

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 nahore. 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 nezpochybnuje 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 vyhlížející 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 soustředili 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 mírně 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 pětadesát 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 pětadesát minut (včetně jednoho cvičného letu trvajících 33 minut s instruktorem);
- jeden závěrečný zkušební akrobatický let;
- dvanáct letů ve formaci – každý trvajících hodinu a pětadesát 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 ovládnutí 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 manévrů. K nim patřily:

- zachování stanovené výšky letu pomocí přesného výškoměru;