

Norbert Hannig

Stíhací eso luftwaffe

Vzpomínky pilota z východní i západní fronty



OMNIBOOKS

Předmluva

Mé generaci nebyla dopřána „milost pozdějšího narození“, jak to výstižně vyjádřil bývalý kancléř Helmut Kohl. Protože jsem přišel na svět za dozvuků první světové války – a nespočet dalších jako já – vyrůstal jsem s osudem, že se zapletu do té druhé.

Německo nebylo v roce 1918 mořem trosek jako v roce 1945. Po tom prvním velkém konfliktu zůstala města nepoškozená, průmysl dál vyráběl a fungovala infrastruktura. Jeho fyzické poškození bylo možná minimální, ale došlo k téměř úplnému vnitřnímu, civilnímu a ekonomickému zhroucení. Svrhla se monarchie, řádila nezaměstnanost a inflace a z občanských projevů nespokojenosti se stala občanská válka.

Pak se jeden neznámý desátník z první světové války rozhodl, že bude politikem. Jeho propaganda byla jednoduchá, ale účinná – slíbil chléb a práci, morální a ekonomické zlepšení každodenního života, zrušení Versailleské smlouvy, která představovala pro zemi tak obrovské břemeno dluhu, a návrat Německa jako rovnocenného člena evropských národů.

Když přišel v roce 1933 k moci Adolf Hitler, bylo v Německu šest miliónů nezaměstnaných. „Dejte mi čtyři roky,“ naléhal. Jen málokdo si pamatuje, že tyto původní sliby splnil. Všichni měli chléb a práci. Obnovil se smysl pro cíl a pořádek. A začaly ambiciózní stavební programy.

Ale existoval skrytý plán. Kolik se vyrobilo granátů na každý metr postavené dálnice? Ovšem byly samozřejmě určité náznaky, z nichž bylo nejvíc do očí bijící Göringovo prohlášení, že dává přednost dělům před máslem. Ale většina obyvatelstva – a jako dospívající kluk ve Slezsku se dobrovolně přiznávám, že jsem byl jedním z nich – si neuvědomovala, že jsou připravováni na další střet.

Když nastal, propaganda se zintenzívněla. Byli jsme věkovou skupinou, na kterou cílila, a my jsme tu výzvu s radostí přijali. Také jsme nesli důsledky. Přišel jsem o svého otce, bratra a o domov. Miliony jiných na celém světě zaplatily mnohem vyšší cenu.

Úvod

Slezsko, léto 1944

„Pozor – útočím!“ Přilétl jsem asi 300 metrů nad pravý bombardér horní letky. Přizpůsobil jsem se jeho rychlosti, bočním náklonem jsem sklouzl k jeho ocasu, dostal se těsně za něj a zamířil na jeho dva pravé motory. Jak ho zasáhly moje granáty, odletovaly z jeho křídla kusy kovu... Pokračoval jsem v palbě... když vzplála nádrž v jeho křídle, vypuklo peklo. Při odpoutávání se střemhlavým letem jsem viděl pumy padající z jeho břicha.

Moje stíhačka se najednou otřásla a uslyšel jsem hlasitý drnčivý zvuk. Zasáhla mě jeho odvetná palba. Zvýšil jsem strmost střemhlavého letu, abych unikl nebezpečí. Zdálo se, že je všechno v pořádku, ale když jsem začal z klesání stoupat, vypadly obě podvozkové nohy a ve vysunuté poloze se zajistily. Snažil jsem se ze všech sil, ale nemohl jsem je zase zatáhnout. Malé tyčinky vyčnívající z každého křídla, které signalizovaly „podvozek vysunutý a zajištěný“, se ani nehnuły. Ačkoliv nikde nebyla žádná známka přítomnosti nepřátelských stíhaček, bylo nebezpečné létat příliš dlouho všem na očích s vysunutým podvozkem. A pokus o tříbodové přistání na nerovné ploše dole by se rovnal sebevraždě; riziko převrácení na záda bylo příliš vysoké. Musel jsem najít nejbližší letiště, a to rychle...

Kapitola 1

Plachtění jako sport

Moje letecká kariéra začala rozhovorem, který jsem vedl se svým školním kamarádem v pátém ročníku po Velikonocích v roce 1940. Patřil k Letcům–Hitlerjugend, oboru obecného Hitlerova mládežnického hnutí,

jehož cílem bylo podporovat plachtění jako sport mezi chlapci ve věku 14 až 18 let. Jeho členové se zdarma učili létat s větroni pod vedením instruktorů NSFK (Národně socialistický letecký sbor). Tento sbor, součást politické SA, byl zastřešující organizací zodpovědnou za prosazování všech věcí souvisejících s letectvím mezi německou veřejností již mající povědomí o létání. Jako takový převzal a nyní řídil všechny záležitosti sportovního létání v zemi.

Ale když mi můj spolužák navrhl, abych se přidal k němu a také se učil létat, předvídal jsem drobný problém. Před pěti lety, když mi bylo jedenáct let, jsem se přihlásil do Jungvolku. Byla to organizace zřízená podle skautského hnutí určená pro mladé chlapce, kteří ještě nedosáhli věkové hranice pro vstup do Hitlerjugend. Ovšem když mi bylo čtrnáct let, rozhodl jsem se nepřecházet do jiné organizace a raději zůstat v Jungvolku a stát se vyšším vedoucím. Od té doby jsem postupoval po žebříčku hodností a nyní jsem byl fähnleinführer (velitel oddílu) zodpovídající za 150 kluků.

Přes svůj „pokročilý“ věk jsem tudíž stále patřil k Jungvolku. Jako člen téhle nižší organizace jsem tedy, striktně řečeno, nemohl k Letcům-Hitlerjugend vstoupit. Ale pokud by se tahle potíž překonala, ihned bych se téhle příležitosti chopil. Od doby, kdy jsem stavěl papírové modely letounů, bylo umění létat mým klukovským snem. Můj spolužák tedy zjistil, co bylo potřeba. Přijali mě, a tak jsem se vydal na svou životní cestu létání.

Na svatodušní svátky v roce 1940 jsme se my dva, oba v uniformách, vydali na kole z Zobtenu (dnes Sobótka), vesnice, kde jsme žili, do blízkého města Bunzlau (dnes Boleslawiec). Bylo to regionální centrum tehdejší naší části Dolního Slezska, ale teď patří Polsku. Po příjezdu do Bunzlau jsme zamířili do dílen NSFK, kde jsme se hlásili službu konajícímu instruktorovi. Ten nás odvedl k náčelníkovi tohoto zařízení, sturmführerovi NSFK, který nás s úsměvem přivítal otcovským způsobem a přátelským podáním ruky. Po položení několika otázek mi stručně nastínil denní režim plachtařské školy.

Přidělili mě do skupiny čtrnácti členů Letců-Hitlerjugend, kteří nakládali cvičný větroň SG-38 na nákladní auto. Byla to příprava na zítřejší ranní cestu na svahy k dennímu létání. Podobnou činností se zabývaly další dvě skupiny. Jakmile byly všechny tři kluzáky bezpečně naložené, měli jsme hodinu výuky teorie a praxe létání. Před večerí nám přečetli

program a úkoly na další den. Po skončení jsme strávili družný večer, abychom se vzájemně poznali.

Těchto pár hodin úplně stačilo, abych se ve společnosti svých nových přátel cítil jako doma. Druhý den ráno jsem se po probuzení umyl, oblékl a nasnídal jako obvykle. Ale pak začala nová rutina – ranní přehlídka a nástup – následovaná rozkazem nastoupit na vozidla. Brzy byl náš malý konvoj – dodávka, tři náklad'áky s naloženými kluzáky a sanitka (!) – na silnici a mířil na cvičné svahy.

Počasí nebylo vůbec dobré. Po obloze se honily mraky a vrcholky stromů se ohýbaly pod nárazy větru. Ukázalo se, že cvičný svah není nic víc než povlnný sklon země na boku nevysokého kopce. Nyní byl pokrytý bujnou trávou, která se později nepochybně poseká na seno pro krávy. Náš konvoj zastavil na cestě vedoucí k vrcholu kopce. Kluzáky, které byly na převoz rozložené – demontovaná křídla byla pevně přivázána k trupu – jsme vyložili a pod bedlivým dohledem instruktorů pečlivě sestavili. Křídla jsme znovu připevnili k trupu nejprve šrouby se šestihrannou hlavou zajištěnými závlačkami. Poté jsme připojili a utáhli ocelové výztužné dráty, aby byla křídla ve správné poloze.

Zvláštní pozornost se musela věnovat připojení ovládacích lanek od řídicí páky ke křidélkům a výškovkám a od nožních pedálů ke směrovce. Pokud byste lanka zaměnili, mohlo by to znamenat katastrofu. Rychlá kontrola ukázala, že je všechno v pořádku. Když člověk přitáhl řídicí páku k sobě, vodorovné ocasní plochy se zvedly nahoru. To vedlo ke zvednutí přídě kluzáku a k jeho stoupání. Když se řídicí páka odtlačila, dosáhlo se opačného účinku – plochy se sklonily dolů a kluzák přešel do klesání. Výsledkem posunutí řídicí páky doleva při současném použití dvou křidélek, na levém křídle zvednutého a na pravém skloněného, byl náklon doleva. Posun řídicí páky doprava měl opačný efekt – levé křidélko skloněné, pravé zvednuté a kluzák se nakláněl doprava. Dva pedály před pilotovou jednoduchou dřevěnou sedačkou byly spojené se směrovkou. Po sešlápnutí levého pedálu se směrovka stočila doleva a kluzák zatáčel doleva. Sešlápnutím pravého pedálu zatáčel kluzák doprava.

To, co vypadá na papíře složitě, je ve skutečnosti docela snadné. Řídicí páka vám umožňuje letět přímo a vodorovně, naklánět se doleva a doprava, a sestupovat a stoupat. Pomocí pedálů kormidla můžete zatáčet doleva a doprava. Když se naučíte zkoordinovat tyto pohyby rukama a nohama,

dosáhnete úplného ovládní kluzáku v horizontální i vertikální ose, což znamená, že můžete kroužit, aniž byste ztráceli výšku nebo dokonce dělat přemety.

Ale při vzletu, během letu a při přistání se musel vždy brát v úvahu další faktor, a to rychlost. Musela se dosáhnout a udržovat dostatečná rychlost, aby křídla získala dostatečný vztlak. Při nulové rychlosti zůstával kluzák pevně přibitý k zemi. Pouze po dosažení předem stanovené rychlosti překoná vztlak zemskou přitažlivost a umožní kluzáku a jeho pilotovi dostat se do vzduchu. Jakmile je ve výšce a rychlost se sníží, dojde k odpovídajícímu poklesu vztlaku a kluzák bude klesat zpátky k zemi.

Problémem samo o sobě bylo přistání. Aby se uskutečnil řízený návrat na zemi, musela se udržet určitá míra rychlosti. Jakmile byl kluzák bezpečně a hladce na zemi, o tuto nadbytečnou rychlost téměř ihned přišel brzdícím účinkem přistávací ližiny a v důsledku toho se zastavil. Teprve potom mohl pilot vystoupit na pevnou zemi. Tolik teorie...

V praxi to bylo mnohem přímočařejší. Cvičný kluzák SG-38 byla jednoduchá dřevěná věc. Pilot měl k dispozici malou dřevěnou sedačku s opěradlem podobnou školní lavici. Před ním byly dva pedály, mezi koleny měl řídicí páku, nad hlavou dvě křídla s křídélky na každém z nich, za zády kompletní ocasní plochy se směrovkou a výškovkami a pod sebou kýlový trámec s odpruženou přistávací ližinou. Pilot pevně upoutaný břišními a ramenními pásy seděl na zmíněné dřevěné lavici, nohy měl na pedálech a v pravé nebo levé ruce svíral řídicí páku. Seděl tam v harmonii s přírodou zcela vystavený živlům a bez jediného přístroje, který by odváděl jeho pozornost. Rychlost se musela odhadovat podle šumu vzduchu proudícího kolem lanek, která držela kluzák pohromadě. Čím byl tón šumu vyšší, tím rychleji kluzák letěl.

Pro většinu začátečníků bylo přinejmenším dost obtížné si zvyknout na samotný fakt, že sedí v otevřeném prostoru vysoko nad zemí bez jakéhokoliv kokpitu nebo trupu, kterého by se mohli držet nebo za kterým by se mohli schovat.

Lekce proto začínaly na zemi tak zvaným „seznámením se se sedačkou“. Instruktor se postavil k jednomu křídlu, obvykle levému, a pohyboval jím nahoru a dolů. Žákovým úkolem bylo pokusit se udržet kluzák v rovině promyšleným pohybem řídicí páky doleva nebo doprava, aby ty výkyvy korigoval. Jakmile tohle zvládl, postoupil k dalšímu kroku – „klouzání“.

Kluzák se vypouštěl pomocí gumového lana opatřeného kovovým kruhem, který se zavěšoval na hák na jeho přídi. Po vzletu tento kruh automaticky odpadl z háku, jakmile kluzák proletěl nad hlavami a gumové lano spadlo na zem. Gumové lano se po zaháknutí natáhlo dopředu ve tvaru písmene „V“ a po délce obou jeho ramen se rozestavila vzletová parta, pět až osm kluků u každého ramena, připravená ho popadnout. Současně ostatní žáci seděli v řadě za ocasem kluzáku s patami zabořenýma důkladně do země a pevně se drželi souseda před sebou. První žák v té řadě popadl zadržovací lano připevněné k zádi kluzáku a všichni nyní čekali na instruktorův povel: „Táhnout...!“

Vzletová parta chytila gumové lano a pomalu šla dopředu, až bylo lano pevně napnuté, zatímco ti za kluzákem ten tah vyrovnávali. Pak přišel druhý povel: „Běžet!“

Vzletová parta se teď rozeběhla z kopce. Gumové „véčko“ se napínalo až na doraz a vzletová skupina, která už nedokázala lano víc napnout, běžela na místě.

Třetí instruktorův povel byl určený žákům, kteří drželi ocas kluzáku: „Uvolnit!“

Kluzák sebou škubl a rozjel se. Jak nabíral rychlost, byl nyní v ruce pilota. Čím méně bylo gumové lano napnuté, tím kratší byl klouzavý let.

V tomto případě to bylo spíše klouzání; kluzák zůstával na zemi a klouzal a poskakoval dolů z kopce, což umožnilo žákovi zvyknout si na ovládání a na pocit z toho, že sedí v otevřeném prostoru, kde kolem něho proudí vzduch. Po klouzání přišlo několik prvních nesmělých poskoků. A teprve tehdy nastalo skutečné létání – rovně dopředu a nejprve vteřinu až dvě, ale později celou minutu a déle. Celá tahle procedura mi silně připomínala papírové letouny, které jsem si dělal jako kluk z obalů na kávu Kornfrank.

Protože se všichni museli vystřídat, proběhlo nejméně čtrnáct vypuštění, než člověk přišel znovu na řadu. A po každém vypuštění se musel kluzák naložit na „Bimba“, dvoukolový vozík vybavený kolébkou a botičkou, na který byla přišroubovaná přistávací ližina SG-38 a celá ta sestava se musela pouze silou svalů dotlačit na místo startu. Byla to zdravá, i když poněkud namáhavá práce. Ale všichni se do ní pustili s odhodláním, protože věděli, že čím rychleji se Bimba vrátí na kopec, tím dříve budou moci znovu sednout za řízení.

Za slunečného počasí s mírným vánkem to bylo všechno krásné, ale tuhle sobotu před svatodušními svátky s nárazy větru a bělostnými mraky honícími se po obloze to moc příjemné nebylo. My v začátečnické skupině jsme se omezovali na klouzání a nejkratší poskoky blízko země. Ale další dvě skupiny nacvičovaly získání certifikátu A, což vyžadovalo přímý let po dobu celé minuty.

Vzlétali ze svahu kopce asi 50 metrů od nás. Vzletová parta a zadáci čekali na povely: „táhnout – běžet – uvolnit!“ Sledovali jsme, jak cvičný kluzák vzlétá. Ale najednou se dostal do strmého stoupání a pak se zdálo, že se ve vzduchu zastavil, a poté se převrátil dopředu. Bez možnosti vrátit se k letu narazil přímo do země. Ozval se strašný zvuk; křídla přetrhla výztužná lanka a roztrhla se na třísky. Byla to první nehoda s totálním odpisem, jakou jsem dosud viděl – a to jsem se ještě ani nedostal do vzduchu! Pilot visel v sedačce. Vzletová parta spěchala, aby ho uvolnila; opatrně mu odepnula pásy a naložila ho do sanitky k odvozu do nemocnice. Měl několik zlomených žeber a utrpěl šok. Všeobecně se mínilo, že z toho vyvázl dobře.

My a druhá skupina jsme pokračovali ve výcviku a cvičném létání. Ale po dvou hodinách se ozval nezaměnitelný zvuk další havárie. Tentokrát přistál pilot příliš tvrdě. Jeho kluzák se odrazil od země do vzduchu a zase dopadl s jedním křídlem skloněným. Konec křídla se zarazil do země a celá jeho plocha byla poškozená. Letuschopný kluzák měla už jen naše začátečnická skupina. Ted' se ale rozhodlo denní činnost ukončit. Vraký těch dvou kluzáků jsme naložili na náklad'áky a zamířili zpět do dílen. Tak skončila moje první lekce plachtění.

Tenhle zážitek by mě měl jednou provždy vyléčit z touhy po pokračování v letecké kariéře. Ale pokud měl vůbec nějaký účinek, opak byl pravdou.

Všichni jsme v dílnách další dva dny usilovně pracovali, abychom opravili utrpěné škody. Práce se dřevem mi nebyla cizí. Doma jsem měl soupravu tesařského nářadí a s pomocí a vedením jednoho stavitele lodí, který byl zaměstnaný v tesařské dílně na panství hraběte von Nostitz, jsem si už postavil kanoi.

Moje zkušenosti se mi hodily, když jsme všichni řezali, hoblovali, brousili a lepili a pomalu jsme dávali kluzáky zase do pořádku. Zdálo se, že ty dvě havárie nepřipravily nikoho příliš o odvahu – nikdo nikomu nic nevyčítal, nikdo nebyl potrestaný a vzájemně jsme si pomáhali. Byl to tenhle pocit sounáležitosti, který na mne udělal takový dojem. Ted' jsem se

víc než kdy jindy chtěl stát jedním z tohoto společenství – mohli byste skoro říct bratrství – letců.

Jelikož jsem se již domluvil, že během dlouhých školních prázdnin vezmu svůj oddíl 150 dětí Jungvolku na letní tábor, nějakou dobu to trvalo, než jsem se zase mohl vrátit k plné účasti na plachtařském výcviku. První příležitost se vyskytla o podzimních prázdninách roku 1940, kdy jsem se zúčastnil kurzu na certifikát A, opět v Bunzlau, a ve společnosti své nyní již dobře známé skupině kamarádů Letců-Hitlerjugend.

Mezitím rok 1940 byl ve znamení stěhování rodiny Hannigových. Můj otec učil na malé katolické škole v Zobtenu. Ale po oznámení, že se spojí s větší vesnickou protestantskou školou, usoudil, že je čas na změnu. Nechtěl učit ve velké škole se smíšenými náboženstvími, a tak se rozhodl převzít malinkou jednotřídní katolickou školu v Hermannsdorfu (dnes Zablocie), vesnici necelých 15 kilometrů vzdálené od Bunzlau. Naše rodina bydlela přímo v budově školy.

Náš odchod z Zobtenu znamenal, že jsem už nemohl pokračovat ve své funkci fähnleinführera místní skupiny Jungvolku. Ovšem dovolili mi vybrat svého nástupce. Byl to syn hlavního zahradníka Nostitzova panství. Přenechal jsem mu také kanoi, která mi přinesla tolik příjemných hodin na blízké řece Bober (dnes Bóbr).

Když jsem se vzdal své funkce v zobtenském Jungvolku, opomenul jsem se ohlásit nebo přeregistrovat v hermannsdorfské pobočce této organizace. Nikdo si tohoto opomenutí nevšiml. Nadále jsem chodil v uniformě kdykoliv to událost vyžadovala – jako o národních svátcích nebo stranických dnech – na střední škole, do níž jsem chodil v Löwenbergu (dnes Lwówek Śląski), a také o víkendech, kdy jsem se účastnil výcvikových lekcí v plachtění s Letci-Hitlerjugend v Bunzlau. Nikde jsem neplatil příspěvky, moje jméno se neobjevovalo na žádném seznamu a učil jsem se létat – co víc jsem si mohl přát?

Je pravda, že jelikož jsem měl na rameni uniformy zeleno-bílou šňůru fähnleinführera (běžněji nazývanou opičí houpačka), vedoucí našeho plachtařského výcviku mě neustále jmenovali vedoucím skupiny. To znamenalo, že jsem zodpovídal za chování skupiny, když jsme byli mimo učebnu nebo na svahu. Ačkoliv jsem nebyl členem Hitlerjugend a tehdy technicky ani Jungvolku, zdálo se, že to nikomu nevadí nebo je mu to jedno. V národně-socialistickém státě, který nebyl dobře namazaným a super

účinným strojem, jak se tak často vykresloval v mnoha poválečných záznamech z tohoto období, bylo mnoho takových do očí bijících mezer v dohledu a organizaci.

A tak jsem o podzimních víkendech roku 1940 znovu jezdil do Bunzlau. Začátečnické kolo seznámení se se sedačkou, skluzy a poskoky už jsem měl dávno za sebou. Cvičný kluzák SG-38 se stal věrným přítelem, kterého jsem se učil se sebedůvěrou ovládat. Ten náhlý tlak v dolní části zad, který nastal zlomek vteřiny po povelu uvolnit, byl teď dobře známým pocitem. S pravou rukou držící řídicí páku perfektně kolmo (levou rukou jsem se pro jistotu vždy držel malé dřevěné sedačky) a s nohama pevně položenýma na pedálech, jsem byl plně připravený vyrazit, když byl kluzák katapultovaný vpřed a ihned začal stoupat.

Pode mnou mizela vzletová parta a já jsem se vznášel nad jejich hlavami. Výztužná lanka zpívala jako dokonale naladěné housle. Jak jsem získával výšku, tráva na svahu kopce, která zpočátku ubíhala hned pod mými křídly, svůj běh zpomalovala. Letěl jsem! Proud vzduchu v lankách nabíral hlubší, jemnější tón. Ted' to byla otázka udržení kluzáku v přímém a vodorovném letu a snahy udržet si v uších stále stejný bzučivý tón.

Až příliš brzy jsem klesal zpět k zemi. Ubíhání trávy začalo zase zrychlovat. Nastal čas pomalu přitáhnout řídicí páku k sobě, abych snížil rychlost a připravil se na přistání. Když jsem byl těsně nad zemí, musel jsem pomalu a plynule přitahovat řídicí páku, dokud se ližina nedotkla země a kluzák nezačal klouzat po trávě. Ližina se pak začala zadrhávat a působila jako brzda. Letoun ještě několik metrů poskakoval a klouzal z kopce a pak se nakonec zastavil. Kluzák se potom pomalu skláněl na jednu stranu, dokud se konec křídla neopřel o zem. Člověk musel zůstat v této pozici, zatímco vzletová parta sbíhala s výskotem a křikem po svahu kopce. Teprve, když kluzák zase drželi, jsem si mohl odepnout pásy a vylézt. Další úspěšně provedený volný let.

První lety tohoto typu trvaly jen 20 až 30 vteřin. Ale neustále nám narůstala sebedůvěra a schopnosti, až se nakonec zvýšil počet členů vzletové party, takže se mohla použít celá délka gumového lana a tím se při vzletu dosáhlo maximálního tahu. To nám umožnilo získat ve vzduchu alespoň minutu nebo i víc.

Můj instruktor sám projevil spokojenost s mým pokrokem. Směl jsem se pokusit o certifikát A. To vyžadovalo, aby se kandidát udržel nejméně 60

vteřin v přímém a vodorovném letu. Několik rad a instrukcí na poslední chvíli a byl jsem připravený. Postupoval jsem podle dobře známé rutiny, ale tentokrát jsem si byl vědom toho, že mi let měří na stopkách. Výsledek: 1 minuta a 25 vteřin. Dokázal jsem to! Také jsem věděl, co mě čeká, až vzletová parta seběhne v mých stopách z kopce. Podle zvyklostí mě položili na dřevěnou sedačku a jako blahopřání mě každý z nich silně plácl po zadku.

Kluzák pak naložili na Bimba a vytáhli po svahu zpět. Nahoře jsem se ohlásil instruktorovi, který mi blahopřál rozhodně důstojnějším způsobem – srdečným podáním ruky. Šťastný a spokojený jsem teď mohl nosit nášivku pilota kluzáku stupeň A – stříbrná racčí křídla ve stříbrném kruhu na modrém podkladu.

Zatímco jsem v létě a na začátku podzimu roku 1940 dělal první nejisté kroky ve vzduchu v klidném zapadákově, jakým bylo Dolní Slezsko, jinde se odehrávaly významné události. Wehrmacht vybojoval bitvu o Francii a zvítězil v ní. Ale poté, co britská expediční armáda unikla z Dunkerku, předseda britské vlády Winston Churchill bryskně odmítl Hitlerovu nabídku na jednání o míru. Ted' byla v plném proudu Bitva o Británii. Nám, žákům pátého ročníku, šestnácti-až sedmnáctiletým, bylo jasné, že válka ještě nějakou dobu potrvá. Věděli jsme, že až dovršíme osmnáct let věku a postoupíme do šestého ročníku, budeme se moci dobrovolně přihlásit do vojenské služby. Nemohli jsme se toho dočkat. Službu své vlasti jsme v mladickém idealismu považovali za otázku cti. Ale nejen to. Plně jsme si také uvědomovali, že se všichni tak jako tak blížíme odvodovému věku a že si odvedenci nemohou vybrat, v jaké složce armády by chtěli sloužit. A já jsem si byl v jedné věci již jistý – chci se stát stíhacím pilotem.

Ale tyhle záležitosti se do této fáze ještě nedostaly. Stále jsem seděl v lavici v chlapecké Hindenburgově střední škole v Löwenbergu (dnes Lwówek Śląski), kde panoval mírový život, i když nyní poněkud regulovaný zavedením poukázek a přidělových knížek. Průběh války jsme mohli sledovat jen ve filmových týdenících v kině, v rádiu a v novinách.

Když jsem nastoupil do druhého plachtařského výcvikového kurzu určeného pro žáky usilující o získání certifikátu B, Bitva o Británii stále pokračovala. Podmínkou získání certifikátu B byl alespoň dvouminutový let po stanovené trase včetně zatáček ve tvaru písmene „S“. Stejně jako

předtím jsem podal žádost zodpovědnému důstojníkovi NSFK a přidělili mě do kurzu v Laubanu (dnes Lubań), v okrese sousedícím s Löwenbergem. Řádně jsem tam nastoupil v kompletní uniformě Jungvolku včetně zelenobílé opičí houpačky na levém rameni. A znovu mě jmenovali vedoucím skupiny, aniž by v té věci měli členové Hitlerjugend v kurzu nějaké slovo.

Byli jsme ubytovaní ve vesnické hospodě. Hlavní sál jsme měli k dispozici pro výuku a jako obytný prostor. Přespávali jsme v sousedním seníku, myli se v tekoucí vodě kašny ve dvoře a stravu nám připravovali v polní kuchyni. To všechno bylo úplně zdarma a velmi dobře připravené. Tentokrát jsme měli létat ve cvičných kluzácích SG-38, které měly kolem pilotovy sedačky „kabinu“ z tenké překližky. Konečně jsme se cítili, jako bychom seděli ve skutečném letounu, a nedřepíme nebezpečně na úzkém prkýnku pod širým nebem.

Kurz začal jako obvykle v učebně nebo přesněji v hlavním sále hospody. Když instruktor vysvětloval pohyby řízení při zatáčení, všichni mu věnovali pozornost. Předtím jsme létali pouze rovně. Ale abychom dostali certifikát B, museli jsme udělat zatáčku 90° doleva, pak úplnou změnu kurzu o 180° doprava, a potom další zatáčku 90° doleva, která nás vrátila na původní kurz připravené na měkké dosednutí v určené přistávací oblasti.

To samotné místo byla velká svažitá louka ohraničená vlevo řepným a vpravo bramborovým polem. Daleko na konci řepného pole stál velký osamocený ovocný strom. Instruktor nás před tím stromem varoval a říkal, že má „kouzelné přitažlivé schopnosti“, kterými se snaží přilákat každého začínajícího pilota kluzáku. Na tuhle absurdní poznámku jsme reagovali hlasitým smíchem. Ale v následujících dnech, po zahájení letové části kurzu v nádherném podzimním počasí, jsme si začínali říkat, jestli v instruktorově hrozivém varování není přece jen kousek pravdy. Žáci stále znovu nelétali nad rozlehlou loukou, nýbrž nad řepným polem, kde mířili přímo ke „kouzelnému“ stromu.

Pokaždé, když se to stalo, dolní výztužná lanka, která spojovala spodní plochy křídel s kýlem přistávací ližiny, vysekala v pěstovaných plodinách pruh. Nejprve odletěly na všechny strany listy, pak došlo k čistému ořezu vrcholků řepných bulv a nakonec se ližina zabořila do volné půdy a kluzák se zastavil. Byl to jasný případ „škody na soukromém majetku“, za kterou

mohl sedlák oprávněně žádat vyrovnání. Ale byl to nadšený podporovatel našich činností a na právu finanční kompenzace netrval.

Ať už jsme přistáli kdekoliv, na louce nebo mezi řepami, kluzák se musel vždy naložit na Bimba a vytáhnout zpátky na vrchol kopce. Jelikož naše lety nyní dosahovaly délky až jednoho kilometru, byla to v teplém podzimním počasí fyzicky náročná práce a vyžadovala vynaložení velkého úsilí dokonce i pro fyzicky zdatné a aktivní mladíky, jako jsme byli my. Na konci každého dne letového výcviku jsme byli všichni úplně utahaní. S chutí jsme zhltili večeři podávanou z polní kuchyně; vždy pořádné porce a dobře uvařené. Po večeři a obvyklém večerním čištění svých věcí jsme byli všichni zralí do postele k tvrdému spánku.

Druhý den v sedm hodin ráno jsme vylezli ze spacích pytlů a začínal nový den – rozcvička, mytí, úklid „ložnice“, zametení dvora a pak snídane. Po ní jsme pochodovali v útvaru na kluzákové svahy. Ačkoliv jsme měli s sebou vždy zdravotníka, nikdo neonemocněl ani se vážně nezranil. Drobná říznutí a odřeniny, které jsme všichni utrpěli během dne, se léčila vydatným množstvím jódu.

Po čtrnácti dnech jsem provedl ve stanoveném čase požadovaný „S“ manévr a získal jsem certifikát B. To znamenalo, že jsem teď mohl mít na plachtařské nášivce dvojici stříbrných racčích křídel ve stříbrném kruhu. Chtěl jsem teď přidat třetí a poslední, než se budu moci dobrovolně přihlásit k luftwaffe.

Zima 1941/42 přišla do našeho koutečku světa s obvyklými sezónními podmínkami. Rtuť v teploměru spadla na 15°C pod nulou a zemí pokryla 30 až 50 centimetrů vysoká vrstva sněhu. Denní cestu na místní nádraží, která byla součástí mé výpravy do školy v Löwenbergu a během zbytku roku jsem ji projížděl na kole, jsem teď absolvoval na lyžích. Byl to absolutně zdravý způsob života. Ale cvičení a sport samy o sobě nejsou bohužel úplnou zárukou, že člověk neonemocní – jak jsem před pár lety zjistil na vlastní kůži.

Když jsem byl ve čtvrtém ročníku, najednou se mi udělala vyrážka a po celém těle jsem měl malé červené skvrnky. Lékařova diagnóza: zarděnky. Dali mě do izolačního pokoje v blízké nemocnici, kde jsem strávil jeden měsíc v karanténě. Čtyři týdny naprostého nicnedělání a bez jakéhokoliv kontaktu s okolním světem. Dny se pomalu vlekly, protože jsem se cítil

naprosto fit a neměl jsem žádné bolesti. Na konci izolace mě důkladně vyšetřili. Zarděnky pominuly a už jsem nebyl nakažlivý. Ale lékař teď zjistil, že trpím myokarditidou neboli zánětem srdečního svalu.

Přeložili mě z izolace na mužský všeobecný pokoj. Měl jsem sice zakázáno chodit do schodů nebo dělat jakékoliv jiné fyzické cvičení, ale alespoň jsem mohl přijímat návštěvy. Ale stále jsem se cítil naprosto zdravý. Skoro to vypadalo, že jsem nemocný jen proto, že to řekl doktor. Neměl jsem žádné zjevné příznaky, které by mi naznačovaly závažnost mého stavu. Lékař mi ve snaze přivést mě na jiné myšlenky řekl: „Vaše nemoc má jednu výhodu - nikdy nebudete muset jít na vojnu.“ Nemusím samozřejmě říkat, že tento výrok neměl zamýšlený účinek.

Po třech dlouhých měsících mě konečně z nemocnice propustili – právě včas, abych mohl složit závěrečnou zkoušku z matematiky. Ale tohle dlouhé přerušení školní docházky, kdy byl zbytek třídy zasvěcený do záludností trigonometrie, znamenalo, že jsem byl hodně pozadu. Zkoušky jsem neudělal a dostal jsem nejhorší známky v celém průběhu svého vzdělávání.

Ovšem období myokarditidy jsem měl za sebou a už jsem na ni nemyslel. Ale na jaře roku 1941 jsem najednou dostal velké bolesti v zádech. Stále se zhoršovaly, až jsem je už nemohl přehlížet. Další návštěva u rodinného lékaře potvrdila skutečnost, že mám nemocné ledviny. Dostal jsem přísnou neslanou dietu a musel jsem čtrnáct dní ležet. Během vyšetření jsem pozorně sledoval test, který lékař dělal, aby potvrdil svou diagnózu. Ve zkumavce zahřál vzorek mé moči a pak do ní přidal slabý roztok kyseliny. Vzorek se okamžitě zakalil a objevily se malé vločky albuminu.

Ve své chemické soupravě jsem měl několik zkumavek a použil jsem je k provedení vlastního testu. Vzorek moči jsem zahřál nad svíčkou a opatrně do ní přilil trochu octa. Výsledek byl stejný. Denně jsem to opakoval a mohl jsem tedy sledovat, jak nemoc pokračuje. Zakalení a vločky albuminu postupně mizely, až těsně před uplynutím čtrnácti dnů zůstal vzorek křišťálově čistý. Nastal čas vrátit se k lékaři na druhé vyšetření. Také zde byla zkouška negativní. Počínající zánět ledvin se zastavil a bolesti zmizely.

Nedlouho poté jsem postoupil do šestého ročníku. To zvěstovalo předčasné ukončení mého formálního vzdělávání – alespoň jsem si to myslel – protože teď jsem se mohl dobrovolně přihlásit do armády. Jelikož

jsem byl pevně rozhodnutý vstoupit do luftwaffe a stát se stíhacím pilotem, při podávání žádosti v personální kanceláři regionálního vojenského velitelství v Bunzlau jsem se dlouho nezdržel. Moje různé nemoci byly zapomenuty. A pokud jde o lékařovu poznámku, že moje myokarditida má „jednu výhodu“, protože nebudu muset jít na vojnu, měl jsem na to úplně opačný názor. Co se mě týče, měl jsem všechny své neduhy za sebou a nemohl jsem se dočkat, až narukuji.

Naštěstí jsem nemusel čekat moc dlouho. Brzy mě předvolali na povinnou lékařskou prohlídku. Celkem vesele jsem se vydal na kole do Bunzlau přesvědčený, že prohlídkou projdu. Samotné vyšetření bylo velmi důkladné – srdce, plíce, uši, váha a tělesná konstrukce. Všim jsem suverénně prošel. Ale pak si mě zavolal šéflékař a zeptal se mě, jestli jsem někdy měl nějaké problémy s ledvinami. Řekl jsem mu pravdu a hned jsem se dověděl, že nejsem schopen vojenské služby, protože moje ledviny produkují příliš mnoho albuminu. Moje žádost o přijetí byla odmítnuta.

Mým počátečním pocitem byl naprostý šok. Odmítli mě ze zdravotních důvodů. Ale po zvážení všech svých možností jsem byl rozhodnutý víc než kdy jindy se k luftwaffe dostat.

Tohle rozhodnutí se musí nějak zvrátit. Nejprve jsem se vrátil k rodinnému lékaři, aby zopakoval postup, kterým mě předtím uzdravil, přidal jsem k tomu vlastní testy doma, abych sledoval úroveň albuminu. Během pár dní jsem byl zase v normálním stavu – žádné bolesti a moč čistá bez jediné vločky albuminu.

Krátce poté, koncem června 1941, kdy tažení proti Sovětskému svazu trvalo jen několik dní, jsem dostal nabídku zúčastnit se dalšího plachtařského kurzu, ve kterém, pokud bych byl úspěšný, bych získal certifikát C. Kurz se měl konat v Glogau (dnes Glogów), městě asi 70 kilometrů od řeky Odry, jehož letiště se v současné době nepoužívalo pro civilní ani vojenské účely.

Vzhledem k tomu, že se letiště málokdy staví na svahu kopce, musely z rovinatého Glogau kluzáky vzlétat pomocí motorového navijáku a ocelového lana. Od navijáku na jedné straně letiště natáhl automobil VW lano k čekajícímu kluzáku na druhé straně, a připojilo se k němu kovovým kruhem. Pilot sedící připoutaný v kluzáku musel ve chvíli, kdy naviják začal navíjet lano, přitahovat řídicí páku k sobě, nejprve pomalu a pak stále

rychleji. Jakmile se dosáhlo potřebné rychlosti, kluzák se zvedl do vzduchu a začal stoupat strmým úhlem jako dětský drak v silném větru.

Těsně před přeletem navijáku se zamáváním praporu ze země dal pilotovi signál, aby lano odpojil.

Hák na přídi kluzáku se otevřel, čímž se odpojil železný kroužek a lano spadlo na zem. Kluzák se teď nacházel ve volném letu. Ale jestliže se z nějakého důvodu lano neodpojilo, kluzák by stáhlo skoro kolmým pádem k zemi, což znamenalo nevyhnutelný konec pro kluzák i jeho nešťastného pilota, protože nikdo z nás neměl padák.

V kurzu certifikátu C jsme už nelétali s jednoduchými cvičnými kluzáky SG-38. Poprvé nám svěřili dokonalejší typy s uzavřeným trupem, jako modely Grunau „Baby“ IIA a IIB postavené firmou Edmund Schneider. Získání certifikátu vyžadovalo úplné obkroužení letiště začínající ve výšce asi 300 metrů a přistání na místě vzletu. Letové časy se pohybovaly mezi pěti a deseti minutami a průměrná rychlost byla 55 km/h.

Vypouštění pomocí lana, kdy motorový naviják navíjel lano neustále rostoucí rychlostí a táhl kluzák po ploše letiště stále rychleji, se velmi lišilo od pozvolných vzletů z kopce na konci gumového lana, které táhla skupina cválajících spolužáků. Pilot musel pevně držet řídicí páku u podbřišku a současně se neustále dívat pozorně dolů, aby nepřehlédl to nade vše důležité zamávání praporku signalizující odpojení lana. Bylo velmi nebezpečné neuvolnit ho včas.

Mechanismus odpojení lana z háku byla jednoduchost sama a byl naprosto spolehlivý. Zatáhl jste za uvolňovací šňůru, hák se otevřel a o zbytek se postarala gravitace. Kovový kruh připevněný ke konci lana z háku sklouzl a lano spadlo na zem. Instruktoři neustále zdůrazňovali důležitost téhle činnosti. Vtloukali do nás, že když se při počátečním stoupání něco zvrtně, máme okamžitě zatlačit řídicí páku dopředu a odpojit vypouštěcí lano.

Ale co by se mohlo při tom stoupání pokazit? Všechno doposud perfektně fungovalo. Ted' jsem byl na řadě, abych se znovu připoutal k dalšímu cvičnému okružnímu letu. Po obvyklých povelích vypouštěcí party jsem vyrazil v očekávání počátečních váhavých nárazů a poskoků po trávě, jak naviják napínal lano, rychle rostoucí rychlosti, s řídicí pákou přitisknutou k břichu a přídi zvednutou vzhůru. Do tváře mi foukal silný proud vzduchu a pozorně jsem vyhlížel přes okraj kokpitu signál pro

odpojení lana. Ale pořád jsem měl spoustu času; byl jsem teprve v polovině stoupání.

Lano najednou ochablo – naviják přestal táhnout. Měl jsem teď pod sebou lano a skoro jsem se nepohyboval – zareagoval jsem instinktivně. Ty hodiny výuky se vyplatily. Aniž bych na chvíli přestal uvažovat, automaticky jsem zatlačil řídicí páku dopředu a uvolnil jsem zplihlé lano. Pak to byla otázka dosažení dostatečné rychlosti v mírném klesání, než budu moci odhadnout svou výšku a vybrat si na letišti místo k přistání. Všechno probíhalo dobře. Dokonce ještě než jsem se na zemi zastavil, uhánělo ke mně po trávě instruktorovo auto. Vyskočil z něj a zvolal: „Je všechno v pořádku?“ „U mne vše v pořádku,“ odpověděl jsem, „ale co se stalo s tím navijákem?“

Personál už horečně kontroloval. Ukázalo se, že motor spotřeboval všechno palivo a prostě přestal fungovat. To bylo moje první setkání s andělem strážným, který na mne dohlížel po celou moji leteckou kariéru.

Po tomhle drobném dramatu byl zkušební let na certifikát C jen spíše formální záležitostí. Pamatuji si ho hlavně kvůli pocitu úplné radosti, která se mě zmocnila, když jsem se odpojil od vypouštěcího lana. Začal jsem z plných plic zpívat a tlučením pravou pěstí do boku kokpitu jsem si udával rytmus. Rozhlížel jsem se po slezské krajině, jak se pode mnou prostírala, pole a louky, upravené vesnice, stříbrná stužka Odry. Uši mi plnilo tiché šumění

větru v křídlech mého oře. Ještě nikdy jsem se necítil št'astnější.

Po přistání následovala obvyklá řada gratulací, k níž můj instruktor suše dodal, že jelikož mě nepřehlušoval žádný zvuk motoru, slyšeli každé slovo z toho, co jsem tam nahoře zpíval.

S dosaženým certifikátem C a s třetími racčími křídly jsem po třech měsících znovu požádal o přijetí jako dobrovolného důstojnického čekatele v luftwaffe. Cítil jsem se v perfektní kondici a tentokrát jsem byl plně odhodlaný předejít při počátečním lékařském vyšetření jakémukoliv riziku. Vlastními domácími testy jsem objevil, že významné snížení mé tělesné teploty – řekněme například ochlazením nohou – stačí k tomu, aby moje ledviny vylučovaly onen zrádný albumin. Nikdy jsem při tom necítil žádnou bolest nebo příznaky nemoci, ale obyčejný test moči mohl moji šanci zmařit. Musel jsem být opatrný. A byl jsem rozhodnutý být *velmi* opatrný.

Z předchozího vyšetření jsem věděl, že pravděpodobně kvůli úspoře času, dostalo několik kandidátů pokyn, aby odevzdali svůj vzorek moči v jednom společném kelímku. Jestliže moč v kelímku zůstala čistá, pak se celá skupina považovala za zdravou. Ale jestliže se ve společném vzorku objevila sebemenší stopa po zákalu, pak museli všichni odevzdat druhý individuální vzorek, aby se našel „viník“. Takto mě chytili poprvé. Tentokrát jsem prostě podal do půli naplněný kelímek chlápku za sebou, aniž bych do něj přidal svůj vzorek a bez problémů jsem testem prošel. S touto překonanou laťkou mě nyní uznali za schopného vojenské služby. Ale ještě jsem v armádě nebyl.

Jako potenciální důstojnický čekatel jsem stále musel předstoupit před výběrový výbor a projít dalším lékařským vyšetřením. Na konci srpna jsem dostal datum, kdy se mám hlásit v přijímacím středisku v Berlíně – 5. září 1941. Písemná a ústní zkouška před komisí důstojníků ve mně nevyvolávala moc velkou hrůzu. Ale stále tu byla ta drobnost v podobě lékařského vyšetření. 5. září bylo vyhrazené k cestě do Berlína a k ohlášení službu konajícímu poddůstojníkovi, který porovnal kandidátovy doklady se seznamem a pak každému přidělil pokoj a postel k ubytování na čtyřdenní období zkoušek.

Před večeří ten první den byl další nástup. Službu konající poddůstojník přečetl vždy jméno, složku armády, do níž se kandidát hlásí, a pak nám sdělil podrobnosti o zkoušce, kterou budeme muset absolvovat. Zapsal jsem se k letectvu a konkrétně jsem chtěl být pilotem. Ale když vyslovil mé jméno a pak dodal „protiletadlové dělostřelectvo“ – znamenalo to, že mě nepřidělili k létajícímu personálu, ale ke složce protiletadlového dělostřelectva – překvapilo mě to tak, že jsem v tu chvíli nebyl schopen slova. Teprve když se zeptal celkem příjemným tónem: „Hannigu, rozuměl jste?“ se mi podařilo se vzpamatovat a odpovědět: „Ano, pane rotný! K protiletadlovému dělostřelectvu.“

Horečně jsem přemýšlel a mohl jsem se jen domnívat, že musím být nejprve odvedený a složit přísahu bez ohledu na to, co je na tom poddůstojnickově papíru. Jakmile mě přijmou, pak budu moci vyslovit svůj zájem o zařazení k létajícímu personálu. Protože slovní, ústní a fyzické testy byly pro protiletadlové dělostřelectvo a letectvo stejné a všichni jsme je dělali společně jako skupina, první část výběrového procesu proběhla bez zádrhelů.