nizozemí, ale někdy až příliš žhavé slunce nedovoľovalo jakoukoliv činnost. K tomu všudepřítomný zmatek, prostě nic pro k pořádku vycvičené příslušníky německé armády.

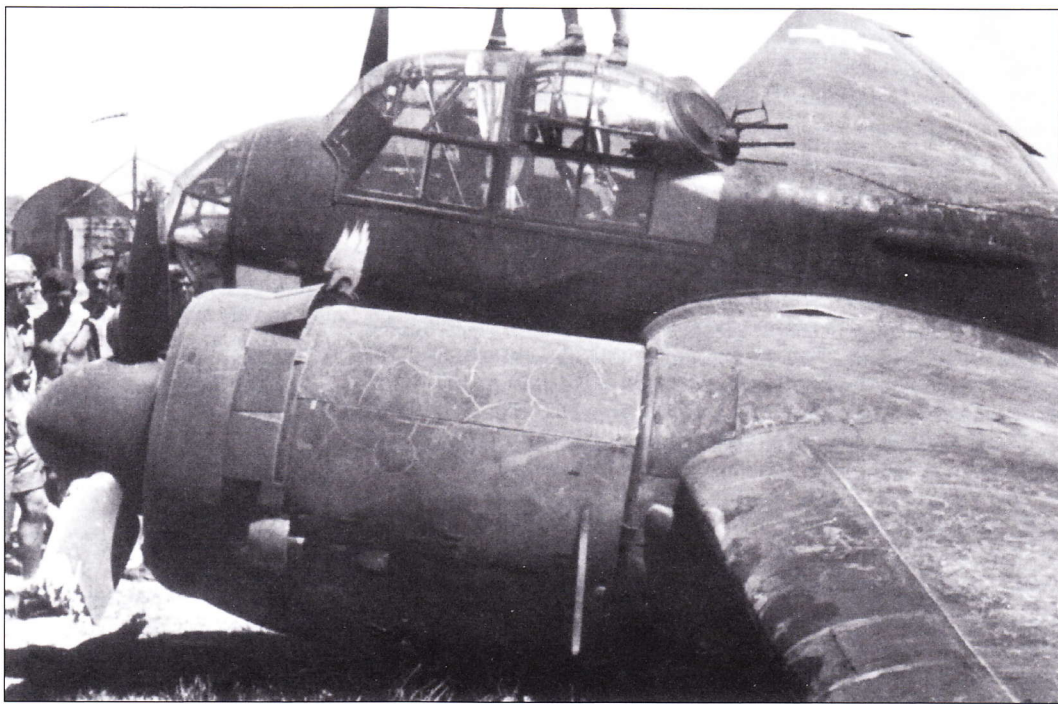
Nastala tvrdá realita afrického bojiště. Více než noční stíhání zaměst-



Zajímavý pohled na přední stíhací verzi Ju 88 C od I./NJG 2. Zobrazený stroj názorně ukazuje, jaký hybrid může vzniknout v podmínkách odloučeného bojiště a nedostatku náhradních dílů. Podle motorů se jedná o verzi Ju 88 C-2 nebo C-4. Výzbroj v přídi (3 x kulomet MG 17 + 1 x kanon MG 151/20 ráže 20 mm) naznačuje verzi C-2. Ta však většinou neměla v podtrupové vaně žádné zbraně. Snímek však dokládá přítomnost minimálně jednoho (pravděpodobně ale dvou) kanonů MG/FF ráže 20 mm, což je verze Ju 88 C-4. A na závěr kabina. Ta představuje v přední části provedení pro Ju 88 C-4, ale v zadní části jsou patrné boule typické pro instalaci dvou pohyblivých kulometů MG 81 J ráže 7,92 mm, nejčastěji používané u verze Ju 88 A-4 nebo C-6.

návala osádka I./NJG 2 „práce všeho druhu“. To znamená, že téměř polovinu úkolů, které těžké stíhací Junkersy plnily, tvořila výpomoc tam, kde bylo zrovna třeba. Doprovody konvojů, bombardování vybraných cílů, průzkum nebo i denní stíhání. Prostě cokoliv, jen ne noční lov. I během denních letů však někteří piloti této jednotky zaznamenali ojedinelé úspěchy. Mnohdy i nad výkonnějšími jednomotorovými Hurricany nebo rychlejšími dvoumotorovými Beaufightery. S prvními úspěchy ale přišly i první ztráty. Naštěstí se jednalo hlavně o škody na technice a většina letců se po haváriích brzy vrátila k operační činnosti. O to více práce však měl technický personál, který musel udržovat nevelkou skupinu letadel v provozu. Mnohdy jen za cenu kanibalizace a čtyřicetihodinového nasazení mechaniků mohly dalšího dne vzlétnout alespoň některé ze strojů jednotky. Nepříznivý vliv na útvar mělo také jeho rozdělení na více základen. Důvodem byl co možná největší operační rádius útvaru. Počátkem roku 1942 se proto I. Staffel přesunula na základnu Kalamaki nedaleko Athén a 2. Staffel na libyjské letiště Benghazi. Na základně Catania tak prakticky zůstala pouze 3. Staffel. Nějakou dobu stejné letiště sdílela i 4. Staffel, ale jejích šest Junkersů Ju 88 C operovalo jen nad Maltou a okolím. Už koncem února však byla odeslána zpět do Nizozemí, kde se stala součástí II. Gruppe. Do konce roku 1942 jednotlivé Staffel postupně vystřídaly další letiště jako Iraklion, Kastelli, Derna a El Quasaba.

Počet zničených a boje neschopných letadel byl tak vysoký, že z výrobních linek nestačily přicházet nové stíhačky Junkers Ju 88 C-2 a C-4. Proto byl na konci března stav doplněn 11 letouny Junkers Ju 88 A-4 – standardními bombardéry Luftwaffe. To samozřejmě vyvolalo u jednotky vlnu nevole a rozhořčení. „*Nejsme přece žádní bombardovací piloti!*“ rozčilovaly se osádky. Tyto bombardovací stroje se nakonec využívaly zejména k přeškolení nových osádek, které přicházely z Nachtjagdschulen, kde výcvik probíhal převážně na Messerschmittch Bf 110 různých verzí. Jen výjimečně prováděly bombardovací Ju 88 A-4 rušivé pumové útoky na pozice nepřítelů, a to hlavně v pozdních večerních hodinách nebo velmi brzy ráno. I tak docházelo k častým nehodám a během dvou měsíců jejich počet klesl téměř na polovinu. Situace se trochu zlepšila teprve po 19. dubnu, kdy k jednotce přišly nové Junkersy Ju 88 C-6 se silnějšími motory. Zatím sice ještě bez radaru FuG 202, ale i tak byla situace zase o něco příznivější.



Dva snímky havárie Junkersu Ju 88 A-4/trop pravděpodobně W.Nr. 5664. Osádka Hptm. Eduarda Jakoba s ním nouzově přistála na základně Catania na Sicílii v červnu 1942. Skupina mechaniků je zachycena v okamžiku, kdy z trupu poškozeného Junkersu vytahují záchranný nafukovací člun. V období od dubna do července 1942 používala I./NJG 2 z důvodu nedostatku stíhacích verzí Ju 88 C přibližně 11 klasických bombardérů Ju 88 A-4, které byly pro noční akce upraveny jen přestříkáním černou barvou RLM 22 na všech plochách. Doplněny byly nové kódy na trupu a Englandblitz pod kabinou. V zahraniční literatuře bývá tento letoun často přiřazován Heinzí Rökkerovi, ale podle jeho letové knihy a vzpomínek samotného Röckera s tímto strojem nikdy nelétal. Na fotografiích je krásně vidět, jak nový černý nátěr na motorové gondole i křídle popraskal. O tento jev se bezesporu postaralo žhavé africké slunce a možná i příliš silná vrstva barvy. Všimněte si také dřevěných vrtulových listů.

Dne 6. května 1942 přilétla do Catanie skupinka nových letounů i s čerstvými osádkami. Mimo například esa Hptm. Bertholda Neye nastoupil k I. Staffel NJG 2 i mladíček, čerstvě vyškolený Lt. Heinz Rökker. Po krátké aklimatizaci zde začal podnikat samostatné cvičné lety na Junkersu Ju 88. Důležité bylo rychle vstřebat do podvědomí zvládnutí létání ve Středomoří. K tomu se výborně hodily právě nepříliš oblíbené „osmaosmdesátky“ verze A-4. Velitel I./NJG 2 Hptm. Rudolf Jung požadoval, aby každá nová osádka nejprve provedla osm nočních startů. Nová osádka ve složení Rökker, Nugent a Friebeň zvládla tento požadavek snadno a rychle a tak mohla konečně podniknout první samostatný bojový let. Heinz Rökker na něj vzpomíná takto:



Zajišťování lodního konvoje

Nasazení proti Maltě skončilo v době, kdy jsme nastoupili k jednotce. Malta byla silně poškozena intenzivními bombardovacími nálety prováděnými především Lehrgeschwader 1 a protiletectká obrana byla velmi slabá. Plánovalo se obsazení Malty, ale německé síly dislokované ve Středomoří nebyly pro vyloďovací operaci dost silné. Během krátké doby byl však ostrov opět bojeschopný a Angličané jej přebudovali do podoby „letadlové lodě“. Síla anglického letectva na Maltě nakonec boje o severní Afriku spulurozhodla.

Dne 20. května 1942 jsem vztlék z Catanie na Ju 88 C-4 a se svou osádkou Carlos Nugent a Georg Friebe jsem podnikl svůj první „bojový let“. Za takový let se považovala všechna nasazení, u nichž se počítalo s možným střetem s nepřítelem. Naším úkolem byla ochrana konvoje přivážejícího zásoby pro Afrikakorps z Itálie do severní Afriky proti ponorkám a torpédovým letounům.

Poloha konvoje nám byla sdělena před letem. Kurz jsme si museli vypočítat sami. Jelikož v tomto ročním období panovalo ve Středomoří prakticky stále slunečné počasí s dobrou dohledností, konvoj jsme bez problémů našli v asi 100 km vzdálenosti.

Letěli jsme ve výšce 1 000 m, abychom získali dobrý přehled o situaci. Konvoj se skládal ze 3 transportních lodí a 3 torpédoborců. Plul nikým neobtěžován svým kurzem.

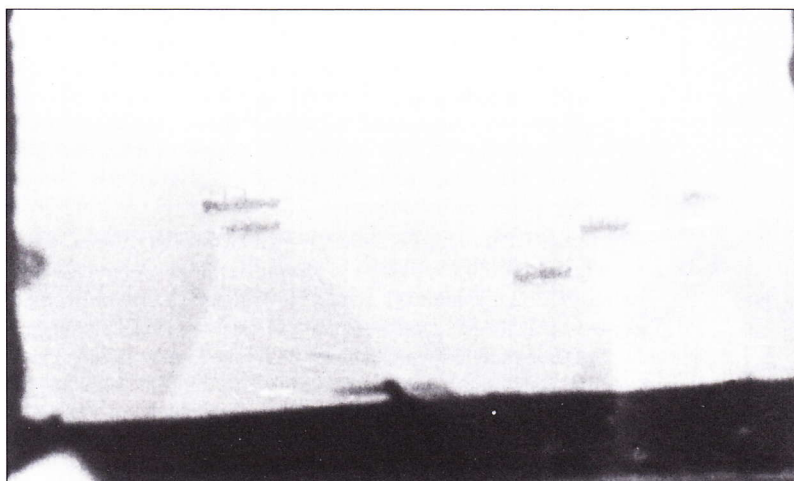
Jelikož jsme museli zůstat u konvoje asi 2 hodiny, využil jsem tento čas k tomu, abych Nugenta a Friebe zasvětil do tajů létání s Ju 88. Po teoretickém úvodu mohli zaujmout místo na pilotním sedadle a pokusit se udržet výšku i kurz a také provést zatáčku. V případě vyřazení pilota zraněním nebo smrtí mohlo být pro osádku životně důležité, aby také její zbylí členové letoun natolik dobře ovládali, aby jej mohli dotáhnout nad pevninu nebo nějaký ostrov a tam seskočit na padácích. Takové případy bylo nutné během války předpokládat.

Během jednoho dálkového nočního stíhání byl Oblt. Bohn smrtelně zraněn během souboje s Whitleyem. Jeden ze zbývajících členů osádky doletěl s Ju 88 z Anglie zpátky nad pevninu a Oblt. Bohn byl s vytaženým padákem svržen z Ju 88. Poté se pomocí padáků zachránila osádka. Ju letěl bez osádky až do blízkosti Milána, kde se zřítil.

Po dvou hodinách jsme byli vystřídáni jinou osádkou a bez problémů jsme přistáli v Catanii.

Start v Catanii s Ju 88 C-4 (R4 + CH) ve 13.35 – přistání v Catanii v 17.10.

Dne 22. května se 1. Staffel přesunula na základnu Kastelli na Krétě. Během zbytku května a prvních tří týdnů června provedla Rökkerova osádka celkem třicet letů převážně s Ju 88 C-4. Zajímavé je, že k tomu použila letouny obou Staffel, které byly na letišti Kastelli k dispozici. Takže se v Rökkerově letovém deníku objevily stroje s volacími znaky R4 + CH, LK nebo FH. Prostě létalo se na všem, co bylo právě k dispozici.



Lodní konvoj se zásobami na cestě do Afriky. Snímek si Heinz Rökker pořídil pravděpodobně na svém prvním bojovém letu, když tento konvoj doprovázel.



Vlevo: Fhj. Fw. Carlos Nugent – po celou válku Bordfunker (Bf) v osádce Heinze Rökкера. Vpravo: Uffz. Fritz Wefelmeier – v pozdějším období Beobachter (Bo) v Rökkerově osádce.

Můj první sestřel

Dne 20. června časné ráno jsem jako příslušník 1. Staffel letěl se svou osádkou jako pasažér v Ju 88 C-6 s osádkou Fw. Riegera z Kastelli do Catanie, abych tam vyzvedl nový Ju 88 C-6. Ten byl naložen poštou a bednami s pivem pro kamarády v Kastelli. Trval jsem ale na tom, aby byly zbraně bojeschopné. Také Oblt. Hißbach a Fw. Rieger převzali nové Ju 88 C-6.

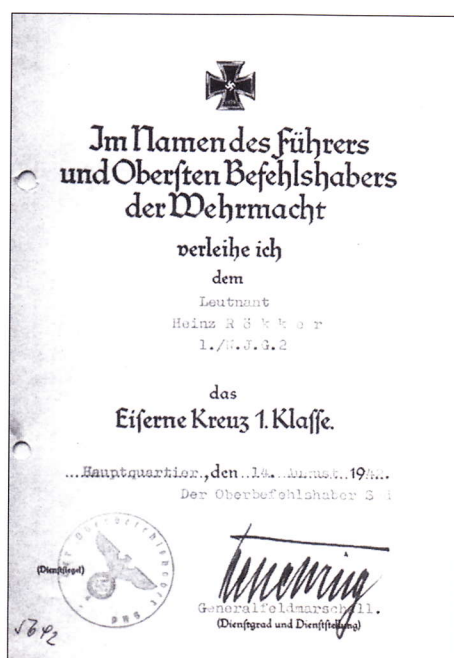
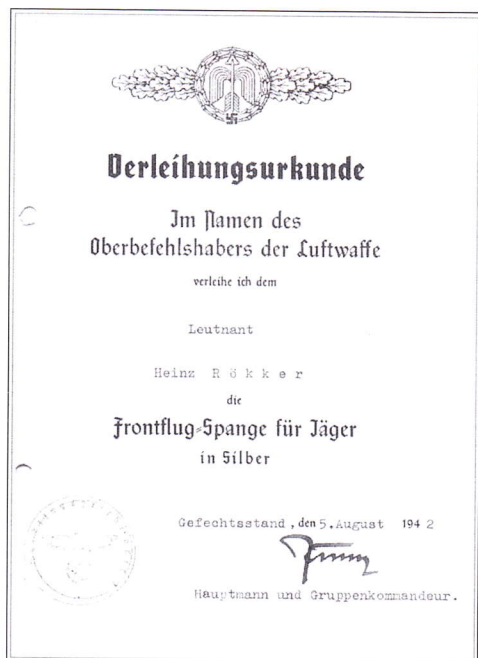
Ke zpátečnímu letu směrem na Kastelli jsme odstartovali se třemi letadly. Oblt. Hißbach převzal velení, Fw. Rieger a já jsme se připojili. Letěli jsme ve výšce asi 1 000 m.

Po půlhodině letu jsem pod sebou uviděl asi 15 letadel letících nízkou nad hladinou moře a křížících náš kurz zprava doleva. Jelikož ale Hißbach stále držel svůj kurz, domníval jsem se, že je identifikoval jako německá letadla. O několik minut později zkřížila náš kurz dvojice letadel z jihu na sever. Nyní se Hißbach otočil směrem k nim. Podle kokard na křídlech jsme rozpoznali, že se jedná o anglické dvoumotorové torpédové letouny, které okamžitě po našem spatření odhodily torpéda. Pro mě to byl první kontakt s nepřátelským letadlem. Anglické mašiny se rozdělily a pokusily se uniknout směrem na Maltu. Hißbach pronásledoval jeden stroj, zatímco Rieger a já jsme se vrhli na druhého nepřítele. Ale brzy jsem zůstal se svým protivníkem sám. Jak se později ukázalo, nebyly zbraně Hißbacha a Riegera provozuschopné.

Po několika neúspěšných útocích shora na anglické letadlo, jsem pokaždé při stoupavém letu schytl do svého krásného nového Ju 88 C-6 několik zásahů z dvojkulometu zadního střelce. Zasažena byla i moje palubní výzbroj, takže jsem mohl střítet jen z kulometů. Jelikož mé střely pokaždé dopadly za nepřítelem do vody, pokusil jsem se o poslední útok. Nalétl jsem k protivníkovi blíže a právě ve chvíli, kdy jsem chtěl zaměřit kulometry, Angličan v nízkém letu škrtl levým motorem o hladinu, aniž bych vystřelil.

Letadlo se ještě jednou vzneslo a pak nasadilo k úspěšnému přistání na hladinu. Viděli jsme, jak tři členové osádky nastoupili do nafukovacího člunu. Brzy poté stroj zmizel pod hladinou. Několikrát jsem ještě zakroužil kolem člunu. Náhle jsem s leknutím zjistil, že mé benzinové nádrže jsou prázdné. Záhy jsme si ale uvědomili, že jsme během pronásledování zapomněli přečerpat palivo z křídelních do hlavních nádrží.

Můj radiista navázal kontakt s námořní záchrannou službou v Taormině a nechal zaměřit naši polohu, abychom anglické osádce poskytli možnost záchrany. Poté jsme pokračovali v našem letu ve směru na Krétu. Byla-li osádka zachráněna, jsme se nedozvěděli. Dlouhým pronásledováním jsme se však odchýlili z kurzu a nakonec jsme přistáli na letišti Kalamaki v Aténách. Jeden projektil nám však proštělil páku přípusti motoru, takže jsem nemohl jeden motor při přistání odstavit. Teprve, když jsem



Za svou bojovou činnost ve Středomoří byl Leutnant Heinz Rökker několikrát vyznamenán. Poprvé se tak stalo 17. června 1942, kdy mu byla udělena Frontflug-Spange für Jäger in Bronze (Bronzová frontová spona pro stíhače). Eisener Kreuz II. Klasse (Železný kříž II. třídy) si mohl připnout již o 16 dní později – 3. července 1942. Dva týdny nato, 16. 7. 1942, obdržel Verwundetenabzeichen in schwarz (Černý odznak za zranění), který mu byl udělen za zranění ze dne 29. června 1942. Dne 5. srpna 1942 mu byla udělena Frontflug-Spange für Jäger in Silber (Stříbrná frontová spona pro stíhače) a o devět dní později, 14. srpna – Eisener Kreuz I. Klasse (Železný kříž I. třídy). Jeho poslední vyznamenání vztahující se k jeho činnosti na středomořském bojišti mu bylo uděleno 1. května 1943, kdy obdržel Ärmelband „Afrika“ (Rukávová páska „Afrika“).

vypnul zapalování, mohl jsem konečně za přistávací dráhou letadlo zastavit. V našem stroji jsme napočítali 25 zásahů. Dvě kulky zasáhly i palivovou nádrž. Žádný benzin ale nevytekl, neboť nádrže byly obaleny kaučukem, který průstřely utěsnil.

Start v 16.20 v Catanii s Ju 88 C-6 (R4 + PL) – přistání v Kalamaki v 19.45. Sestřel v 17.20.

Po výměně páky přípusti v hangáru jsme následujícího dne odletěli do Kastelli. Po přistání v Kastelli začaly palivové nádrže opět prosakovat. Kamarádi se však více zajímali o poštu a bedny s pivem, než o naše první vítězství.

Sestřeleným britským letounem byl Beaufort Mk.IIA 217. squadrony RAF (DD959, volací písmeno Q). Osádka včetně velitele F/O Franka Minstera sestřel přezila téměř bez úhony a byla později vyzvednuta z dinghy a dopravena na pevninu.

Tímto sestřelem to všechno teprve začalo. Dne 23. června přichází další přesun a 1. Staffel se vrací na základnu Catania. Po dvou dnech relativního klidu následoval 25. června pokyn k přeletu na africký kontinent, konkrétně na základnu Derna. Válka je válka, takže dvě hodiny před půlnocí usedl Rökker se svou osádkou do připraveného Ju 88 C-6 s volacím znakem R4 + CH, aby vzletli k volnému nočnímu lovu nad pouštinu. Zhruba hodinu a půl po startu před sebou Rökker spatřil siluetu letounu, v níž po přiblížení rozpoznal bombardovací Vickers Wellington. Nastalo klíčkování a urputné manévrování. Po několikerém útoku na palubě Wellingtonu vzplál požár. Zcela ochromený bombardér začal prudce klesat a nakonec zmizel ve tmě. Mohlo by se jednat o Wellington Mk.IC 70. squadrony RAF (DV564, volací písmeno L), který odstartoval krátce před dvadvacátou hodinou z letiště LG 104 s cílem bombardovat cíle v oblasti Marsa Matruk a Sidi Barani a zpátky se již nevrátil. A právě jihozápadně od Marsa Matruk ve 23.45 hlásil Rökker svůj první noční sestřel. Wellington DV564 havaroval nedaleko osvětlené přistávací dráhy letiště Marsa Matruk. Jeden ze členů osádky zahynul, dva další byli zraněni. Zbytek osádky pravděpodobně zajat.

Ale noc ještě nekončila. Několik minut po půlnoci vystopoval další Wellington. Scénář jako by se opakoval. Devět minut po půlnoci hořící britský bombardér padal k zemi. Tentokrát se mohlo jednat o Vickers Wellington Mk.IC patřící 37. squadroně RAF (DV522), který po napadení nočním stíhačem nouzově přistál asi 40 km jihozápadně od Marsa Matruk. Před nouzovým přistáním část osádky Wellingtonu opustila letoun na padácích. Jeden z členů osádky zahynul, dva byli zraněni. Zbylým letcům se po tříhodi-

novém nočním pochodu pouští podařilo dostat na britskou stranu bojové linie, kde byli objeveni a zachráněni motorizovanou hlídkou.

Přistání na břicho v poušti po mém 4. sestřelu

Dne 28. června jsme opět startovali z Derny k nočnímu stíhacímu letu do okolí Marsa Matruk, který byl mezitím obsazen německými jednotkami. Již z velké dálky jsme opět rozeznali osvětlovací pumy Angličanů, kteří bombardovali náš přisun. Byla jasná měsíční noc. Asi po dvou hodinách letu jsme dosáhli pruhu osvětlovacích pum. Ve 23.58 jsme objevili Wellington. Okamžitě jsem jej napadl dávkou zezdola zezadu. Pravý motor začal hořet. Po zásahu motoru Wellington náhle velmi zpomalil a pilot stroj silně potlačil. Okamžitě jsem přiškrtil své motory, abych zůstal za Wellingtonem a mohl provést svůj druhý útok. Moje rychlost byla ale tak velká, že jsem letěl s asi 200metrovým odstupem ve stejné výšce vlevo vedle Wellingtonu. V téže okamžiku jsme uviděli ústové záblesky ze zbraní zadního střelce a uslyšeli zásahy do našeho letadla. Jedna střela se roztržila v naší kabině v místě uložení zbraní. Střepina mě zasáhla nad pravé oko a do pravého ramene. Můj radista Carlos dostal střepinu do nohy. Pronásledování jsem však nevdal. Přitom jsme klesali stále více k zemi, na niž jsem mohl ve světle měsíce jasně rozeznat vozidla. Po několika stech metrech Wellington nouzově přistál. Zvedl jsem svůj stroj opět nahoru, abych se poohlédl po dalším cíli. Můj palubní mechanik mě však upozornil, že teplota chlazení pravého motoru stále stoupá. To znamenalo, že chlazení bylo zasaženo a já jsem musel tento motor vypnout, protože by mohl začít hořet. Protože to byl můj první pokus o let na jeden motor, koncentroval jsem celou svou pozornost na tento poškozený motor.

Když se mi konečně podařilo nastavit vrtuli do praporu a motor odstavit, začal náhle hořet i levý motor. Ten jsem během svého soustředění na pravý motor vůbec nehlídal. Okamžitě jsem odstavil kohout levého motoru, který přerušil přívod paliva. Teď byla každá rada drahá.

Měli jsme dvě možnosti, buď vyskočit z našeho Ju na padácích, nebo zvážít noční přistání na břicho. Rozhodl jsem se pro druhou možnost, protože jsme měli výšku jen 300 metrů a bez výkonu motorů jsme se velmi rychle blížili k zemi. Upozornil jsem Friebena a Nugenta, aby se připravili k přistání na břicho. Blížili jsme se k povrchu pouště, který byl díky měsíčnímu svitu již dříve rozeznatelný.

Protože se hořící motor stále ještě protácel, mohl jsem vysunout přistávací klapky, abych snížil přistávací rychlost. Krátce před dopadem jsem dal povel k odhození horní části kabiny. Na přistání jsem však nasadil příliš brzy a narazil jsem do země ostruhou.



Mohutně to zapraskalo a kabina se zaplnila zvřeným prachem, ale pak stroj ležel na břichu a zastavil se. Rychle jsme opustili letadlo. Prachem se uhasil i požár levého motoru.

Měli jsme štěstí v neštěstí. Místo přistání bylo téměř úplně rovné, takže náš Ju 88 téměř nebyl poškozen. Chyběla pouze horní část kabiny a uražena byla břišní vana.

Poté co jsme si navzájem poblahopřáli k našemu přežití, prohlédli jsme motory po zásazích. Pravděpodobně byl v obou motorech zasažen chladící okruh.

V dále jsme slyšeli dunění děl na frontě. Po krátké chvíli se ze tmy vynořily postavy. Ozvalo se zvolání „hands up“ (ruce vzhůru)! Tento povel jsme přirozeně uposlechli, protože kromě mé pistole jsme neměli žádné zbraně, všechny byly pevně zabudovány v letadle. Rychle se však vyjasnilo, že to byli němečtí vojáci. Kamarádi z Afriky Korpsu nám dali díky na spaní, byla totiž půlnoc. Také byla ošetřena naše lehká zranění. Uložili jsme se do již vykopaných okopů a přikryli se dekami, protože v poušti je v noci citelně chladno. Když se v 6 hodin rozednilo a chtěl jsem vstát, objevil jsem na své dece škorpióna. Protože jsem předtím ještě nikdy škorpióna neviděl, pozorně jsem jej sledoval. I když se o jeho nebezpečnosti vyprávěly hororové historky, vrátil jsem mu jeho svobodu.

Bylo pro mě těžké odloučit se od svého letadla, které nás doposud tak spolehlivě doprovázelo. Měl jsem až do konce války citlivou vazbu k letadlu, které jsem pilotoval, protože osádka a letadlo – to byla jednota, v níž jsme byli navzájem svázáni ve zdaru i zkáze.

Start s R4 + GK v El Quasaba ve 21.40 – nouzové přistání v poušti v 00.10. Sestřel ve 23.58.

Zpátky k útvaru

Nyní byl naším hlavním problémem návrat k útvaru do Derny. Vojáci nás Kübelwagenem dovezli na silnici Via Balbia. Zastavili jsme prázdný otevřený nákladník a nastoupili na korbu. Jeli jsme šílenou jízdou (přičemž jsme byli pořádně rozřeseni) směrem na Tobruk, kam jsme se po několika hodinách konečně dostali.

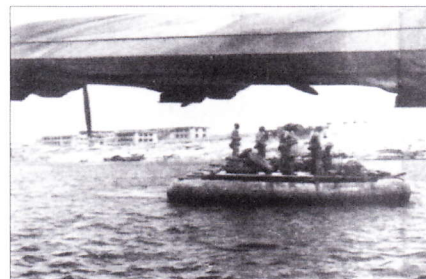
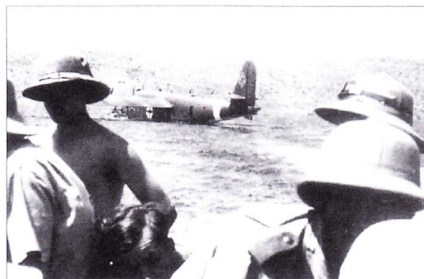
Byl už čas, abychom se hlásili u svého útvaru. Služebna Wehrmachtu nám zajistila spojení. U našeho útvaru byli velmi potěšeni, že jsme přistání přežili a dokonce dosáhli 4. sestřelu. Hlášení o našem pohřešování již odešlo do Catanie a mohlo být ještě včas zastaveno.

Kamarádi nás chtěli odvézt autem. Jelikož to mohlo trvat hodiny, šli jsme na pláž, abychom smyli prach z cesty. V Tobruku nám bylo sděleno, že si můžeme odvézt zásoby z ukořistěných anglických skladů potravin a zásob. Ty totiž padly neporušené do německých rukou. Při vstupu do skladu jsme museli podepsat prohlášení, že jsme oprávněni převzít potraviny pro 10 osob. Více jsme my tři stejně nebyli schopni unést. V první řadě jsme hledali konzervy a nabalili je do ruksaků, neboť zde byla i anglická výstroj. Nikdy nezapomenu na požitek, který jsem pocíťoval při vyprazdňování plechovky ananasu. Brzy se také objevilo auto našeho útvaru. Ke svým kamarádům v Derně jsme dorazili o půlnoci a odevzdali jim část našich „ukořistěných“ pokladů. Po krátkém přivítání a poklepávání po ramenou jsme úplně vyčerpaní klesli na nafukovací matrace v našich stanech.

Rökkerem sestřelený protivník dosedl nedaleko osady Amriya. Šlo o Wellington Mk.IC ze 108. squadrony RAF (R1029). Osádka S/Ldr Jacklina přežila nouzové přistání bez úhony.

Během prvních dvou týdnů července podnikla Rökkerova osádka několik letů na Ju 88 C-6 (R4 + EH), ale jednalo se spíše o kurýrní lety a přelety na jiné základny. Bohužel při jednom takovém letu, dne 15. července, se v Tobruku přistání příliš nepovedlo a s Ju 88 C-6 (R4 + EH, W.Nr. 360247) sedl Rökker na břicho. Rozsah poškození Junkersu byl téměř 45%. Nikomu z osádky se ovšem tentokrát nic nestalo. Zpět na základnu Iraklion se celá Rökkerova osádka přepravila na palubě transportního Junkersu Ju 52/3m a převzala jeden z dalších stíhacích Junkersů.

Počet sestřelů i ztrát I./NJG 2 se zvýšenou aktivitou Spojenců rostl. Dne 23. července přišel jeden z dalších přesunů. Osm osádek i s letouny odlétlo na základnu El Quasaba. Situace v Africe se pro Brity neustále



Snímky z přístavu Tobruk, kde se personál I./NJG 2 naloduje do létajícího člunu BV 222 Wiking X4 + EH pro odsun z Afriky.

zhoršovala a zejména kolem Tobruku začalo být hodně dusno. Dne 28. července 1942 patnáct minut před devátou večerní hodinou odstartoval Rökker na Ju 88 C-6 (R4 + EK) právě do oblasti tohoto přístavu, aby napadl britské bombardéry, které toto místo tou dobou velice rády bombardovaly. Ve 23.10 právě u Tobruku Rökker jednoho z útočníků sestřelil. Jednalo se o Wellington Mk.IC (HX364, volací písmeno K), který nouzově přistál 48 km jihovýchodně od Tobruku a celá osádka včetně velitele Sgt H. R. Osborna byla zajata.

3. srpna 1942 nastal přesun techniky i personálu I./NJG 2 zpět do Catanie. Malou zajímavostí je fakt, že mimo transportních Ju 52/3m byl k tomuto účelu použit i šestimotorový hydroplán Blohm-Voss BV 222 (X4 + EH). Přesunem do Catanie skončilo působení I./NJG 2 ve Středomoří. Dne 27. srpna 1942 se útvar vrátil do Evropy. Novou základnou se stal Melsbroek nedaleko Bruselu v Belgii.

Jaká byla bilance téměř ročního působení jednotky na tomto bojišti? To je otázka, na kterou asi nikdo nedokáže stoprocentně odpovědět. Němečtí piloti nahlásili v období od 20. listopadu 1941 do 27. srpna 1942 celkem 41 sestřelů. Čtyři z nich si připsali na své konto po pěti sestřelech. Jsou to Hptm. Harmstorf, Hptm. Semrau, Obfw. Sommer a také Lt. Heinz Rökker. Tyto úspěchy byly u Gruppe vykoupeny celkovou ztrátou 55 letců, z nichž 29 padlo a 26 zůstalo nezvěstných.

I./NJG 2 se ke Středozemnímu moři ještě na krátký čas vrátila, ale to už je jiná kapitola.

(Dokončení příště)

Petr Tomančák

RK-TECH

Nová prodejna:
OPAVA, Hauerova 5
Po-Pá 10-12 14-17

- airbushe Fengda, kompresory
- modely bojové techniky, letadel
- barvy, lepidla, pigmenty, washe

www.Rk-tech.cz

Rk-tech@email.cz; Info@rk-tech.cz

Telefon: 775 57 29 19

