

Johannes Kaufmann

MŮJ LETOVÝ DENÍK

Vzpomínky pilota luftwaffe



OMNIBOOKS

Copyright © Johannes Kaufmann, 1980
Translation © Vlastimil Dominik, 2021

ISBN 978-80-88274-62-9

Johannes Kaufmann

MŮJ LETOVÝ DENÍK

Vzpomínky pilota luftwaffe

Předmluva

Kapitán Johannes Kaufmann byl šťastný člověk. Zatímco během války zahynuly v bojích nebo při nehodách tisíce německých pilotů, Kaufmann přežil 212 operačních letů, řadu let jako instruktor luftwaffe, a mnoho přeletů a zkušebních letů často v mizerném počasí. Štěstí mu vydrželo deset let od jeho prvních výcvikových letů jako dvacetiletého začátečníka v roce 1935, až po jeho poslední operační let při doprovodu sebevražedných letounů v dubnu 1945, jejichž piloti zvolili, na rozdíl od Kaufmanna, raději smrt než porážku.

Přežití bylo v každém letectvu loterií, ale z Kaufmannova vyprávění je zřejmé, že to nebylo jen o štěstí. Nepochybně byl vynikajícím pilotem, v kokpitu se cítil jako doma, a v řadě situací, podrobně popsanych v jeho vzpomínkách, byl schopen se dostat z jedné krize za druhou. Díky těmto schopnostem se z něj přirozeně stal instruktor a větší část z první poloviny své kariéry v luftwaffe strávil výcvikem ostatních na tu stejnou technickou a praktickou úroveň, jakou měl sám. V důsledku toho se dostal k bojovým operacím až v červnu 1941, kdy se jako přeškolený pilot těžké stíhačky

létající s Messerschmittem Bf 110 podílel na počátečních měsících německého tažení operace „Barbarossa“ proti Sovětskému svazu.

Právě zde jeho vyprávění skutečně ožívá. Vzpomíná, že roky práce instruktora ho zcela naplňovaly, ale chybělo mu vzrušení a výzvy boje. Jeho líčení života jako mladého pilota luftwaffe pokrývá celou historii Hitlerovy války, od podpory pozemních operací v roce 1941 přes podporu německým tankovým jednotkám při drtivé porážce Rudé armády, až po závěrečnou zoufalou snahu zastavit neúprosnou bombardovací ofenzívu, když jako velitel letky každodenně vzlétal s vědomím, že to může být jeho poslední operace. V mezidobí, kdy létal u Stalingradu a s 40. bombardovací eskadrou rozmístěnou v západní Francii byl zapojený v námořních operacích, se vrátil do Německa, aby se obratem přeškolil na pilota jednomístné stíhačky a pokračoval v akcích u Arnhemu, během Bitvy v Ardenách a v předem ztracené snaze o zastavení valícího se postupu Sovětů na Berlín. Kaufmannovy často živě podávané vzpomínky na lety a operace se budou líbit každému s touhou pochopit, jaké to bylo, létat na jednu nebezpečnou misi za druhou.

Z toho, co je obyčejné a otevřené vyprávění běžného pilota o vzepětí a pádu německého vojenského letectva ve 30. a 40. letech minulého století, vyčnívá několik věcí. Kaufmann poskytuje velké množství podrobností z pozadí o životě v luftwaffe od ubytování (po všech stránkách luxusní v ubikacích letectva postavených ve 30. letech, spartánské v poli), přes stravu (skoro vůbec si nestěžuje, že by měl hlad), po výcvikové plány a učební předměty různých výcvikových základen, kde se jak učil, tak i vyučoval umění létání. Nešetří chválou pozemního personálu, té základní složky letectva, která udržuje letouny v dobrém stavu, do druhého dne nebo ještě dřív opravuje škody a potýká se s klesajícími dodávkami náhradních dílů. Mnohem méně nadšený je ze svých nadřízených, kteří na předletových poradách často nedávají pilotům úplné nebo přesné informace, poskytují jim zmatené meteorologické údaje, a pak si na poletových poradách stěžují, když jejich osádky nedosáhnou stanovených cílů.

Druhým nápadným rysem Kaufmannova příběhu je rozsah, v jakém luftwaffe improvizovala, aby se vypořádala s množstvím požadavků vytvářených Hitlerovou strategií. Kočovní kariéra, jakou sám Kaufmann zažil, když přecházel z jednoho letounu na druhý, zjevně náhodně se přesouval z jedné fronty na druhou, je dokladem toho, jak bylo pro luftwaffe

těžké se vyrovnat s rozmanitými požadavky na pozemní podporu, operace proti vojenským cílům, letecké boje na moři a obranu proti bombardérům a jejich doprovodu. Z žabí perspektivy byl Kaufmann přesvědčen, že by se disponibilní letecké zdroje daly využít lépe. Když ho převedeli do role podpory pozemních jednotek v Sovětském svazu, neměl skoro žádné zkušenosti, dostal stěží dostatečný výcvik a jako mnoho jiných si rozvíjel své taktické schopnosti a celkový operační přehled v tvrdých lekcích boje. Zlepšování v taktickém chování se často jeví spíše jako výsledek pooperačních diskuzí mezi samotnými piloty než jako vliv nadřízených. Kaufmann se naštěstí pro něj rychle učil, takže přechody mezi jednotlivými typy letounů na něj neměly moc velký vliv. Létal dokonce v jednotce, jejímž úkolem bylo testovat a pak přejmout jako náhradu za zastarávající Bf 110 nešťastný Me 210, letoun, v němž kvůli špatné ovladatelnosti zahynulo mnoho pilotů. Kaufmann létal v tomto letounu bez nehody, ale v této knize hodnotí jeho konstrukci jako „katastrofální“. Skončil létáním na Messerschmittu Bf 109 a ukázalo se, že je na jednomístném stroji stejně dobrým stíhacím pilotem jako byl na těžké dvoumotorové stíhačce Bf 110. Ovšem koncem roku 1944 považoval poslední typ Spitfiru za mnohem lepší letoun.

Nejzvláštnějším rysem této autobiografie jsou téměř úplně chybějící zmínky o širším světě, v němž žil a působil. Čtenář si tak nemusí vůbec uvědomit, že Kaufmann sloužil jedné z nejbrutálnějších diktatur ve dvacátém století. Zaznamenává dokonce přelet nad vesnicí Dachau v roce 1936, aniž by se zmínil o tábore pod sebou. Samotný Kaufmann navíc upozorňuje, že on a jeho kolegové věděli, že je prozíravé „nechávat si své názory na současné události pro sebe“, ale přesto je těžké uvěřit, že by si nebyl vědom existence státních represí, nebo že by si při službě na východní frontě vůbec nevšiml krutostí působených všude kolem něj. Jeho vyprávění perfektně zapadá do obrázku „čistého“ wehrmachtu, který se silně obhajoval v prvních desítkách let po skončení války v roce 1945. Ale jeho paměti, poprvé vydané v roce 1989, vyšly právě v době, kdy němečtí historici důkladně zkoumali archivy a odhalili, jak byly německé ozbrojené síly kompromitovány prováděním rutinních zvěrstev a pomocí při genocidě Židů. Jen o několik let později se uskutečnila velká výstava „Zločiny wehrmachtu“, která podnítila nelítostnou veřejnou debatu o míře, v jaké němečtí vojáci pomáhali při zločineckých aktivitách na východní frontě

nebo o nich věděli. Kaufmannova kniha přispěla do mlýna těch, kdo tvrdili, že se většina wehrmachtu nepodílela na krutostech, ke kterým došlo na východě i jinde. Pravdou je, že samotný Kaufmann možná nebyl něčeho takového svědkem, ale mezi těmi, kdo sloužili na východě, se o tom hodně mluvilo. Při psaní svých vzpomínek se zjevně rozhodl zůstat „opatrný“, pokud šlo o cokoli jiného kromě svého létání. Ve své knize vystoupil z tohoto rámce jedinkrát ve svém líčení účasti na Hitlerově projevu v roce 1942. Podle jeho vyjádření to byl tříhodinový monolog, ale seděl tam s „fascinovanou pozorností“. Zdá se, že byl příliš naivní, aby si uvědomil, že to není pro jeho poválečné čtenáře příliš prozíravé přiznání.

Mlčí také o válečných taženích, na nichž se podílel. Na řadě míst v knize zaznamenává, jak málo on a jeho kolegové piloti věděli o tom, co se děje, a je to samozřejmě případ, kdy historici příliš snadno zapomínají, že obyčejný letec nebo voják ví jen o svém malém kousíčku dění a ve skutečnosti vůbec netuší, jaká by mohla být celková strategie a záměry těch nahoře. Když se těsně před zahájením „Barbarossy“ sám ocitl na východě, se svými přáteli přemítali o tom, že by Sovětský svaz mohl poskytnout Hitlerovým armádám volný průchod sovětským územím na Blízký východ, aby udeřily na Brity v Egyptě z týlu. Kaufmann se možná rozhodl vylepšit své vyprávění znalostí pohledu zpět, ale místo příběhu, který vypráví, podává otevřenější vyjádření o malé snaze vojenských i politických orgánů mít na frontě informované vojáky. Ovšem zdá se, že nezpochybňuje oprávněnost toho, co dělal v Sovětském svazu. Když jde o posouzení, co je správné a co špatné, jeho líčení svědčí o jakési neutrálnosti. Jak se válka chýlila ke konci, Kaufmanna a jeho kolegy nezajímalo ani tak, že německá porážka je jen odplatou za roky agrese, ale co se s nimi stane, až bude po válce.

Jeho věcný přístup k válce je odrazem skromné osobnosti a profesionální poctivosti. Jen zřídka si sundává masku poslušného vojáka, který bez otázek dělá, co je mu řečeno. Občasné záblesky citového života se objevují ve chvílích, kdy ztrácí blízké přátele, ale strach nebo obavy zůstávají skryty. Zdá se, že jeho filozofií bylo dělat práci, kterou dostává, a neremcat. Dokonce i v líčení své poslední operace se *Selbstopfer* – sebevražednými piloty – zůstává mimořádně nezaujatý a poznamenává, že mají palivo jen na dolet ke svým cílům a nemají padáky. Tenhle poslední

čin zbytečného hrdinství není nic pro něj. Kaufmann, pilot veterán, přežívá, zatímco všichni kolem něj se řítí v plamenech k zemi.

Richard Overy
Exeterská univerzita

Část I

Roky míru

Kapitola 1

Pilotní škola Magdeburk

Pod mými křídly ubíhaly trosky Berlína. Ačkoliv to ráno 1. května 1945 bylo počasí dobré, nedokázal jsem uprostřed té dýmající devastace dole rozeznat žádné podrobnosti pozemních bojů. Když jsem zatočil se svým Bf 109 pryč od hlavního města a zaujal jsem kurs k základně, moc jsem si neuvědomoval, že tento krátký, ale neúspěšný průzkumný let je poslední misí mé letecké kariéry v luftwaffe – kariéry, která skoro přesně na den trvala deset let.

Všechno to začalo ve chvíli, kdy se kola podvozku malého Focke Wulfu Fw 44 „*Stieglitz*“, cvičného dvojplošníku, odlepila od travnatého povrchu vzletové a přistávací dráhy asi 120 kilometrů jihozápadně od mé současné pozice. Bylo to 27. dubna 1935 přesně v 10.26 hodin. A tím místem byl Magdeburk.

Nově otevřená pilotní škola Magdeburk byla zřízena na pozemku sousedícím s tehdejším hlavním městským letištěm Magdeburk–Východ. Jak jeho název naznačuje, letiště se nacházelo na východním předměstí města u silnice vedoucí do Postupimi a dál do Berlína.

Bloky ubikací školy stojící severně od této silnice byly postavené v ultramoderním stylu. Říkalo se, že jejich vzhled hodně vděčil čistým liniím současné italské fašistické architektury. Měly samozřejmě hodně daleko do tradičních starých pruských vojenských baráků s jejich

zasmušile vyhlížejí podobou cihlových pevností. Místnosti byly dobře zařízené, světlé a prostorné. Poskytovaly nejen pohodlné ubytování, ale stejně důležité bylo také to, že se ideálně hodily k dlouhým hodinám nerušeného studia. Navíc tam byla po ruce četná zařízení pro sportování a méně formální vojenské činnosti. Blízko byl také plavecký bazén a pušková střelnice.

Samotné letiště se nacházelo na jižní straně postupimské silnice. Jak bylo tehdy běžné, mělo travnatý povrch a kruhový tvar. Kolem jeho obvodu byly v odstupech mezi sebou administrativní budovy, ve kterých sídlilo velitelství letiště a pracoviště řízení létání, dílny, hangáry pro letouny, plus všechny nezbytné sklady techniky a materiálu, nádrže s palivem a podobně.

Letiště mělo dvě souběžné dráhy, jednu pro vzlety a druhou pro přistávání, vyznačené řadou praporek. Prostor mezi nimi, kterému se říkalo „neutrální zóna“, umožňoval vracejícím se letounům otočit se po přistání na konci dráhy a naprosto bezpečně pojezdět zpět na začátek vzletové dráhy. To zajišťovalo neustálý a ničím nerušený provoz. Veškerý pohyb letounů po letišti se řídil z tak zvaného „*Startwagenu*“, což byl jednoduše dvoukolový vozík používaný jako mobilní pracovní stůl, u kterého službu konající zapisovatel zaznamenával do deníku časy všech vzletů a přistání. Obvykle stával blízko dráhy a jeho přesné umístění označoval velký bílý prapor s černým diagonálním křížem, takže byl pro všechny dobře viditelný. Pro noční létání se všechny praporky vyznačující dráhy nahradily přenosnými svítilnami. Osvětlyly se rovněž všechny překážky na drahách nebo v její bezprostřední blízkosti. Ale v tehdejší době neměla škola žádné osvětlení pro navedení letounu na osu dráhy.

Pilotní škole v Magdeburku tehdy velel major Stumm. Pomáhal mu poměrně málo početný administrativní personál. Pilotní instruktoři byli směsicí vojenských a civilních osob, jež společně řídili kapitán Heinzinger a pan von Bornstedt. Studenti byli příslušníky výcvikové roty pod velením poručíka svobodného pána von Sichardta. Rotu tvořily dvě skupiny, z nichž ta první zahájila pilotní výcvik již v říjnu 1934. Já jsem patřil do druhé skupiny, jejíž výcvik začal ke konci dubna 1935.

Můj první let toho 27. dubna s instruktorem skupiny rotmistrem Bachmannem ve Focke Wulfu Fw 44 *Stieglitz* trval pouhých dvacet minut. Byl to první z pěti takových úvodních letů během čtyř dnů. Měly dvojí účel –

seznámit nás nováčky s bezprostředním okolím letiště a také dát nám příležitost, abychom si sami vyzkoušeli, jak letoun reaguje na řízení. Knipl jsme mohli držet nejprve jen velmi lehce, sledovali jsme každý jeho pohyb prováděný instruktorem a jednoduše jsme si tak zvykali na pocit za letu. Byl to úchvatný zážitek a ideální příprava na týdny intenzivního výcviku, které jsme měli před sebou.

Ve skutečnosti to trvalo přes dva měsíce důkladného teoretického a praktického výcviku, než jsem mohl podniknout sólový let. Pak, 4. června, nastal ten velký den. Ještě jeden poslední kontrolní let se zkušebním instruktorem nadrotmistrem Schmidtem. Zřejmě byl s mým pokrokem spokojený, protože vylezl z letounu a utrousil jen „to stačilo“. Prohodil pár slov s mým pilotním instruktorem svobodníkem Schaffranekem, který okamžitě nařídil jednomu letci, aby na vzpěry křídel mého letounu upevnil dva úzké dlouhé červené praporky.

Tyto barevné látkové pruhy sloužily jako varování pro všechny letouny letící v blízkosti letiště, aby se mi zdaleka vyhnuly. Mít tyto vše říkající červené praporky na letounu neznamenal žádnou ostudu nebo stigma. Prostě to bylo rozumné preventivní opatření. Ale když se tihle nováčkovští piloti soustřeďovali na provedení toho tak vrcholně důležitého sólového letu bez nějakého incidentu, připravovaly je o jejich uklidňující zástěrku anonymity.

Pokud jde o mne, musím přiznat, že když jsem se usadil do kokpitu, motor tiše předl, a já čekal na povolení ke vzletu, cítil jsem nervozitu, ale také jsem si věřil. Na startovní čáře se shromáždil obvyklý zástup spolustudentů. Se zájmem sledovali dění a jak to při takových příležitostech bývá, smáli se a vtipkovali.

Konečně jsem uviděl službu konajícího poddůstojníka mávnout velkým bílým praporem s diagonálním zeleným křížem na něm. Vzlet povolen! Od té chvíle šlo všechno jako po drátkách. Posunul jsem plynovou páku dopředu a *Stieglitz*D-EPYF se rozjel. Jak na trávě zrychloval, udržoval jsem ho v přímém směru. Když byl letoun ve vzduchu, udělal jsem s ním podle rozkazu jeden okruh kolem letiště a přesně po čtyřech minutách jsem ho zase posadil na zem na tři body jako podle učebnice, kdy se kola podvozku a ostruhové kolo dotkly země současně.

Můj první sólový let, který byl celkově mým dvaosmdesátým letem, proběhl naštěstí bez jakéhokoliv zádrhelu. První sólový let je hlavním

milníkem v letecké kariéře všech pilotů a živě si vybavuji svůj hlavní emotivní projev, kterým bylo nadšené uspokojení mírněné nemalou úlevou – nepochybně pocit, jaký měl i můj instruktor!

Rychle po sobě následovaly čtyři další lety. Všechny proběhly stejně hladce; ten poslední ukončil v ten skutečně památečný den mé letové povinnosti. Ale ten večer se žádná oslava nekonala. Všichni jsme stále byli úplnými začátečníky a instruktoři nám dali jasně na vědomí, že v téhle počáteční fázi našeho výcviku není žádný důvod k oslavám. Za dostatečnou odměnu se považoval pocit, že jsme něco dokázali.

Během celého našeho výcviku se kladl největší důraz na pořádek a disciplínu a doslova všichni se podle toho snažili chovat. Naši nadřízení byli nároční, ale nijak přehnaně. Byli přísní, spravedliví a starostliví. Požadavky, které se na nás kladly, byly mimořádně náročné, ale s vytrvalostí a poctivým výcvikem byly dosažitelné.

Kromě pilotního výcviku jsme museli zvládnout rozsáhlý teoretický program zahrnující všechny aeronautické náležitosti. Kromě toho jsme museli velkou část toho mála času mimo službu věnovat sportu, který byl zvolen tak, aby nás udržoval v kondici a v dobrém zdravotním stavu. Ta čistě vojenská stránka našeho základního výcviku – říkejme tomu třeba pořadová cvičení – se omezovala na soboty. Neděle byly určeny k odpočinku, osobním záležitostem a tichému přemítání. Na začátku kursu jsme nedostávali na víkend opuštěný, i když za mimořádných okolností jsme někdy mohli dostat na neděli čtyřadvacetihodinovou propustku.

My, studenti, jsme měli všichni stejný cíl – získat pilotní licenci. Za každou cenu jsme se chtěli vyhnout vyloučení z kurzu. Příkazem dne bylo kamarádství a sebedisciplína. A přes mnohé na nás kladené požadavky dávala naše malá skupina najevo tichou rozhodnost.

Výcvik rychle pokračoval a velmi brzy pro nás nastal čas podstoupit první pilotní zkoušky. Jejich složení si vyžadovalo všechny naše nově získané pilotní schopnosti – a také trochu štěstí. Hlavním cílem bylo získání kýžené licence třídy B-2 (brzy se přejmenuje na licenci vojenského pilota). Toho se dosáhlo ve třech fázích, z nichž tu první pokrývala licence třídy A-2 z výcvikového programu. K úspěšnému dokončení programu A-2 musel pilot ve výcviku splnit následující úkoly:

- sedmnáct perfektních přistání na domácím letišti plus řada letů s různě stanovenými podmínkami;**

- dvanáct přistání v otevřené krajině na odlehlých neoznačených a neupravených polích nebo loukách a vzlety z týchž míst;
- jeden hodinový let ve velké výšce (3000 metrů nad mořem);
- dva přelety a každý s jedním mezipřistáním;
- jeden přelet s dvěma mezipřistáními.

V počátečních letech luftwaffe se kladl velký důraz na pilotův výcvik. Byl mimořádně důkladný a trvalo skoro čtyři měsíce, než jsem získal licenci A-2. Mezi 27. dubnem a 23. srpnem 1935 jsem absolvoval nejméně 241 výcvikových letů o celkovém trvání 37 hodin a 58 minut. Během této počáteční fáze jsme používali základní cvičné dvojplošníky Focke Wulf Fw 44 *Stieglitz* a Heinkel He 72 *Kadett*.

V našem nabitém programu se nedalo zvolnit. Hned druhý den po získání licence A-2 jsem začal výcvik pro licenci B-1. Tato druhá fáze našeho výcviku byla výrazně kratší a víc koncentrovaná než ta první. Během pouhých pěti týdnů jsem na 150 letech nalétal dalších pětasedesát hodin. Obsah samotného výcviku se nelišil od výcvikového programu A-2, ale požadavky teď byly mnohem náročnější. Léтали jsme na těžších, výkonnějších a pokročilejších cvičných letounech – konkrétně Arado Ar 66 a Albatros L 75 – a museli jsme zvládnout umění akrobacie, létání ve formaci a nočního létání.

V čase mezi těmi sto padesáti lety, které vedly k získání licence B-1, byly zařazeny následující specifické testy, z nichž každý se musel složit k plné spokojenosti instruktora:

- jeden hodinový výškový let ve čtyřech tisících metrech nad hladinou moře;
- čtyři přistání v Ar 66 v otevřené krajině na neupraveném poli;
- čtrnáct akrobatických letů o celkovém trvání deset hodin a pětapadesát minut (včetně jednoho cvičného letu trvajícího 33 minut s instruktorem);
- jeden závěrečný zkouškový akrobatický let;
- dvanáct letů ve formaci – každý trvajících hodinu a pětapadesát minut;
- osm nočních letů s celkovým trváním pět hodin a osmapadesát minut;
- dva orientační lety trvajících hodinu a sedm minut (ve výšce méně než padesát metrů);

- čtyřicet přeletů zahrnujících jedenáct mezipřistání na neznámých letištích (o celkové délce 4658 kilometrů).

Třetí a závěrečná část magdeburského kurzu nejen podstatně zvýšila naše pilotní schopnosti, ale také výrazně rozšířila naše celkové zkušenosti s létáním. Zatímco výcvikové programy A-2 a B-1 nás naučily, metodicky krok po kroku, techniku ovládání letounu za letu, tahle poslední fáze na nás, jako jednotlivce, kladla další požadavky. Jak výcvik pokračoval, každý z nás prošel hodnocením; povzbuzovali nás, abychom stavěli na svých silných stránkách a abychom se pokud možno snažili napravit své konkrétní slabé stránky.

To mělo mít přímý efekt na naše následné kariéry v luftwaffe – a na konečné osudy. Během této fáze totiž musel personál školy a instruktoři rozhodnout, pro jaký druh služby se nejlépe hodíme; například kdo z nás projevuje talent, který by z něj udělal dobrého stíhacího pilota a kdo z nás má povahu a schopnosti vhodnější pro létání s bombardérem nebo průzkumným letounem. Přirozeně jsme si uvědomovali, o co jde, a tlak na nás byl mimořádný.

Kurz B-2 nás uvedl do širokého spektra nových a různorodých typů letounů. Mezi nimi byl jednomístný Focke Wulf Fw 56 *Stösser*, elegantní moderní cvičný hornoplošník a obranný stíhač, mnohem těžkopádnější Heinkely He 45 a He 46, které byly konstruovány jako bombardéry, respektive taktické průzkumné letouny, a lehké dopravní letouny Junkers W 33 a W 34. Ty dva typy Heinkelů se používaly především k nácvikům letu ve formaci, zatímco dvojice Junkersů se uplatňovala na dlouhých přeletech.

Před získáním licence B-2 12. prosince 1935 jsem si zapsal do letového deníku dalších celkem 142 letů, které představovaly souhrnně 52 hodin a 50 minut letového času. Z tohoto času jsem více než jedenáct hodin strávil výcvikem létání podle přístrojů. Během těchto cvičných letů se od nás neočekávala žádná navigace. Jejich jediným cílem bylo dobře nás obeznámit s letem podle přístrojů. Seděli jsme za zakrytými okny na levém sedadle v kokpitu Junkerse a na pravém sedadle byl instruktor, který sledoval, jak si vedeme, a staral se o navigaci.

Bez jakéhokoliv výhledu ven jsme měli provést s použitím přístrojů na palubní desce před sebou řadu konkrétních manévru. K nim patřily:

- zachování stanovené výšky letu pomocí přesného výškoměru;

- udržení určeného kursu sledováním střelky na magnetickém kompasu (opakovač);
- provedení řízené zatáčky stálou rychlostí dva stupně za vteřinu; úplný okruh měl být dokončen za tři minuty;
- získání a ztráta výšky uvnitř stanoveného výškového rozpětí s použitím variometru (indikátor rychlosti stoupání/klesání) stálou rychlostí plus mínus dva metry za vteřinu.

Vzhledem k poměrně krátkému času věnovanému výcviku létání podle přístrojů bylo dost obtížné tyhle náročné požadavky splnit. Znamenalo to z naší strany tvrdou práci a velké úsilí. Instruktoři od nás neustále vyžadovali maximální dokonalost a my jsme si nemohli dovolit ani na okamžik ztratit koncentraci. Ten výcvik byl možná hodně tvrdý, ale ukáže se, že to za tu námahu stálo a v následujících měsících a letech budeme za něj vděční.

Intenzita výcvikového programu v Magdeburku byla tak vysoká, že jsme se nemohli ohlížet na čas. Tak například zvláště hektickým dnem bylo 13. září uprostřed kurzu B-1 – první vzlet v 09.29, konec denního letového programu v 16.30; začátek programu nočního létání v 19.42, poslední přistání v 02.50 následující den.

A možná by se mělo zdůraznit, že náš pracovní den nezačínal nástupem do kokpitu. Předtím jsme museli pomáhat také s přípravami na denní létání – vytlačit letouny z hangáru a rozmístit praporky označující vzletovou a přistávací dráhu. A když v daný den létání definitivně skončilo, museli jsme pomáhat pozemnímu personálu s údržbou a přípravou letounů na program plánovaný na příští den.

Mezitím, a navíc k hodinám stráveným ve vzduchu, jsme procházeli velmi důkladným školením v mnoha specializovaných předmětech vztahujících se ke všem tématům v letectví. Faktem je, že ještě než jsme se mohli vůbec přiblížit k nějakému letounu, během dlouhých hodin v učebně už do nás vtloukali základy aviatiky. K těmto jednotlivým předmětům zařazeným do úvodních fází kurzu patřily:

- aerodynamika;
- věda o létání;
- letecké motory;

- přístroje;
- seznámení se s letounem;
- pravidla a předpisy leteckého provozu;
- označení letišť a překážek;
- meteorologie;
- navigace a čtení mapy;
- řešení nouzových situací;
- úvod k programu cvičných letů.

A jakmile tyhle cvičné lety začaly, většina těchto předmětů se školila podrobněji a přizpůsobovala se našemu pokroku v létání. Na konci kurzu jsme museli složit písemnou zkoušku ze všech těch předmětů a u některých se dokonce vyžadovala ještě ústní zkouška. Práce v učebně na nás kladla stejně vysoké nároky jako praktický výcvik. Personál školy očekával z naší strany pouze naprosto soustředěné věnování se kurzu. Vytvořili na nás velký tlak, ale byla to metoda, která se měla ohromně vyplatit.

Další velice cennou součástí kurzu byl čas, který jsme strávili pomocí pozemnímu personálu při údržbě školních letounů. Mělo to pro nás dvojitý přínos. Kromě toho, že jsme získali dobré základní znalosti o fungování letounu, jsme také navázali osobní vztahy s mechaniky a byli jsme schopni ocenit důležité, ale často opomíjené úkoly, které plnili.

Občas jsme také dostávali rozkaz, abychom se hlásili ke službě v opravářské dílně. Zde jsme měli příležitost se osobně seznámit s technologickými postupy speciálnějších prací při údržbě motorů, draků a přístrojů. Výrazně to přispělo k našemu stále narůstajícímu souboru znalostí a mělo to přínos zejména pro ty technicky méně nadané mezi námi.

Náš prvotní výcvik jsem záměrně popsal detailně, abych tím ilustroval, jakou důležitost luftwaffe přikládala v těchto počátečních letech poskytnutí důkladných základů svým novým brancům. Ovšem kvalita výcviku, jaké se naštěstí dostalo nám, se nevyhnutelně stala obětí nadcházející druhé světové války. Po jejím začátku a jak konflikt pokračoval, se tyto standardy neustále snižovaly a kurzy se ustavičně zkracovaly tak, že se v závěrečných fázích války tyto výcvikové programy pro nové mladé piloty neměřily na měsíce a týdny, ale na hodiny a dokonce na minuty!

Ale tento katastrofální stav měl nastat až po deseti letech a přes důkladnost našeho výcviku se věci nevyvíjely vždy přesně podle plánu, a to dokonce ani v odvážné nové luftwaffe v polovině třicátých let.

Příkladem toho je již zmíněné 13. září. Po brzkém začátku jsem pozdě odpoledne dokončil svůj letový program za dne. Pak jsem měl skoro tříhodinovou přestávku, během které jsem si mohl trochu odpočinout a něco sníst, než jsem přesně v 19.42 vzlétl na svůj první noční cvičný let. Výcvik nočního létání pak s dalšími krátkými přestávkami pokračoval až do časných ranních hodin následující dne.

Můj poslední let byl třicetiminutovou zkouškou, kterou jsem naštěstí zvládl ke zjevné spokojenosti svého instruktora. Měl jsem z toho radost, takže mi ani nebylo líto, když jsem konečně v 02.05 opět přistál. Byl to konec vysilujícího čtyřadvacetihodinového dne, a když jsem vylézal z Arada Ar 66, imatrikulace D-IHAQ, cítil jsem se naprosto vyčerpaný.

Na závěr každého letového dne bylo zvykem, že student vystoupil na konci přistávací dráhy z letounu, vydal se pěšky na cestu k hangáru a nechal samotného instruktora s letounem pojíždět. Když jsem se ve společnosti malé skupiny kolegů studentů vydal unaveně přes letiště, utěšoval jsem se myšlenkou, že se musí cítit stejně vyčerpaní jako já. Ale jak brzy zjistíme, jednoho z nás zjevně nijak netěšila vyhlídka na plahočení trávou a rozhodl se s tím něco udělat.

Aniž by si toho kdokoliv z nás všiml, svobodník Müller, nezkrotný Berlínčan, který nikdy nepromarnil žádnou příležitost, nenápadně vylezl na palubu jednoho z čekajících Arad v naději, že se tak pohodlně svezl k hangáru. Stroj, který si vybral k té jízdě načerno, naneštěstí řídil instruktor jménem Lonzius, který byl také poněkud zvláštním člověkem. A Lonzius se z důvodů, které znal nejlépe on, rozhodl právě tu noc nepřipojit se k pomalému procesí letounů mířících zpět do hangáru, ale místo toho se vrátit na začátek vzletové dráhy. Tam krátce protočil motor na plný plyn a pak ihned vzlétl na trochu improvizované noční akrobacie.

Právě byl na vrcholu přemetu a visel tam na zádech skoro bez pohybu, když tichý noční vzduch prořízlo zoufalé kvílení. Velice zneklidněný Lonzius – „na chvíli jsem si skutečně myslel, že jsem vyrušil nějakého strašidelného ducha“ – neztrácel čas a vrátil se zase na zem.

Tam se ta záhada rychle vysvětlila, když si nějaký naříkavý hlas s nezaměnitelně silným berlínským přízvukem stěžoval: „Pane pilotní

instruktore, já jsem skoro vypadl!“ Byla to pravda, protože když to Arado balancovalo na zádech na vrcholu přemetu, Müller bez padáku, aniž by se obtěžoval připoutáním, se musel držet, jak to šlo, jelikož mu šlo o život. Otřesený Lonzius byl úplně do běla rozpálený a černému pasažérovi strašně vynadal. Ale tím ta záležitost skončila. Kdyby to instruktor nahlásil vyšším nadřízeným, náš kamarád Müller by byl téměř jistě disciplinárně potrestán, ale stejně tak by to odnesl i Lonzius za svou nepovolenou akrobacii.

Jen o dva týdny později jsem zažil trochu vzrušení i já. Bylo to 30. září, předposlední den kurzu B-1, a dostal jsem rozkaz provést dlouhý sólový přelet v Albatrosu L 75, imatrikulace D-IRIQ. Samotná trasa byla docela jednoduchá – z Magdeburku do Böblingenu a zpět, což bylo celkem asi 900 kilometrů. V Magdeburku bylo pěkné počasí, na obloze nebyl skoro ani mráček a viditelnost byla téměř perfektní. Předpověď pro Böblingen byla rovněž dobrá. Nevěděl jsem pouze to, jaké jsou povětrnostní podmínky mezi těmito dvěma městy, a jak se ukázalo, byla to důležitá informace.

Před letem jsem nevolal do meteorologické kanceláře. To bylo něco, co za nás vždy dělali instruktoři před rozhodnutím o denním letovém programu. Na svou obranu bych měl asi také říct, že to bylo v poměrně počáteční fázi našeho výcviku a naše znalosti meteorologické problematiky byly stále nedostatečné. Nikdo z nás by nebyl schopen vytvořit si ze zmatku map a tabulek, které byly k nahlédnutí v meteorologické kanceláři základny, přesný obrázek celkových povětrnostních podmínek.

K navigačním účelům jsem dostal jedinou mapu trasy. Tyto mapy v měřítku 1:300 000 se vytvářely pro každý výcvikový přelet. Přicházely v podobě souvislé role asi 20 centimetrů široké a byly vloženy do malých hranatých hliníkových pouzder. Na nich byla zřetelně vyznačena trasa letu, a jak let pokračoval, pilot ve výcviku mohl otáčením malého knoflíku na straně pouzdra mapu postupně posouvat a tudíž držet krok s krajinou ubíhající pod ním. To mapové pouzdro muselo pilotovi viset na krku, takže mu bylo neustále ihned k dispozici, a také se tím zajišťovalo, že mu neupadne na dno kokpitu nebo nevypadne ven.

Je potřeba si uvědomit, že jsme létali v letounech s otevřeným kokpitem jen s malým plexisklovým čelním štítkem jako ochranou před proudem vzduchu. Velké špatně padnoucí brýle, které nás stále otravovaly,

nám trochu chránily oči, ale současně do značné míry zmenšovaly rozsah periferního vidění.

Naše letecká výstroj sestávala z kombinézy – v létě lehké, v zimě podšité ovčí kožešinou – letecké přilby, vysokých bot a rukavic. Na sobě jsme měli také padákový postroj, k němuž jsme měli připevněný padák na sedadle. Celou tu výstroj byste nenazvali pohodlnou, ale byla nezbytná.

V 09.18 jsem vzlétl do Böblingenu. Během první části letu probíhalo vše hladce. Pomalým odvíjením mapy jsem byl schopen neustále kontrolovat svou polohu a letět po vyznačené trase.

Ovšem mezitím se počasí pomalu zhoršovalo. Začínal se objevovat slabý opar a zanedlouho jsem zpozoroval hradbu vysokých mraků hromadících se na jinak jasné modré obloze. Nejprve jsem jim nevěnoval moc pozornosti, ale postupně, téměř nepostřehnutelně, začaly vytvářet jednolitou nepřerušovanou pokrývku. Sotva hodinu po odletu z Magdeburku jsem letěl nad rozsáhlou oblastí nízko zvlněných kopců. Tato krajina se nazývala Durynská pánev. Navzdory oparu bylo přede mnou, vlevo a vpravo, zřetelně viditelné souměstí Erfurt a Gotha. Byl jsem přesně na trase.

Tohle malebné údolí, nad nímž jsem letěl, najednou skončilo a terén přede mnou se strmě zvedal. To byl začátek hornatějšího Durynského lesa a na jeho hřbetu se proti nyní světle šedivé obloze ostře tyčila tmavá linie vysokých stromů. A nad tímto úzkým pruhem jasné oblohy teď visel masivní mrak jako opona, která se každou chvíli spustí.

Až do této chvíle jsem zhoršujícím se povětrnostním podmínkám věnoval skutečně malou pozornost. Vůbec jsem si nepřipouštěl, že bych let přerušil a vrátil se zpět. Uznávám, že ačkoliv byl pruh jasné oblohy mezi zalesněným hřbetem a základnou mraků nad ním úzký, nepředstavoval žádný velký problém a nezavdával mi velkou příčinu k obavám. Držel jsem se kursu. Dodržoval jsem časový plán. A tak jsem se vydal k přeletu 2000 km² rozlohy Durynského lesa.

Ale zanedlouho začal sílit vítr a Albatrosem velmi brzy zmítaly poryvy bouřkového větru. Potom, celkem nečekaně, začalo pršet. Stmívalo se, a jak poryvy větru sílily, stroj se divoce otřásal. Najednou se kolem konců křídel hnaly první potrhané chomáče nízko letícího mraku. Ve snaze zachovat si

výhled na zem jsem se vzdal takové výšky, že jsem v té chvíli letěl jen kousek nad vrcholky stromů.

Všechno se odehrálo tak rychle, že jsem v té chvíli nemohl dělat nic jiného, než se snažit udržet tu bednu ve vzduchu a nenarazit do nějaké skryté skalní stěny nebo něčeho jiného. Jak si D-IRIQ probojoval cestu tou pekelnou vřavou, zápasil jsem s řízením letounu. Obrátit to? Ano, ve chvíli, kdy začalo pršet, jsem o tom uvažoval. Ale to už bylo příliš pozdě. To hrozné počasí mě už obklopilo i zezadu a cesta zpátky do Magdeburku byla úplně zablokována.

Neměl jsem jinou možnost, než dál bojovat a zírat čelním sklem bičovaným deštěm. Můj osud byl plně v rukou bohů počasí. Naštěstí je pohrávání se mnou začalo brzy unavovat. Podmínky se začínaly zlepšovat a po dalších asi deseti minutách jsem letmo zahlédl pod sebou letiště s jeho názvem vyvedeným velkými bílými písmeny: Meiningen. To se nacházelo přímo na mé trase! Pamatoval jsem si to jméno ze studování mapy trasy před odletem. Ačkoliv mnou můj nedávný zážitek pořádně otrásl, falešný pocit pýchy mi zabránil v sestupu dolů k mezipřistání.

Místo toho jsem pokračoval dál a neustále, i když poněkud nevyzpytatelně, jsem pokračoval v míření od jednoho kousku jasné oblohy k druhému. Není divu, že to v mé snaze udržet kurs nadělalo pěkný chaos, a během velmi krátké chvíle jsem si uvědomil, že jsem se naprosto ztratil. Kovové pouzdro s mapou jsem před dost dlouhou dobou odložil stranou. Jak jsem bojoval ve snaze ovládnout letoun, nemohl jsem sledovat let. Ten L 75 měl nectností víc než dost, zejména v bouřlivém počasí, a mohl být za letu ošidnou bestií.

Tehdejší letecké kompasy byly docela jednoduché a ten můj se s každým trhnutím a otřesem Albatrosu, který si probojoval cestu trvajícím silnou turbulencí, rozkmital. To znamenalo, že jsem mohl udržovat jen velmi přibližný směr letu. Byl jsem stále příliš nízko na to, abych viděl mezi těmi hradbami letících šedivých mraků dost krajiny a mohl vizuálně stanovit svou polohu. Svou přesnou polohu jsem mohl stanovit, teprve když jsem před sebou zpozoroval nezaměnitelný klikatý tok řeky Mohan.

Od této chvíle se počasí rychle zlepšovalo a nakonec jsem v pořádku, i když velmi pozdě, přistál v 12.55 v Böblingenu. O půl hodiny později jsem byl už zase ve vzduchu na zpáteční cestě do Magdeburku. Dostal jsem informaci, že se povětrnostní podmínky na trase zlepšily, a také se to

potvrdilo. Po klidném letu trvajícím něco přes dvě hodiny - o něco víc než polovina doby letu tam – jsem dosedl s letounem na svém domovském letišti.

Byl to památeční den, který jen tak nezapomenu. Vryl se mi do paměti tím, jakou důležitou roli v životě pilota hraje počasí. Od té doby jsem se intenzivně zajímal o meteorologii a vše s ní spojené. V následujících letech se ukázalo, že je to nejen užitečné, ale občas absolutně rozhodující.

Následně jsem se dověděl, že to, co jsem právě zažil, nebylo v žádném případě neobvyklé. V této oblasti se s drsnými podmínkami setkali i mnozí další. A ne všichni se z toho dostali tak snadno, jako já. Došlo tam k řadě smrtelných nehod. Durynsko bylo hrdé na to, že je „Zeleným srdcem“ Německa. Messerschmitty Bf 109 a Focke Wulfy Fw 190 z 54. stíhací eskadry, jedné z nejúspěšnějších stíhacích jednotek luftwaffe za války, později používaly jako nášivku jednotky „Zelené srdce“. Ale tím pravým srdcem „Zeleného srdce“ byl samotný Durynský les, který získal v počátečních dnech luftwaffe mnohem zlověstnější pověst, kdy se mu často říkalo „Hřbitov letců“. Bohužel to byla pověst, která se naplňovala až příliš často.

Můj respekt ke všem podobám počasí, ať již dobrému nebo špatnému, posílila další událost jen o tři týdny později. Spolu s dalšími dvěma studenty školy jsem dostal 22. října rozkaz odjet vlakem do Schleissheimu, na letiště u Mnichova. Měli jsme tam převzít tři cvičné letouny Albatros L 101 a přeletět s nimi do Magdeburku. L 101 byl hornoplošník parasolové konstrukce, takže se mu pochopitelně přezdívalo „Deštník“. Mně přidělený stroj měl imatrikulaci D-EZAZ. Protože nás tlačil čas, předávací procedura se omezila jen na pár základních formalit, které proběhly ve velkém spěchu.

Protože jsme tam byli tři, dohodli jsme se, že poletíme v řadě za sebou s nejstarším z nás v čele. Možná bych měl zmínit, že tato formace nebyla v našem rozkazu konkretizovaná. Bylo to prostě něco, o čem jsme si my tři mladí piloti ve své naprosté nevědomosti mysleli, že to je pro let do Magdeburku to nejvhodnější. Ale události měly brzo ukázat, jak jsme se mýlili.

Předletová porada byla nejen uspěchaná, ale byla také založena na dvou chybných předpokladech. Bylo nám řečeno, že budeme mít výhodu zadního větru, ale vítr ve skutečnosti foukal z boku. To znamenalo, že

nepoletíme odhadovanou rychlostí 150 km/h, ale když budeme mít štěstí, vytáhneme to na 110 km/h. Kromě toho, protože vzdálenost mezi Schleissheimem a Magdeburkem je 442 kilometrů, se s jistotou předpokládalo, že let nám nebude trvat déle než dvě hodiny a čtyřicet minut. Krátce řečeno, kombinace naší nezkušenosti a odbyté předletové porady byla receptem ke katastrofě – a to, co se velmi brzy stalo, katastrofou bylo.

Ze Schleissheimu jsme vzlétli v 13.30 a rychle jsme vytvořili formaci. Počasí bylo dobré a první hodina letu proběhla bez zvláštní události. Naše tři „Deštníky“ se pomalu ploužily nad bavorskou krajinou a my se těšili na příjemný a pohodový let domů. Ovšem udržování formace se ukázalo mnohem komplikovanější, než jsme si zpočátku představovali. Žonglování s kniplem a s plynem nás zaměstnávalo natolik, že jsme nevěnovali dostatečnou pozornost mapám. Mohli jsme se na ně krátce mrknout jen nepravidelně, když jsme nebyli plně zaneprázdněni udržováním svých pozic ve formaci. Takto jsme pomalu, ale jistě, začínali ztrácet orientaci.

Po devadesáti minutách ve vzduchu se před námi objevilo letiště Bayreuth – takže i když jsme nebyli ještě ani v polovině cesty, alespoň jsme stále byli na trase. V této chvíli náš vedoucí formace, který na nás během poslední čtvrt hodiny s narůstající frekvencí vrhal přes rameno tázavé pohledy, nám dal rukou signál, že má v úmyslu podniknout mezipřistání. Řádně jsme zrušili formaci a po několika minutách, v 15.08, jsme dosedli na dráhu letiště Bayreuth.

Po krátké debatě a přes určité pochybnosti jsme se rozhodli let neukončovat, ale v naší cestě pokračovat. S vědomím vzdálenosti, kterou máme stále před sebou, a poměrně brzkého západu slunce jsme chtěli být co nejdříve zase na cestě, a tak jsme byli po asi dvaceti minutách opět ve vzduchu.

Když jsme si to spokojeně šinuli směrem k jižnímu úpatí Durynského lesa, počasí bylo stále dobré. Ale pod konci našich levých křídel již začínalo na obloze klesat slunce a brzy jsme viděli ze dna údolí pod sebou vznášet se první závoje přízemní mlhy. V tomto ročním období to nebylo nic neobvyklého, ale pro mne to byl první mírný podnět k znepokojení.

Také jsem si všiml, že rychloměr již neukazuje rychlost, jakou jsme měli na začátku letu. Vítr musel zesílit a teď nás zpomaloval ještě víc. Začínal jsem mít vážné pochybnosti o pokračování letu. Myslel jsem si, že nouzové

přistání je jediný rozumný způsob, jak se dostat z téhle stále nebezpečnější situace.

V bezprostřední blízkosti nebylo žádné letiště a pokračování v letu po setmění by bylo říkáním si o všechny možné problémy. Kdyby fungovaly signály rukou a vrtění hlavami, které jsme si vyměňovali, moji dva kolegové by museli uvažovat podobným způsobem.

Vedoucí naší formace, který před dobrovolným se přihlášením k luftwaffe sloužil u pěchoty, vyřešil situaci energickým pumpováním paží nahoru a dolů. To byl obecně uznávaný vojenský signál „následujte mne“ a všichni jsme na to odpověděli zvednutím paže, že jsme rozuměli. Přešli jsme do široké formace vedle sebe a začali jsme hledat místo pro přistání. Zanedlouho jsme v narůstající tmě zpozorovali před sebou vhodně vypadající louku.

Všichni jsme v krátkých intervalech po sobě bezpečně přistáli. Bylo přesně 16.45 a dobrou půlhodinu po našem předpokládaném čase přistání v Magdeburku, ačkoliv jsme dosud měli za sebou jen asi tři čtvrtiny cesty. Po vylezení z kokpitů jsme se shromáždili do těsné sebevědomé skupinky a pokoušeli jsme se předstírat, že se nestalo nic mimořádného. Popravdě jsme se snažili skrývat před ostatními rozpaky a chovali jsme se, jako by bylo tou nejnormálnější věcí na světě stát v šeru vedle tří chladnoucích, tiše brumlajících letounů uprostřed prázdné louky.

Ovšem brzy nás obklopil dav zvědavých místních obyvatel z blízké vesnice Kunitz, která byla, jak nám řekli, pět kilometrů severně od Jeny. Starosta a radní nás přivítali a pozvali nás, abychom byli na noc jejich hosty. Skupina dobrovolníků se nabídla, že budou naše letouny hlídat, a tak jsme v rychle houstnoucí tmě odešli z naší „louky nouzového přistání“ a vydali jsme se do starostova domu, kde jsme byli vřele přijati.

Náš vedoucí Schulz nejprve zatelefonoval do Magdeburku, aby podle trvalého rozkazu nahlásil, co se nám stalo. Po položení sluchátka toho moc neřekl, jen to, že naše přijetí v Magdeburku pravděpodobně nebude tak vřelé a přátelské, jako zde v Kunitzu – ale my jsme už došli k tomuhle závěru sami.

Druhý den ráno jsme našli tu louku pokrytou vrstvou husté mlhy. Rozpouštěla se jen pomalu, což nám poskytlo dostatek času, abychom se rozloučili se svými milými hostiteli a připravili se k odletu. Všichni tři jsme prošli vysokou mokrou trávou pruh louky, který vypadal jako vhodný pro

vzlet, abychom se ujistili, že tam nejsou žádné skryté překážky, a shodli jsme se, že je použitelný. Ovšem na kraji té louky nás šokoval objev řady vysokých železných sloupků používaných pravděpodobně k natažení drátů, na kterých se sušilo seno. Byly nebezpečně blízko místa, kde jsme včera odpoledne přistáli, a kdybychom do nich narazili, následky by byly katastrofální.

Na třetí a poslední část svého dramatického přeletu jsme vzlétli až v 11.25. Slunce teď naplno svítilo a do Magdeburku jsme přiletěli za pouhou hodinu a čtvrt. Ale na tomto posledním úseku jsme došli k závěru, že pro tuto chvíli máme letu na dlouhou vzdálenost ve formaci už dost, a všichni jsme letěli svou vlastní cestou.

Ukázalo se, že naše přijetí v Magdeburku nebylo tak chladné, jak jsme se původně obávali. Místo disciplinárního potrestání nám řekli, abychom tuhle událost považovali za cenné ponaučení. Myslím, že se vedení školy ulevilo stejně jako nám, že všechno dobře skončilo a že tři piloti a tři nové letouny dorazili bezpečně a bez úrazu; zejména ve světle tragických ztrát, které náš kurz utrpěl v srpnu.

Můj pobyt v Magdeburku se blížil ke konci. Naplno jsem si vychutnával všechny získané zkušenosti s létáním a všechno, co jsem se naučil, ve vzduchu i na zemi, jsem považoval za ohromně zajímavé. 12. prosince 1935 jsem v 15.10 naposledy přistál v Aradu 66 v Magdeburku. První fáze mého pilotního výcviku skončila a rozloučil jsem se se svými instruktory a nadřízenými. Byl jsem jim hodně vděčen a až do dnešních dnů na všechny vzpomínám.

Kapitola 2

Pilotní škola (S) Schleissheim

Po úspěšném dokončení základního pilotního výcviku v Magdeburku bylo mým dalším místem určení historické letiště v Schleissheimu, domovské letiště hlavní stíhací výcvikové skupiny luftwaffe.

Po skončení první světové války nesmělo poražené Německo podle podmínek Versailleské smlouvy vyvíjet žádné aktivity vojenského letectva. Ale poválečná Výmarská republika našla řadu způsobů, jak tento paušální zákaz obejít. Jedním z nich byl podpis smlouvy se Sovětským

svazem o zřízení tajné pilotní školy pro německý personál v Lipecku, asi 400 kilometrů jižně od Moskvy.

Výcvik tam začal v létě 1925 a během sedmi let absolvovalo výcvik v Lipecku asi sto německých stíhacích pilotů, z nichž se mnoho stalo dobře známými esy luftwaffe z doby války. Ale po převzetí moci Hitlerem se situace změnila. Promyšlený úskok s Lipeckem skončil, poslední němečtí studenti odtamtud v srpnu 1933 odjeli a nová škola stíhacích pilotů byla zřízena v Německu. Jejím sídlem byl Schleissheim blízko Mnichova.

Ovšem znovuvzkříšené německé vojenské letectvo bylo stále velmi tajnou složkou armády. Její existence se musela před Spojenci utajovat. V prvním roce jejího fungování se proto provozovala pod zástěrkou „*Deutsche Verkehrsfliegerschule GmbH, Zweigstelle Schleissheim*“ neboli Škola dopravních pilotů s.r.o., pobočka Schleissheim“.

Hitler nakonec odhalil svou novou luftwaffe světu na jaře 1935. Ale i pak se zachovávala určitá míra utajení. Všechny jednotky bez ohledu na jejich typ dostávaly stejný obecný název *Fliegergruppe* (letecká skupina) doplněný jménem její domovské základny. Tento systém označování neposkytoval žádný klíč ke stanovení konkrétní role jednotky (stíhací, bombardovací, apod., ani jejího umístění ve struktuře luftwaffe jako celku.

Z nejdůležitějšího výcvikového zařízení stíhačů, kterému nyní velel major Gerd Massow, se tak stala *Fliegergruppe 18 Schleissheim* – to „S“ v závorce znamenalo „Schule“ neboli školu – a do Schleissheimu se přemístil náš celý magdeburský kurz, aby zde absolvoval výcvik stíhacích pilotů.

Vydali jsme se na cestu vlakem 17. prosince 1935. Při jízdě na jih jsme měli výbornou náladu a chovali jsme se jako parta nadšených dětí jedoucích na prázdniny. Teď jsme byli nejen hrdými držiteli pilotních licencí B-2, ale také jsme se těšili na nespočetná potěšení, která na nás čekají v tom velkém městě.

Na hlavní nádraží v Mnichově jsme přijeli brzy ráno 18. prosince a čekání na přípoj do Schleissheimu jsme vhodně využili k procházce do středu města k bohaté snídani bílých klobás. Byla to místní pochoutka doporučená nám Bavory v naší partě, kteří nás toužili seznámit s kulinárními požitky svého hlavního města.

Někdy kolem poledne jsme poněkud přejedení a unavení dorazili na letiště Schleissheim. Po nahlášení příchodu nás přivítal velmi úsporným,