

**Hubert Zemke**



# Vlčí smečka

**Vzpomínky velitele americké 56. stíhací skupiny  
na boje v Evropě**

OMNIBOOKS

Hubert Zemke

# Vlčí smečka

Vzpomínky velitele americké 56. stíhací skupiny  
na boje v Evropě

OMNIBOOKS

2022

Copyright © 1988 by Roger A. Freeman

Translation © 2022 Vlastimil Dominik

ISBN 978-80-88274-82-7

## Úvod

*V létě 1944 dovolili mému otci, aby si posekal trávu na letové ploše letiště Boxted. Ta tráva byla zadarmo a on potřeboval další seno jako krmení na zimu. Pro mne, tehdy šestnáctiletého hochu posedlého letouny, to byla z nebe spadlá příležitost oddat se své zálibě. Kdykoliv to bylo možné, stával jsem se součástí sekáčské skupiny vyslané na letiště. Dostali jsme propustky a mohli jsme pracovat blízko rozptýlených stojánek, na nichž byly zaparkované stíhačky Thunderbolt s červenými příděmi domovské jednotky, 56. stíhací skupiny americké 8. letecké armády. Jednou v červenci večer nám hlídka vojenské policie na motocyklech řekla, abychom se drželi dost daleko od dráhy na perimetru, a toto varování obvykle*

znamenal, že je v běhu mise. K Thunderboltu, v jehož blízkosti jsme pracovali, nejprve přijelo štábní auto, což naznačovalo příchod někoho důležitého. Vystoupil z něj mladý muž v letecké výstroji, s úsměvem si popovídal s mechanikem a pak vylezl do kokpitu letounu.

Poté, co letoun odletěl na misi, jsme se dali do řeči s jedním mechanikem poblíž. Odvážil jsem se zeptat: „Kdo byl v tom štábním autě?“ „To byl náš plukovník. Je to bezva chlap,“ odpověděl.

Když jsem se před několika týdny od jiného vojáka na letišti dověděl, že velitelem je plukovník Zemke, představoval jsem si velmi starého člověka. Všichni penzionovaní britští plukovníci v našem sousedství vypadali staře – v šestnácti letech člověk považuje každého ve věku nad padesát let za starého. Proto bylo těžké uvěřit, že tenhle mladý muž, kterého jsem právě viděl, je plukovník velící stíhací skupině. Z tohoto důvodu jsem si ten večer zapamatoval, ačkoliv vzhledem k uplynulému času to možná nebylo úplně tak, jak jsem to popsal. Ovšem když jsem začátkem následujícího roku četl brožovanou knihu nazvanou *Fighters Up*, v níž Hub Zemke hrál významnou roli, vybavil se mi v hlavě obrázek toho usmívajícího se muže vedle Thunderboltu.

V pozdějších letech, když jsem psal historii 8. letecké armády, mi bylo jméno Zemke povědomé. Často se objevovalo v hlášeních stíhacích operací a opakovaně se zmiňovalo v korespondenci s bývalými stíhacími piloty a veliteli. Díky tomu jsem během těch let získal dobré znalosti kariéry tohoto muže a objektivní ocenění jeho příspěvku ke stíhacím operacím vedených americkým letectvem ze Spojeného království.

Před návštěvou Kalifornie v roce 1981 jsem Hubu Zemkemu napsal, zmínil jsem příběh prvního setkání

*s ním a zeptal se ho, jestli bych mu mohl krátce zavolat a pozdravit ho. Odpověď byla kladná a Hub mě se svým typickým suchým humorem pozval, abych u něj zůstal přes noc - ve stáji je několik balíků suchého sena. Nejlepší část čtyřiceti let života tohoto mladého důstojníka pochopitelně změnila proti tomu, jak jsem ho viděl v ten letní večer roku 1944, ale netrvalo dlouho odhalit, že kvality, které svého času udělaly z Huba Zemkeho předního velitele stíhačů, byly stále zjevné.*

*Příběh, který následuje, většinou odpovídá tomu, jak mi ho Hub vyprávěl. Abych obešel jeho skromnost a přidal další názory, líčení doplňují historky, které si vybavili z paměti jiní. I když přiznávám, že toho člověka obdivuji, snažil jsem se ho vykreslit nezaujatě; vím, že jinak by to ani nechtěl.*

*Roger A. Freeman  
Dedham  
Anglie*

## Předmluva

O dva dny později, 6. března 1944, podnikly těžké bombardéry první skutečně úspěšný útok na nepřátelské hlavní město, a jak jsme očekávali, byla tam luftwaffe a bojovala jako snad nikdy předtím. Letecké bitvy nad kontinentální Evropou nabyly impozantních rozměrů, které vedly k těžkým válečným ztrátám 8. letecké armády - 69 B-17 a B-24 a jedenáct stíhaček. Námi hlášené ztráty nepřítele byly 97 v důsledku obrany bombardérů a 81 způsobených stíhači. Jeho skutečné ztráty se později upřesnily na asi sedmdesát a nároky našich stíhačů nebyly od toho čísla daleko.

V 10.13 jsem vedl z Halesworthu skupinu A a Gerry Johnson, který po odchodu Burkeho převzal velení 63. stíhací skupiny, vedl skupinu B, která vzlétla o dvacet minut později. Naším úkolem bylo chránit bombardéry nad „Územím bezstarostného lovu“, dokud nás nenahradí P-51 Mustangy. Trasa byla prakticky přímá a ve stoupání nad Ebmondem jsme z výšky asi 22 000 stop spatřili zemi. Prolétali jsme kolem jedné formace Velkých kámošů za druhou, až jsme se v 11.28 setkali blízko Lingenu s čelním boxem. Nepřítel se zatím neukázal. Pod sebou jsme minuli dobře známý tvar Dümmerkého jezera, což byl orientační bod, o němž jsme věděli, že u něj luftwaffe sestavuje formace k útokům na bombardéry. „Tackline“, pozemní kontrola našeho stíhacího křídla, mi nahlásila zakódované varování, že někde severně před námi je velká formace nepřátelských letounů. Krátce poté mi hlásil Jim Stewart, že napadá velkou nepřátelskou formaci s odhadovanými 75 až 100 letouny! 61. stíhací skupina byla asi patnáct mil severozápadně od 63. stíhací skupiny, kterou jsem vedl. „Tady Yardstick - letko Postgate následuj mě.“ Na plný plyn a maximální výkon turbokompresoru jsme pronikali ledovým vzduchem a v rádiu byly slyšet nervózní povely mužů zapojených do boje. Všechny oči v mé letce prohledávaly v očekávání střetu obzor. Ale kde jsou? Po pěti minutách rádiová hlášení ustala a bylo jasné, že je po bitvě. Nakonec jsme dál na západě uviděli padáky a hořící letouny; přišli jsme příliš pozdě.

Pak jsem asi o 3000 stop níže spatřil osamělý Fw 190, jak střemhlavým letem útočí na jednu formaci létajících pevností. Zavolaal jsem svůj roj, aby mě následoval, udělal jsem rychlý výkrut a šel jsem

dolů. Ten Fw 190 se připravoval k útoku na jednu ze zaostávajících B-17, takže jsem vstříkl do válců motoru vodu, ale rychlost mého přibližování pořád nebyla dostatečná na to, abych Focke-Wulf dostihl před tím, než zahájil na tu Pevnost palbu. Po ostřelování toho bombardéru se ihned naklonil doleva a umožnil mi namířit si to za jeho ocasem. Když v mém mířidle zaplnil třísetyardový čtverec, vypálil jsem na něj dávku asi padesáti střel a pak jsem musel provést rychlý manévr, abych zabránil kolizi. Když jsem se ohlédl, uviděl jsem, jak ta stodevadesátka padá strmě k zemi a vychází z ní plameny a kouř.

Když jsem začínal získávat výšku, na jihu se mihl jeden Me 109. V mírném sestupu jsem se obrátil a zrychlil jsem, abych ho dostihl. Když jsem byl zase asi 300 yardů za svou kořistí, bylo to ale mírně ze strany, takže jsem počítal s předsazením dvacet stupňů a stiskl jsem spoušť zbraní. Zpočátku nebyly žádné zásahy vidět, pak se na jeho pravém křídle objevilo mnoho průstřelů, načež pilot stodevítky přešel do střemhlavého sestupu. Moje vyšší rychlost mě brzy dostala do těsné vzdálenosti od něj, další dávka už zasáhla moji oběť všude a vedla k tomu, že vzplanula a padala ve vývrtce k zemi.

Zavolal jsem roj Postgate White, aby vystoupal kroužením do 20 000 stop a tam se opět zformoval. Když jsme stoupali, spatřili jsme další osamocenou nepřátelskou stíhačku, kterou jsme brzy identifikovali jako Me 109. „Roj Postgate White - následuj mě!“ Zvýšili jsme výkon motorů, abychom se k němu dostali na dostřel, ale jeho pilot včas zpozoroval, že se blížíme, a použil starou známou únikovou rutinu v podobě převratu a střemhlavého klesání. Zvýšení tlaku turbokompresoru a otáček,

výkřuk a pronásledování. Letěl střemhlav kolmo k zemi. Pak ta stodevítka začala najednou hořet a ve vývrtce se řítila k zemi. Mojí první reakcí byla domněnka, že se k němu dostal jako první nějaký nedočkavec z mého roje, ale ne, všichni byli za mnou a v blízkosti žádné jiné stíhačky nebyly. Ten dokonávající Me 109 pokračoval ve svém pádu, a když konečně dopadl na zem, byl už celý zachvácený plameny. Jeho zánik zůstal záhadou, protože se po návratu do Halesworthu potvrdilo, že na něj žádný člen mého roje nevystřelil. Ostatní členové skupiny A se dostali do akce a mnozí dosedli po skoro třech hodinách a čtyřiceti minutách ve vzduchu na domovském letišti s blikajícími červenými kontrolkami palivoměru. Také skupina B se vrátila s několika sestřely a naše skóre ten den bylo deset sundaných ze vzduchu za jeden chybějící. Až mnoho let po válce jsem se dověděl, že ten Me 109, který tak záhadně vzplanul, byl vážně poškozen v boji s Thunderbolty 78. stíhací skupiny, a když jsme útočili, jeho pilot vyskočil s padákem, aniž bychom ho viděli a padák otevřel až těsně nad zemí.

## Kapitola 1

### Výchova stíhače

*Nejlepší dárek k narozeninám dostala Anna Zemkeová na své pětadvacáté narozeniny 14. března 1914. Těsně před půl sedmou ráno se jí v porodnici v montanském Missouli narodilo její jediné dítě, 3,2 kilogramu vážící chlapeček. Na tento svět tak přišel Hubert Zemke. Jeho matka mu chtěla dát jméno Wolfgang po svém oblíbeném hudebním*

skladateli Mozartovi, ale její manžel Benno rozhodl, že se syn bude jmenovat na počest jeho zemřelého strýce. O mnoho let později se syn ptal své matky, proč dostal jen jedno křestní jméno; odpověděla mu, že když se někdo jmenuje Hubert Zemke, tak přece žádné prostřední jméno nepotřebuje.

Oba rodiče Huberta Zemkeho byli němečtí imigranti ve Spojených státech a v jejich rozhodnutí opustit svou rodnou zemi hrála hlavní roli neutěšená rodinná situace. Benno Zemke, nejstarší syn, se rozhodl odejít na moře, aby unikl před utiskovatelským otcem, pomořanským lesníkem. Jako námořník na lodi Hamburg/American Steamship Line plující severním Atlantikem viděl ve Spojených státech lepší příležitosti a rozhodl se z lodi odejít. Ve Filadelfii dostal práci v jednom řeznictví, ale pak se přišlo na jeho nelegální pobyt a předali ho německému konzulátu.

Když se v roce 1902 vrátil do Německa, úřady mu daly na vybranou mezi dvouletou službou v císařské armádě a vězením. Rozhodl se pro armádu a sloužil v ní jako dělostřelec. Byl ovšem rozhodnutý vrátit se do Ameriky, kam ho lákaly pro pracujícího člověka lepší příležitosti a svobodnější společnost než v Německu. Po propuštění z vojenské služby získal potřebné dokumenty a úspěšně prošel imigrační kontrolou Spojených států na ostrově Ellis v New Yorku. Benno se doslechl, že v centrálních státech na severu je řada malých komunit tvořených převážně lidmi z Německa. Proto se vydal do Mankata v Minnesotě, kde přijal práci u farmáře ze své rodné země.

Ačkoliv byl nejprve se svým zaměstnáním spokojený, začínalo mu docházet, že jeho zaměstnavatel má jiné plány. Sedlák měl dvě dcery



a dával mu najevo, že zdravý hezký mladý muž jako Benno by byl dobrým partnerem jedné z jeho dcer. Benno nechtěl ohrozit svou nedávno získanou svobodu a raději odešel dál na západ do Montany, kde se prý dala získat práce.

Tehdy, v roce 1906, byla Montana velmi řídko obydleným státem s velkými úplně neobydlenými oblastmi. Montanou procházely tři železniční tratě vedoucí do Seattlu a Portlandu, které spojovaly západní pobřeží s Chicagem. Železniční tratě, tehdy hlavní americké dopravní tepny, byly prosperujícími podniky nabízejícími zaměstnání mužům ochotným tvrdě a dlouho pracovat. Benno přijali v Livingstonu, malém městě severně od známého Yellowstonského parku, jako topiče na lokomotivě, ale brzy vzal podobnou práci v Missouli, větším městě ležícím mezi pohořími Rocky a Bitterfoot. I když práce byla těžká, na železnici se mu líbilo kamarádství s kolegy. Protože byl šetrný, v roce 1910 měl našetřeno tehdy značnou částku čtyř tisíc dolarů, což z něj dělalo ve srovnání s poměry v Německu poměrně bohatého člověka. Hlavním motivem pro získání tříměsíční dovolené k návratu do své vlasti byla jeho touha ukázat lidem doma, jak se dá uspět. Na palubě lodě při návratu z návštěvy do Spojených států se Benno setkal s Annou Marií Kutterovou.

Anna se narodila ve Füssenu, městě na úpatí Bavorských Alp, nedaleko od pohádkového hradu Neu Schwanstein. Stejně jako Benno byla nejstarším dítětem v rodině, která přišla o matku. Její otec s pěti dětmi a hospodou, kterou vedl, se brzy znovu oženil a pokračoval v plození dalších dětí, až nakonec velikost rodiny zdvojnásobil. Anna a starší děti si našly práci, ale byly vyzvány, aby ze svých příjmů přispívaly otcově nové rodině.

Anna, která se otci a maceše odcizila, si půjčila od bratra ekvivalent sta dolarů ve zlatě, a když si u jedné rodiny v Chicagu zajistila příslib zaměstnání jako služebná, odplula do Spojených států. V době před všeobecnou emancipací žen to byl od mladé jedenadvacetileté ženy odvážný krok. Anna Kutterová byl nepochybně ženou se silným charakterem, ale podlehla šarmu muže „v zeleném kloboučku“, který se s ní na palubě zaoceánské lodě spřátelil, se zjevnou snadností ji provedl na ostrově Ellis imigrační procedurou a doprovodil ji do Chicaga.

Korespondence mezi topičem na lokomotivě z Missouly a služkou z Chicaga vedla k nabídce sňatku a jejímu přijetí. Svatba se konala v roce 1911 v Chicagu. Anna, inteligentní žena se zálibou v hudbě a zájmem o literaturu, toužila po intelektuálnějších činnostech, než její manžel. Bennovým životem byla železnice a jeho přátelé, většinou drsní chlapi, kteří s ním pracovali. Jeho zábavou byl lov a rybaření se svými přáteli.

Domovem novomanželů byla 509 North Fifth Street v obávané čtvrti „na druhé straně kolejí“ v Missoule a tam strávil mladý Hubert své první roky. I když neměli další děti, které si Benno přál, v Zemkeho rodině žil několik let další chlapec. Bennův přítel ze železnice se rozvedl a Anna si vzala jeho šestiletého syna a vychovávala ho jako svého až do jeho dvanácti let. Rod Howard Clarke byl Hubertovi nejbližší, i když rozdíl šesti let věku tenhle vztah omezoval. Pro Roda to musely být tvrdé zážitky, protože otec Zemke neviděl důvod, proč by něčí cizí kluk žijící pod jeho střechou neměl dodržovat stejnou disciplínu, jakou očekával od svého dítěte. Rod se proto brzy naučil přijímat přímý příkaz a nikdy o něm

nedebatovat. Protože Zemkeovi spolu obvykle mluvili německy, brzy se řeči v tomto jazyce přizpůsobil. Rodovy a později Hubertovy prohřešky se řešily koženým řemenem z koupelny na broušení břitvy, rázně přiloženým na zadek.

Vstup Spojených států do první světové války vyvolal vůči německým imigrantům určité nepřátelství a to do jisté míry Zemkeho rodinu izolovalo, protože byli v bezprostředním okolí jedinými lidmi německého původu. Několikrát se stalo, že jim někdo na dvorek naházel párky a hnůj. Benno vždy tvrdil, že pochází ze Švýcarska, a jeho přání ignorovat svůj skutečný původ muselo pocházet z dřívějšíka, protože v dokumentech o udělení občanství byl označen za Švýcara. Jeden z jeho dvou bratrů, Eberhard, se za první světové války stal brzy pilotem, byl sestřelen a zahynul. Druhý bratr, Hubertův jmenovec, zemřel ještě před válkou na mrtvici.

Někteří lidé ze sousedství projevovali protiněmecké postoje ještě nějakou dobu po skončení války a mladý Hubert si to uvědomil brzy po nástupu do školy. Narážky „Němčour“ a „Fricek“ od těch neurvalejších kluků byly běžné. Tuhle situaci zhoršovaly Hubertovy potíže s mluvením plynou angličtinou, protože až do začátku školní docházky v šesti letech byla jeho hlavním jazykem němčina používaná doma. Jeho matka si to uvědomila a snažila se běžně mluvit anglicky. Protiněmecké nálady z války byly užitečnou výmluvou pro školní surovce, jmenovitě pro jedenáctiletého Eltona Loveho, který bydlel ve stejném domovním bloku jako Hubert. Zdálo se, že tomu klukovi dělá radost vyhledávat jakoukoliv příležitost, aby mohl praštit malého Zemkeho, který se po několika střetech začal obávat, jak tuhle nepříjemnost

překonat. Když nebyl Rod Clarke poblíž, aby ho chránil, strach z Eltona Loveho vedl Huberta k tomu, že běhal tři čtvrtě míle do školy a ze školy tak rychle, jak to jen dokázal, a střídal ulice, aby se tomu tyranovi vyhnul.

Po poměrně bezstarostném vyrůstání a láskyplné pozornosti ze strany Anny svému „malému Hubertovi“ se první dny ve škole staly drsným probuzením do tvrdého okolního světa. Je pravda, že matčinu benevolenci doma vyvažovala tvrdá disciplína vyžadovaná otcem, který chtěl udělat ze svého syna chlapa. Aby to podpořil, bral ho na zimní lovecké výpravy do lesa, kde teplota často klesala až pod minus dvacet stupňů. Z těchto výprav měl Hubert nejméně rád lov jelenů v horách. Benno rychle chodil a bylo těžké držet s ním krok, zejména v hlubokém sněhu. Na těchto cestách dostával Hubert někdy pokyn, aby šel na určité místo jinou trasou, a bylo jen na něm, aby se trmácel neznámou krajinou. V pozdějších letech Hubert poznal, že to všechno byla záměrná taktika, jak vyzkoušet jeho schopnosti a že se jeho otec po celou dobu staral o to, aby se nedostal do skutečných problémů.

Bennova mzda u Northern Pacific Railway nebyla velká - asi 170 dolarů měsíčně - ale díky skromnému životu on a tři další zaměstnanci našetřili dostatek peněz na nákup pozemku blízko Montanské univerzity v lepší části Missouly. Zde si každý z nich postavil domek a Zemkeho rodina se v roce 1925 přestěhovala přes koleje z nájemního bydlení do nového domova. Před stěhováním umístil Roda Clarkeho jeho otec do podnájmu v jiné části města. Rod později prožil význačnou kariéru, protože jako talentovaný technik sloužil blízko Washingtonu v americké armádě a ve velké míře se

podílel na vývoji džípu a dalších vozidel používaných ve druhé světové válce. Nakonec se stal viceprezidentem společnosti White Motor Company.

Zemkeho rodina byla ve svém novém domově, 740 Eddy Avenue, celkově mnohem spokojenější. Benna stejně jako předtím odváděla jeho práce na železnici na několik dní v řadě z domu, ale teď povýšil na strojvedoucího s trochu vyšším platem a prestiží. Stále si vybíral společnost těch, s nimiž pracoval, divokou tvrdě pracující a stejně tak popíjející partu, složenou převážně z mužů skotského, irského, skandinávského a německého původu. Přestěhování poskytlo nové prostředí Anně, která se stále snažila zlepšit své znalosti a vědomosti. Protože bydlela blízko univerzity, nakonec se seznámila s mnoha přednášejícími a profesory. Jednoho z nich, profesora Weisberga, získala pro svého sedmiletého syna jako učitele ve hře na housle. Nebyl to ten typ činnosti, v níž by Benno svého syna podporoval, ale toleroval přání své manželky. Aby měli peníze na lekce hudby, na koupení nějakého lepšího nástroje a celkově na vyšší rodinný rozpočet, začala paní Zemkeová nabízet stravovací služby, které byly nakonec hodně využívány, zejména lidmi z univerzity. Jako pohledná žena s přitažlivou osobností shromáždila početný okruh přátel a zdálo se, že v Zemkeho domě je stále někdo na návštěvě.

Hubert u houslí vytrval a Anna nakonec usoudila, že si zaslouží evropské housle z dovozu od mistra Antona Ostelera, za něž zaplatila tehdy nezanedbatelnou částku sta dolarů. Ovšem v té době začínaly jeho zájmu o hudbu konkurovat více fyzické a radost přinášející činnosti.

Z hraní softbalu ve skautském oddíle se u něj vyvinula záliba ve venkovních sportech, zejména chytané. Když Hubert přešel ve čtrnácti letech ze základní na střední školu, byl na svůj věk nadprůměrně vysoký. V nižších třídách na střední škole ho v šestnácti letech upoutal podobně jako mnoho dalších kluků měsíční vojenský tábor nabízený o letních prázdninách Výcvikovým sborem civilní služby. Osamocení pěší praporek pravidelné armády v Pevnosti Missoula, staré indiánské pevnosti, poskytl toto zařízení, postavil pro kluky ubytovací stany, zorganizoval sportovní program zahrnující výcvik fyzické kondice, cvičné střelby a vštěpování určitého pochopení pro vojenskou disciplínu. Hubertovi se to líbilo; po tvrdém režimu jeho otce bylo pro něj snadné požadovanou disciplínu přijmout. Jeden z jeho instruktorů, Eddie Krause, ho pobízel, aby se věnoval boxu. Hubert se dosud naučil používat pěsti k sebeobraně v pouličních bitkách, ale boxerské techniky byly pro něj docela nové. Krause ho trénoval a brzy zjistil, že má v tomto sportu potenciál. V ringu pod širým nebem se konaly zápasy na tři dvouminutová kola; Hubert zvítězil v šesti z nich a stal se šampionem ve střední váze, ale neobešlo se to bez nefalšovaného „monoklu“.

Hubert překvapený svým úspěchem se rozhodl ho využít. Učil se další boxerské postoje a sbíral rady, kde to šlo. Missoula byla dřevařským centrem s třemi velkými pilami zpracovávajícími dříví splavené každé jaro z lesů po řece Black Foot. S dřívím přicházelo mnoho dřevorubců připravených utratit peníze vydělané během zimního kácení a ve městě bylo mnoho lidí, kteří byli připraveni jim v tom ochotně pomoci. V jednom saloonu se pořádaly jako atrakce pro zákazníky pěstní souboje. Člověk,

*který tu hospodu vedl, „Packy“ MacPharlan, nabídl Hubertovi pět dolarů za zápas, pro náctiletého velké peníze. Ale protože Hubert nechtěl přijít o svůj amatérský status, zápasil jakoby zadarmo a pět dolarů dostával za rozebrání ringu a úklid židlí po zápase. V ringu byl tak dobrý, že své první tři zápasy vyhrál knokautem, a když si MacPharlan uvědomil, že má „šampiona“ zvýšil mu odměnu na deset dolarů za zápas. Boxerští promotéři a trenéři považovali Huberta za přirozený talent. Měl tvrdý úder v boxu nezbytný k úspěchu spojený s výbornou taktikou v ringu.*

\*\*\*

Brzy jsem se naučil, že direkt a pravý hák jsou nejúčinnějšími prostředky jak otřást svým protivníkem, a čím dříve začnete dávat tvrdé údery, tím dříve se situace začne vyvíjet ve váš prospěch. Nesmíte čekat, až začne s údery on. Ale nejprve jste se naučil otúknout si toho druhého chlápka, zejména když to byla velká gorila, vypadající že by vás mohla vyhodit z ringu. Zjistil jste si jeho slabé stránky a pak jste se na ně zaměřil. Jestli jste chtěl vyhrát, byla klíčová houževnatost. I když vám z nosu tekla krev, nepolevoval jste a neztrácel jste iniciativu. Neznamenal to, že by se musely dávat tvrdé údery, a když byl protivník silný, zaměřil jste se na vítězství na body. Důležité bylo použít důvtip, správně odhadnout protivníka, neustále dávat údery na místa, kde to bolí a pořád si udržovat iniciativu.

\*\*\*

Stejně vlastnosti se znovu osvědčily v pozdějších letech za mnohem nebezpečnějších okolností. Paní Zemkeová synovo boxování nijak nepodporovala a ostatně ani nevěděla o jeho rozsahu. Z respektu k ní si Hubert zapisoval tajné záznamy o svých zápasech tužkou na spodní stranu stolu v kuchyňském koutě.

Na své druhé prázdniny na střední škole přijal Hubert práci na turistickém ranči, kde si majitel zvyšoval příjmy ubytováním turistů a pořádáním pro ně výprav na koních, lovů a rybaření. Štípáním dřeva, kydáním hnoje, kartáčováním koní a děláním dalších příležitostných prací kolem ranče vydělaný dolar za den nebyl dostatečně lákavý na to, aby se tam další léto vrátil. Hubert se místo toho vydal s jedním přítelem do divoké přírody kolem pramenů řeky Salomon v Idahu rýžovat zlato. Rodiče jim dali potraviny a další důležité věci a přespávali ve stanu. Ti dva kluci každý den vynášeli písek z koryta říčky do „kolébky“, aby z něj vymyli kamínky a ze zbytku večer vyrýžovali zlatý prach. Pro nezkušené mladíky to byla vyčerpávající a ne moc plodná práce.

Na začátku příštího léta si domluvil prostřednictvím přítele svých rodičů, že se připojí ke starému horníkovi žijícímu v odlehlé oblasti Rocky Mountains blízko Superioru na státní silnici Idaho - Montana. Tento člověk, John McDowell, žil osaměle ve stylu starých pionýrů a naučil Huberta o základech života víc, než kdokoliv jiný, s nímž se později setkal. Zažil také některé méně příjemné problémy primitivního života. Jeho první přespání v McDowellově srubu narušilo bolestivé štípání v rozkroku. Hubert se pokusil umýt se vodou, aby to pálení zmírnil, a vrátil se do postele. Další útoky štěnic na něj ho



donutily strávit zbytek noci venku a poté přespával v dřevníku. McDowell, neznepokojený nebo vůči pozornosti štěnic imunní, pokračoval v přespávání ve své boudě.

Hubert se naučil, jak ručně vrtat díry do skály k jejímu rozbití dynamitem, jak nabrousit krumpáč ručním kováním, řezat dříví ruční pilou, udělat a upéct nakyslý chleba, pálivé koláče a sušenky, které byly hlavní součástí stravy během jeho pobytu; jak konzervovat losí maso nasolením nebo jak z něj udělat indiánské jerky; konzervovat plané borůvky a mnoho dalších věcí nezbytných pro život v divočině. Společně rýžovali zlato a na konci toho horkého léta rozdělil ten starý muž jejich nálezy. Hubert přinesl z hor pět uncí zlata, které mělo tehdy hodnotu 33 dolarů za unci, a předal ho své matce.

I když Anna oceňovala synův čin, více ji zajímal jeho postup střední školou a představa, že by měl jít na univerzitu. Huberta začínal bavit lov a rybaření a další venkovní aktivity a na radu rodičů se připravoval na kariéru lesníka. Benno měl v této věci vliv a nepochybně ho hřálo, že jeho syn bude pokračovat v rodinné tradici. Jeho sportovní zdatnost mu získala sportovní stipendium, které částečně hradilo školné na univerzitě. Blízkost Zemkeho domu k univerzitnímu kampusu umožňovala Hubertovi bydlet doma a zmírnit tak finanční zátěž rodiny, i když v té době stravovací podnik paní Zemkeové vzkvétal a na zkrácený úvazek zaměstnávala děvčata, aby jí pomáhala. To a její společenské aktivity znamenaly, že Hubert byl v rodinném domě často sám, a mohl si dělat, co chtěl.

Jeho otec si před několika lety pořídil ojeté auto, které udržoval v dobrém stavu – každý rok

nechával přebrousit ventily motoru a dělal na něm další potřebnou údržbu. Hubert se ve čtrnácti letech naučil pod otcovým vedením řídit auto. Ovšem Benno stanovil pravidlo, že si Hubert nemůže vzít auto bez povolení, a to mu dával jen zřídkka. Aby zajistil, že nebude v pokušení jeho příkaz porušit, když bude v práci na dráze, odnesl si klíč od zapalování. Jeho syn se nenechal tak snadno přechytračit, a když se naskytla příležitost, nechal si udělat duplikát klíče. Matčino svolení nebylo těžké získat, protože také často dávala peníze na benzín. Anna se nedala snadno vmanipulovat do děláních nebo schvalování něčeho, s čím nesouhlasila, ale když považovala nějaký Bennův příkaz za nesmyslný, nevadilo jí ho obejít. Hubert tak ve vyšších ročnících střední školy a na univerzitě využíval příležitostně auto, aniž otec vůbec tušil, co se děje. Po každém tajném výletu auto vyčistil a dal ho do garáže. Občas docházelo ke krizím. Jednou, když se Hubert vracel se skupinou kamarádů z projížďky do Lolo Hot Springs, asi čtyřicet mil severně od Missouly, vyjel v zatáčce ze silnice a narazil do stromu. Než se Benno pozdě druhý den vrátil, velkou promáčklinu v nárazníku vyklepal, zatmelil a přetřel barvou.

I když byl Benno vůči svému synovi tvrdým autoritářem, byl na druhou stranu schopen překvapivých laskavých činů. Vyvrcholením posledního ročníku na střední škole byl závěrečný absolventský ples a formální událost, na které měli chlapci mít smoking. Když se to Benno dověděl, dobrovolně se ujal role dodavatele a pozval syna, aby s ním šel „do města“. K Hubertovu překvapení si pro tuto příležitost nepřinesl půjčený smoking, ale kompletní oblek, košili,

vázanku a manžetové knoflíky. Byl to jeden z jeho mála projevů hrdosti na úspěch svého syna, které dával najevo jen občas.

Během studia na univerzitě Hubert rozvíjel své boxerské aktivity. Dva roky byl mistrem Montany ve střední váze a vítězem dalších regionálních mistrovství. Jeho boxerské schopnosti byly dobře známé. Byl to sportovní spisovatel Ray Roscene, který měl pocit, že Hubert není ta správná jmenovka pro boxera, a dal mu přezdívku „Hub“. Jméno Hub se ujalo a on byl brzy pro všechny mimo svou nejbližší rodinu Hub Zemke. Dary získané z účastí na zápasech konaných v klubech, hospodách a na venkovských poutích byly vítaným zdrojem příjmů; při jedné příležitosti dostal náhradu navíc. Hub souhlasil, že vystoupí v Elk Club Smoker v hlavní akci na šest kol. K jeho překvapení a vnitřní radosti byl jeho protivníkem „vypasený a zhýralý týpek“ jménem Elton Love, přesně ten, který terorizoval mladého Huberta na začátku základní školy. Během těch šesti kol si Hub s šestiuncovými rukavicemi vynahradil všechno to bití a hrůzy svého dětství. Love se několikrát ocitl na podlaze ringu, ale Zemke podle tradice sportovního chování pomohl protivníkovi vstát, i když se tomu člověku už moc vstávat nechtělo. Později, když si Hub na tuto událost vzpomínal, trval na tom, že to nebyla pomsta, ale že převažovalo zadostiučinění!

Aby se Hub dostal ve svém boxování dál, musel zápasit jako poloprofesionál, což ho přivedlo do většího kontaktu se skutečnými promotéry zápasů a komercializovanou stránkou tohoto sportu. Uvědomil si, že i když opanoval žebříček v oblasti Montany, jakmile půjde dál, bude nastupovat proti silnějším soupeřům a jednou může být vážně zraněn.

Viděl dost květákovitých uší a ranami otupělých boxerů na to, aby ta rizika znal a nechtěl se profesionalizovat. Box byl sport, který mu přinášel radost, pomáhal mu získávat sebedůvěru a dal mu místo, na kterém vynikal. Skóre na spodní straně kuchyňského stolu nakonec došlo na 59 zápasů, z nichž 56 vyhrál a 27 z nich byly knokauty. Z těch tří prohraných byly dva na body a ten třetí byl knokaut, když z hlouposti vstoupil do ringu s chřipkou. Celkově to byl podle všech měřítek velmi slušný výsledek.

Během posledního roku na univerzitě dostal Hub práci jako noční telefonní spojovatel v místní nemocnici, kde měl k dispozici i lůžko. Práce jeho otce a matčiny aktivity často znamenaly, že rodinný dům byl o večerech prázdný nebo plný děvčat z univerzity, s nimiž se jeho matka přátelila. Během dospívání se Hub obvykle necítil ve společnosti dívek moc dobře, což bylo pravděpodobně důsledkem jeho izolovaného domácího života v počátečních letech. Schůzek s děvčaty se spíše bál; boxování, lov a další chlapské činnosti byly pro něj tehdy v každém případě přitažlivější.

O letních prázdninách pracoval Hub v lese, aby získal praktické zkušenosti. V Missoule bylo regionální ředitelství Americké lesní správy a běžně tam zaměstnávali studenty lesnictví, aby pomohli stálým pracovníkům s jejich sezónními pracemi. Na začátku sezóny to bylo především čištění lesních cest, natahování telefonních kabelů k pozorovatelnám a stavění dřevěných mostů přes vodní toky. Poslední dva letní měsíce se trávily na vrcholových pozorovatelnách sledováním počasí a hlášením vznikajících požárů způsobených bleskem nebo neopatrnými táborníky. Hubova pozorovatelná byla malá bouda s prosklenými

stěnami ve výšce asi pěti tisíc stop v pohoří Bitterroot. Za jasného dne byla odtud viditelnost 75 až 100 mil. Velké bouře, které v tom ročním období nad západními horami přecházely, byly často děsivé, zvláště v noci. Blesky občas udeřily do bleskosvodu na střeše boudy, ale někdy výboj sjel po litinovém sporáku a přeskočil na telefon nebo kovový rám postele. Když tam byla bouřka, Hub raději spal na dřevěné podlaze.

Montana měla podobně jako ostatní státní univerzity Výcvikový sbor záložních důstojníků (ROTC). Všichni studenti univerzity, pokud jim v tom nebránily fyzické nebo jiné speciální důvody, museli odsloužit v ROTC dva roky. Program řízený armádou zahrnoval hlavně fyzická cvičení a základy vojenského výcviku s hlavním cílem najít vhodné kandidáty pro další výcvik a k povýšení na poručíka v armádních zálohách. Hubovi se služba v ROTC docela líbila a s dvěma svými kamarády z univerzitního fotbalového týmu, Rogerem Gratonem a Leem Maclainem, se rozhodli přihlásit se do pokračovacího kurzu. Jednou z možností, která se jim nabízela, bylo pokusit se o výběr do výcvikového programu létání v rámci armádního letectva. Jeden univerzitní profesor jim řekl, že je to výhodná volba, protože když budou do výcviku přijati, dostanou zdarma cestu do San Antonia v Texasu a budou mít měsíční plat 75 dolarů. I když šance na dokončení kurzu byly mizivé, neměli co ztratit, protože kdyby je vyhodili, budou se moci vrátit do Montany na univerzitu a pokračovat ve studiu tam, kde skončili.

Huba do té doby skoro nic ohledně letectví nezajímalo. V okolí Missouly bylo vidět jen málo letounů a to většinou jen „pouťáky“, které přilétaly v létě o poutích, nebo Ford Trimotor, ve

kterém se dělaly za pět dolarů na osobu vyhlídkové lety. Protože jeho dva přátelé byli tou možností nadšeni, Hub souhlasil, že se přihlásí také.

Prvním krokem byla „fyzička“ v Pevnosti Missoula. Hub jí hladce prošel, ale oba jeho přátelé ji překvapivě nezvládli. Hub kvůli tomu vážně přemýšlel o tom, že také skončí, ale nakonec se rozhodl hlásit se k dalšímu rozsáhlejšímu lékařskému vyšetření ve Vancouverských kasárnách blízko Portlandu v Oregonu. V prosinci roku 1935 strávil v tomto armádním zařízení dva dny a opět všemi testy prošel. Jeho přijetí do výcviku leteckých kadetů teď bylo skoro jisté. Stejná vyšetření absolvovala desítka studentů ze státních univerzit ve Washingtonu, Idahu a Oregonu. V pozdějších letech se znovu setkal s Rossem Greeningem, Delem Wilsonem a Lorenem McCollomem.

Hubovi rodiče se k tomuto počínu nestavěli negativně, ale vůbec si nemysleli, že by z toho mohlo něco být. Ovšem potvrzením kladného výsledku byl dopis, který Hub dostal začátkem nového roku. Obsahoval příkaz, aby se 17. února 1936 hlásil na letišti Randolph v Texasu. Ale Zemke starší měl stále tendenci považovat nastávající letecký výcvik za přechodnou etapu a předpokládal, že jejich Hubert nakonec získá univerzitní titul v oboru lesnictví. Ovšem Hub byl stále víc přesvědčený, že lesnictví nenabízí pro kariéru dobrou perspektivu. Na univerzitní nástěnce byly nabídky volných míst a v létě 1935 byla jedinou zaznamenaní hodnou pozicí v lesnictví práce pro společnost Firestone na gumovníkové plantáži. Ať měl člověk titul nebo ne, zdálo se, že jediným typem práce nabízeným v konvenčním lesnictví byla práce obyčejného dělníka vodícího koně s nákladem, natahujícího telefonní kabel nebo hasícího lesní

požáry. I když měl Hub život v lese rád, usiloval o lepší ohodnocení a možnosti profesního postupu.

Na podzim měl Hub pocit, že by měl vědět něco o letounech, takže si z univerzitní knihovny půjčil knihy a studoval základní principy motorového létání a učil se, jak fungují křidélka, výškovky a ostatní součásti letounu. Pak se představil v Johnson Flying Services. Pan Johnson měl na pruhu pole sloužícím jako místní letiště dvojplošník Stinson, se kterým provozoval charterové služby. Hub si zaplatil u pana Johnsona let, který ho kromě vzrušení z prvního letu úplně zmátl, když se pokoušel dát tenhle zážitek do souvislosti s fungováním letounu, jak ho vyčetl z knih. Když konečně přišel únor 1936 a Hub odjel vlakem z blizardem zahalené Missouly do Texasu, bylo to spíše kvůli dobrodružství, než z nějaké velké touhy po létání.

## Kapitola 2

### Džentlmenova kariéra

Prvotní a základní letecký výcvik pro americké letectvo se konal na letišti Randolph a pokračilý kurs se odehrával na letišti Kelly. Letiště Randolph se nacházelo sedmnáct mil východně od San Antonia a Kelly o něco blíže západně. Terén tam byl plochý a otevřený; počasí normálně pěkné s převažující modrou oblohou. Pro leteckou mateřskou školku to bylo ideální místo. Americké letectvo mělo v roce 1935 pro 900 prvoliniových letounů asi 1200 aktivních pilotů a požadavky na nové piloty byly omezené. Spojené státy byly stále v ekonomické recesi a výdaje na armádu se značně krátily.

*Letecké výcvikové kurzy se omezily na tři nábory za rok a byly určeny hlavně k vytváření záloh. Kadet Zemke byl jedním ze sedmdesáti mladých mužů, kteří na začátku roku 1936 nastoupili do prvního primárního kurzu. Při příjezdu si ho jeho učitelé podezřívavě prohlíželi, dokud jim neřekl, že chybějící obočí a zašitá rána nepochází z nějaké rvačky, ale je výsledkem jeho posledního boxerského zápasu. V následujících dnech se Hubův postoj k této vojenské službě změnil; když si uvědomil, že mu tyto zážitky přinášejí radost, zrodilo se nové nadšení.*

*\* \* \**

Když jsem přišel do pilotní školy, očekával jsem, že ostatní studenti kurzu budou nadšení kluci zběhlí v leteckých znalostech. Předpokládal jsem, že mě brzy vyhodí a pošlou zpátky do Montany. Ale během krátké doby jsem zjistil, že moji spolužáci toho nevědí o létání víc než já a že mám stejnou šanci kurz dokončit jako kdokoliv jiný. Moje kariéra leteckého kadeta začala pochodováním a pořadovými cvičeními a různými základními lekcemi z teorie létání, navigace a podobně. Jakmile jsem začal létat, rychle se mi to začalo líbit. Prvotní létání se nacvičovalo na dvojplošnicích Consolidated PT-3, lehkých dvoumístných letounech s otevřeným tandemovým kokpitem a vpředu s hvězdicovým motorem Wright o výkonu 225 koňských sil. Byl to malý odolný stroj, který musel od účastníků výcviku vydržet drsné zacházení. Mým instruktorem byl poručík Eastman, který se jen zřídka rozpovídal a nikdy na mne nekřičel; byl to takový introvert, že jsem se divil, jak se vůbec mohl stát pilotem. Léтали jsme



průměrně dvakrát denně po patnácti až dvaceti minutách. Instruktor (vpředu v kokpitu) a žák spolu komunikovali křičením Gosportovou trubkou, ohebnou trubicí s trychtýřem na obou koncích. Jakmile jste se naučil letoun ovládat, instruktor s vámi nacvičoval situace při selhání motoru tak, že vám nečekaně zavřel plyn. Tato šikana měla ukázat, jak budete reagovat v případě nouze; pokud jste zpanikařil nebo jste nedokázal situaci vyřešit, velmi brzy vás vyhodili.

Nedaleko od letiště Randolph vedlo na vysokých stožárech vedení vysokého napětí a oblíbeným trikem instruktorů bylo předstírat při letu nouzový stav v jeho blízkosti. Jednou jsem byl vysoko nad tím vedením, když mi Eastman najednou zavřel plyn. Sklonil jsem před, uvedl jsem PT-3 do mírné klesavé zatáčky a vybral jsem nejlepší místo pro přistání, jaké jsem viděl, velké pole na druhé straně toho elektrického vedení. To bylo jedinkrát, kdy se Eastman vzrušil - když si uvědomil, že mám v úmyslu vedení podlétnout. Rychle se ujal řízení a kategoricky mi nařídil, abych si vybral jiné místo.

První sólový let je v životě každého pilota potvrzením jeho dovedností. Být tam nahoře poprvé bez instruktora je mimořádný pocit; poté jste rozjařený a já jsem nebyl výjimkou. Sólově jsem letěl po sedmi a půl hodinách létání a byl to přibližně průměr všech účastníků. Výcvik pak pokračoval náročnějšími manévry. Jednoho cvičení se účastnila skupina studentů, kteří letěli se svými instruktory na jedno záložní polní letiště v té oblasti, aby zde nacvičovali krátká přistání. Instruktoři napnuli mezi dvěma tyčkami napříč dráhy provázek jako překážku, přes kterou museli studenti při nouzovém přistání přelétat. Naším

úkolem bylo proletět nad dráhou, zavřít plyn, otočit se, sestoupit dolů přes tu překážku, dosednout na zem na tři body a dojet na co nejkratší vzdálenost. Instruktoři se sázeli o pivo, který žák zvládne nejkratší přistání, aniž by se dotkl překážky. Bylo to něco, co jsem obvykle dělal velmi dobře a při téhle příležitosti jsem Eastmanovi vyhrál několik piv v důstojnickém klubu.

Moje nejistota ohledně výcviku létání pominula. Skutečně jsem si ho užíval a líbil se mi také vojenský život. Byl jsem pevně rozhodnutý kurz absolvovat a věnovat se práci v letectvu. Ze záznamů předchozích kurzů jsem usoudil, že pokud se vyhnu problémům, mám šanci asi padesát na padesát kurz dokončit. Ale problémy jsem si nemusel působit jen já sám. Jednou jsem dostal za úkol cvičit severně od San Antonia akrobacii. Měl jsem za sebou jen asi šest hodin sólového letu s PT-3, ale až dosud probíhalo všechno hladce a byl jsem docela sebevědomý začátečnický pilot. Po procvičení několika přemetů jsem se pustil do svíčky a najednou - bum, prásk - a motor stál. Nevěděl jsem, co se děje, ale v první reakci jsem nemohl uvěřit, že se mi to stalo. Pak jsem skoro automaticky přepnul do nouzové rutiny, jak mi ji vtlučoval do hlavy Eastman - sklonit před dolů a nabrat rychlost, zjistit směr větru a najít místo na nouzové přistání. Nedaleko byla naštěstí cementárna a kouř stoupající z jejích komínů mi směr větru ukázal.

Když mi motor selhal, byl jsem asi ve dvou tisících stopách, ale letoun utažený v zatáčce rychle ztrácel výšku. Výběr místa pro přistání byl omezený - nebylo zde žádné skutečně velké vhodné místo - přinejlepším malé obilní pole. Uhýbal jsem

do stran sem a tam, stěží jsem se dostal přes plot, letoun jsem tvrdě posadil na zem a klouzal jsem obilím až do zastavení. Celou tu dobu jsem jednal chladnokrevně, ale když jsem vylezl z kokpitu, jen jsem stál a třásl se jako list stromu. Pak jsem se začal obávat, jestli to všechno nebyla moje chyba, jestli jsem třeba udělal něco špatně nebo naopak vůbec neudělal. Vypadalo to, že se letoun při přistání nepoškodil, i když ostruhové kolo vytrhalo široký pruh obilí. O motorech jsme se učili, ale nebyl jsem mechanik, a když jsem se na motor podíval, neviděl jsem na něm zvnějšku nic vadného. To moji obavu jen posílilo. Co když na něm nenajdou žádný defekt? V takovém případě by to znamenalo, že si budu druhý den balit tašky.

Na druhé straně toho pole bylo selské stavení, a tak jsem sundal padák a vydal se tam pro pomoc. Setkal jsem se tam se dvěma ženami; jedna byla středního věku a předpokládal jsem, že ta druhá by mohla být její dcera. Překvapilo mě, když jsem je najednou uslyšel mluvit mezi sebou německy, a ta starší žena vlastně anglicky vůbec neuměla. Zeptal jsem se, jestli bych mohl použít jejich telefon a zavolat na základnu a říct jim, kde jsem. Asi za hodinu přijelo nehodové vozidlo a několik dalších aut. Aby se vyšetřovací skupina dostala k letounu, musela pokračovat v jízdě po poli, čímž způsobila asi větší škody než já. Ten sedlák možná dostal od státu vyšší odškodnění, než by utržil za zrno.

Technický důstojník chtěl vědět, co jsem měl za problém. Mohl jsem mu říct jen to, že motor začal najednou vydávat velký hluk a úplně ztratil výkon. S obavami jsem ho sledoval, jak motor nastartoval, a zděsilo mě, když naskočil a běžel plynule. Pak dal mechanikovi v kokpitu signál, aby přidal plyn, a

když to udělal - bum, prásk! To byl rachot! Ale pro mé uši to byla sladká hudba potvrzující mechanickou závadu, nikoliv chybu pilota. Podle mechanika byla zlomená ojnice pístu. Tohle bylo první nouzové přistání kohokoliv ve třídě. Na den nebo dva jsem se zde stal za záchranu letounu skutečným hrdinou. Pro mne to znamenalo víc, než kdybych si zachránil život!

V červnu jsem pokračoval v základním výcviku. Teď jsme létali s Douglasem BT-2, robustnějším dvojplošníkem poháněným hvězdicovým motorem Pratt & Whitney o výkonu 450 koňských sil, který byl vybaven vysokofrekvenčním rádiem pro příjem i vysílání umožňujícím nám mluvit s věží na letišti Randolph. Důraz se teď kladl na navigaci v krajině a na létání podle přístrojů „pod kápi“. Touhle fází jsem bez větších problémů prošel. V září začala poslední pokročilá etapa spojená s přeletem na letišti Kelly. Zde byly čtyři různé výcvikové sekce, z nichž jsme si mohli vybrat: bombardér, stíhačka, bitevník a průzkumný letoun. Protože nikdo z nás válku nepředpokládal, většina chtěla jít kvůli letovému času na vícemotorových letounech na bombardéry, aby pak mohli dostat práci u aerolinek. Také jsem o tom uvažoval, ale nechtěl jsem se té tlačenice účastnit. Mojí ambicí bylo zapojit se do stíhacího létání s rychlým obratným letounem; pomalé těžkopádné bombardéry Keystone mě nepřitahovaly. Rovněž bitevníky (lehké bombardéry) a pozorovací letouny byly na můj vkus také příliš omezující.

Ve stíhací sekci na letišti Kelly jsme létali s Boeingy P-12, kterými byly vyzbrojeny některé pravidelné letky. Tento pěkný jednomístný dvojplošník se vzduchem chlazeným motorem a maximální rychlostí asi 185 mil za hodinu byl

nepochybně nejlepším letounem, s jakým jsem kdy letěl. Jeho motor běžel jako šicí stroj. Mohli jste s ním dělat skoro cokoli; byl skvělý na akrobacii. Učili jsme se různé stíhací taktiky a létání ve formaci. Stíhací sekce měla 27 letounů P-12 a obvykle jsme je používali v šestičlenných rojích, jejichž velitelem byl instruktor. V P-12 nebyla rádia pro komunikaci mezi letouny, a tak se povely předávaly signály rukou.

Jednou jsme byli ve vzduchu a nacvičovali jsme akrobacii, když náš instruktor, poručík „Curly“ Stalter, kudrnatý ctižádostivý člověk, ale sakramentsky dobrý instruktor, najednou dal signál k přistání. A tak jsme se seřadili za sebe a následovali ho dolů. Báł jsem se, jestli nevybral moc malé pole a situaci ještě zhoršoval začínající déšť a kluzká tráva. Plot jsem přelétl hned za ním, a jak jsem po zemi klouzal, sotva jsem se vyhnul chlápku, který přistával za mnou. Všech nás šest se dostalo na zem bezpečně, ale vzpomínám si, jak jsem si říkal, že neměl nejlepší úsudek, když nás v těchto podmínkách vzal na tak malé pole. Podíval jsem se na Staltera, který právě vystupoval ze svého letounu. Šíleně zuřil. To, co jsme všichni považovali za součást náročného výcviku, bylo nouzové přistání. Stalterovi se zasekl plovák karburátoru a jeho motor chcipl. Ten signál znamenal, že s ním musí dolů, ale ne že ho máme následovat. To pole bylo tak malé, že jsme za toho mokra nemohli odtamtud v žádném případě vzlétnout, takže se musely všechny letouny rozebrat a odvézt na nákladácích na letiště.

Létání ve stíhací sekci na Kelly byla nádherná doba. Po zmírnění přísnosti letecké školy jsme byli považováni za pilotní kadety, kteří kurz skoro jistě absolvují. Výuka byla zajímavější,

lety byly delší a dělali jsme přelety. Stíhací sekce byla vyslaná na okružní cestu po univerzitách na jihu - Louisiana, Alabama, Georgie - aby vyvolala zájem o letectvo a podpořila nábor. Pro pilota to byl idylický život. Tehdy jste poznával ostatní kadety a navazoval přátelství. Dostávali jsme dostatek propustek do San Antonia a místní lidé byli velice pohostinní. Ve městě byla spousta děvčat a asi jediným problémem byla obava, aby těch 75 dolarů vystačilo na celý měsíc.

Pilotní školu jsem absolvoval 17. února 1937 s možností vykonávat jeden nebo dva roky aktivní službu jako důstojník v záloze. Ale protože letectvo ještě nemělo k dispozici potřebné finance, byl jsem ve skutečnosti povýšen do hodnosti podporučíka zálohy až 21. června ten rok.

Když jsem dostal na letišti Kelly funkci velitele letky kadetů, přijali mě k pravidelné stíhací jednotce. Během několika posledních měsíců oslovil některé z nás člověk, který pracoval pro mexický konzulát, s nabídkou zapojit se dobrovolně jako pilot do španělské občanské války na republikánské straně. Nabízel ohromující plat 500 dolarů měsíčně. Bylo snadné považovat se za velké stíhací eso. Musím přiznat, že jsem tu nabídku vážně zvažoval, ale převážil zdravý rozum. Po pouze ročním výcviku jsem toho o leteckém boji nevěděl dost a kromě toho nikdo z nás neměl žádné zkušenosti s leteckou střelbou - vlastně jsme nevypálili ani jeden výstřel. Většina naší třídy argumentovala stejně. Myslím si, že se nikdo z ní nepřihlásil, i když později jsem poznal záložní důstojníky, kteří do Španělska šli.

Po absolvování jsme dostali tři týdny dovolené. Většina lidí jela domů, ale pro mne to znamenalo jet v té nejhorší zimě přes celé Státy do Montany

a potom zpátky na východ do Virgínie. Nedávno jsem vydal 450 dolarů ze svých úspor na malý kabriolet Ford a v této době se s ním nedalo na takovou cestu jet. „Mnicha“ Myrese, s nímž jsem na letišti Kelly bydlel, přidělili k bombardérům v Langley, a protože ani on nejel domů, vydali jsme se svým Fordem tři tisíce mil k místu našeho nového zařazení. Letectvo platilo cestovné tři centy na míli a ve skutečnosti jsme na té cestě vydělali.

Letectvo tehdy udržovalo v kontinentálních Spojených státech jen tři stíhací skupiny, 1. skupinu na letišti Selfridge na severu v Michiganu, 8. skupinu v Langley ve Virgínii a 20. skupinu na letišti Barksdale v Kalifornii na tichomořské straně. Já jsem byl zařazen k 8. stíhací skupině na letišti Langley blízko Norfolku, na nejvýznamnější letecké základně. Kromě 8. stíhací skupiny vyzbrojené Curtissy P-6E tam byla 2. bombardovací skupina, která měla první létající pevnosti Boeing YB-17. V Langley bylo také vrchní velitelství letectva. Velitelem mé skupiny byl podplukovník Adlai Gilkeson, kterého v červenci 1938 nahradil podplukovník William Kepner. Zdálo se, že od těchto mužů skoro dvakrát tak starých než většina pilotů skupiny, se očekávala spíše administrativní práce než létání. Kepner, za první světové války námořní pěšák, utrpěl zranění bodákem na tváři a ve dvacátých letech se proslavil dosahováním výškových rekordů v balónu. Byl drobné postavy, nenápadný a jako velitel byl velmi klidný, dobrý posluchač a stejně tak dobrý ve vysvětlování svých názorů. Skupinu tvořily tři letky, 33. pod velením majora Glenna Barcuse, 35., již velel major Francis „Butch“ Griswold a 36. majora Neda Schramma, ke které jsem byl přidělen.

Na rozdíl od organizovaného života na letištích Randolph a Kelly, kde jste z předem připraveného programu přesně věděli, co budete který den dělat, byla aktivní služba v Langley letargickým přežíváním. Nekontrolovali nám pokoje a nemuseli jsme se v určený čas hlásit v jídelně. Když jsme se každý den ráno v 7.30 hlásili do služby, často jsme nedostali přidělen žádný úkol. Služebně nejstarší operační a štábní důstojníci sloužili již řadu let, byli ženatí a hodně konzervativní. Vypadalo to, že se tam nebude konat žádný významný výcvikový program. Taktice se věnovalo málo času a zpětně si myslím, že naši vyšší důstojníci toho o těchto věcech moc nevěděli.

Neúčastnili jsme se manévrů, abychom podporovali armádu v Karolínách, občas jsme přeletěli ve formaci nad Washingtonem, abychom zamávali vlajkou při nějaké zvláštní akci a účastnili jsme se každoročních válečných her. Normálně jsme měli po 12.30 volno a celé odpoledne jsme měli pro sebe. Takže jsme my, nižší důstojníci, jezdili do Richmondu nebo Williamsburgu nebo jsme v Yorktownu hráli golf. Byl to džentlmenský život; nebyli jsme bojová jednotka, ale byli jsme členy společenského klubu.

Naše P-6E byly starší než P-12, se kterými jsme létali na Kelly, ale byly modernizované a byly si velmi podobné ve výkonech i ovládní. V roce 1937 jsme dostali také několik dvoumístných jednoplošníků Consolidated PB-2, které byly z konstrukčního pohledu proti P-6E docela pokročilé, ale nebyly tak dobře ovladatelné a nelétalo se s nimi tak příjemně. Následující rok jsme dostali svou první jednomístnou jednoplošníkovou stíhačku



Curtiss P-36 Hawk s hvězdicovým motorem a zatahovacím podvozkem.

Jednou z výhod uvolněné atmosféry v Langley bylo to, že dokonce i mladý záložní poručík jako já měl značnou volnost v použití letounu. Obvyklou formou byl let mise zadané ráno operačním důstojníkem letky, trvající maximálně pětáctyřicet minut až hodinu. Pak jsme mohli podniknout další lety a většina z nás se věnovala simulovaným soubojům nebo jsme propracovávali týmovou akrobacii. Každý víkend jsme si směli vzít letoun také na soukromé přelety, což umožňovalo skupinám kamarádů letět na nějaké vyhledávané místo, které se nám líbilo, a zajít si do města. Takové lety byly oficiálně určené k získávání zkušeností s navigací a v tomto ohledu byly pro nás přínosem. Ovšem také nám poskytovaly rychlou a bezplatnou dopravu na místa, kam bychom si se svým platem nemohli dovolit jet. Museli jsme být zpátky k hlášení do služby v pondělí v osm hodin ráno. Chlapi s červenějšíma očima dýchali na zpátečním letu kyslík, aby zahladili účinky přílišného pití předchozí večer.

Abychom toho měli za svých 75 dolarů co nejvíc, nechávali jsme se zvat na večírky, kde bylo občerstvení zdarma. Z těchto důvodů neměly dcery vyšších důstojníků v Langley nikdy nouzi o rande, protože jsme znali otce, kteří měli dobře zásobený bar. Bydlel jsem v Dodd Hall, společné ložnici svobodných mužů hned vedle domu, ve kterém bydlel podplukovník Spaatz s rodinou. Byl jsem několikrát na rande s jeho nejstarší dcerou a pozvali mě k nim domů. Plukovník Spaatz byl tichý vážný člověk, zatímco jeho žena byla pravým opakem. Vrchní velitel v Langley generál Frank Andrews měl také dceru. Nakonec se vdala za jednoho z nižších

důstojníků z naší třídy, který se později stal osobním pilotem generála Andrewse.

Během svého prvního týdne v Langley jsem si všiml, že se prakticky každou neděli konají na skeetové střelnici blízko důstojnického klubu soutěže. Skeet, při němž se používají brokovnice kalibru 20 k sestřelování katapultovaných hliněných terčů, pomáhal pilotům trénovat střelbu s předsazením. Se svou loveckou minulostí jsem se toho chtěl účastnit, ale dověděl jsem se, že většinu střeliva určeného pro skeet získala 2. bombardovací skupina, jejíž vyšší důstojníci byli na střelnici pravidelnými účastníky. Mezi nimi vyčníval kapitán Curtis LeMay, vynikající střelec. Protože jsem jim záviděl a chtěl jsem se do toho zapojit, zeptal jsem se našeho zbrojního rotmistra, co pro to mám udělat, a dověděl jsem se, že jedinou překážkou účasti na důstojnickém skeetu je střelivo. Také jsem zjistil, že piloti mohou dostat 600 nábojů na rok, ale musí si je vyzvednout jednou ročně 1. července. Protože 8. stíhací skupina neměla velké požadavky, 2. bombardovací skupina vyfasovala všechno zbývající střelivo a uskladnila si ho ve svých bunkrech.

Překvapivě jsem se stal zbrojním důstojníkem své letky. V této funkci jsem mohl vyvíjet tlak na velitele stíhacích letek, aby pro naši skupinu odebrali plný příděl skeetového střeliva. 1. července jsem si pro něj přišel s kompletními doklady. Důsledkem toho bylo snížení klubové aktivity 2. bombardovací skupiny na polovinu a musela teď strpět partu zelenáčského stíhacího poručíka střílející v klubu. Nic neříkali, ale když jsem podepsal převzetí střeliva, důstojníci z 2. skupiny nepochybně věděli, kdo je ten mladý namyšlenec, který jim pokazil jejich zábavu.

Na příslušníky 2. bombardovací skupiny se koncem třicátých let hledělo jako na elitu letectva a dokonce měli speciální uniformu. Jejich YB-17 dosahovaly vyšší maximální rychlosti než naše P-6 nebo PB-2 a vyskytovala se teorie, podle které jsou Pevnosti dost rychlé, aby stíhačkám unikly. Letectvo usilovalo o získání nezávislé role a za hlavní nástroj k dosažení tohoto cíle považovalo bombardér B-17 s dlouhým doletem. 2. bombardovací skupina podnikala lety dobré vůle do jihoamerických států a my jsme jí záviděli.

V Curtissu P-36 Hawk jsme měli stíhačku, která B-17 rychlostně stačila, ale ve srovnání s tím, co jsme slyšeli o nejnovějších evropských stíhačkách, jí chyběla výkonnost. Naši 36. letku v létě 1939 vybrali, aby testovala Curtiss YP-37, první americkou stíhačku, která měla nový vodou chlazený motor Allison s výkonem 1000 koní. Byla těžká s malým zrychlením, ale poprvé jsme měli letoun s maximální rychlostí překračující 300 mil za hodinu. YP-37 vycházela z draku P-36 a kokpit měla umístěný víc dozadu, aby zeštíhlal její profil a zvýšila se výkonnost. V důsledku toho dlouhá před a křídla bránily pilotovi ve výhledu dopředu a dolů, což z ní dělalo při přistávání zrádnou mrchu. Problémy jsme měli také s novým přeplňovaným motorem, jejichž odstranění dalo lidem u Allisonu hodně práce. Následující rok jsme dostali několik prvních Curtissů P-40 Warhawk, což byl v podstatě standardní drak P-36 s vodou chlazeným motorem Allison. Protože byl lehčí, byl to mnohem lepší letoun, ale jelikož neměl turbokompresor, nedosahoval ve větších výškách potřebné výkonnosti. Pro mne bylo překvapivé, že ty první P-40 měly jen dva kulometry a tedy stejnou výzbroj, jakou měly všechny předchozí stíhačky, s

nimiž jsem létal, zatímco britské a německé stíhačky měly v té době až osm kulometů nebo výzbroj zahrnující kanón.

Když v září 1939 vypukla v Evropě válka, říkal jsem si, že se do ní Spojené státy nakonec zapojí a že by bylo lepší být znalostně a psychicky připraven na boj. Někteří piloti nedočkavě mluvili o tom, že půjdou bojovat, ale já jsem si logicky argumentoval, že tam dojde ke ztrátám a já bych mohl být jednou z nich. Netoužil jsem stát se hrdinou. Vzhledem k pravděpodobnosti, že jednoho dne budu bojovat o svůj život, bylo přesto rozumné snažit se stát se co nejschopnějším stíhacím pilotem. Protože jsem se rozhodl pro trvalou kariéru v letectvu - řádnou hodnost jsem dostal v srpnu 1939 - vždy jsem se snažil o dokonalost. V té době jsem stále aktivně létal dvacet až třicet hodin měsíčně, studoval jsem nové techniky a pokoušel jsem se udržet krok s konstrukčním vývojem. Kdykoliv se k tomu vyskytla příležitost, létal jsem s různými typy letounů. Při přeletech na jiná letiště jsem byl schopen letět se Seversky P-35 a později s Bell P-39 Airacobrou, a také s britskou verzí P-38 Lightningu.

Po začátku války v Evropě se životní tempo v Langley začínalo měnit. Kladl se větší důraz na výcvik a měli jsme méně volného času. Pravděpodobně v souvislosti s válkou v Evropě a se zprávami o hrdinských činech stíhacích pilotů se začínal měnit také obrázek stíhacího pilota u veřejnosti. Začínalo se na nás hledět jako na odvážlivce vedoucí nebezpečný život. Do jisté míry jsme toho využívali, zejména ve vztahu k dívkám. Jak jsem už řekl, během svých prvních let jsem neměl vůbec žádné schůzky s dívkami. Když jsem byl kadetem, setkal jsem se v San Antoniu s jednou

učitelkou a na jedny Vánoce jsem přeletěl z Langley do Atlanty, abych ji navštívil, ale byl to jen nezávazný vztah. Musím upřímně říct, že pokud jde o dívky, byl jsem hodně naivní.

V zimě 1939 odveleli naši letku k výcvikovému úkolu do Sarasoty na Floridě. Místní obchodní komora zorganizovala jeden večer taneční zábavu a tam jsem se setkal s dívkou italského původu jménem Maria. Vždy jsem se považoval za celkem klidného člověka, ale tam jsem se skutečně přestal ovládat. Za pět dní jsme se vzali! Bylo jí devatenáct let a její rodiče, kteří žili v Tampě, o tom dokonce vůbec nevěděli. Velice rychle jsem dostal rozum a uvědomil jsem si, že se k sobě nehodíme; přizpůsobování povah manželství neudrží. I když jsem nikdy nechodil do kostela, byl jsem tak naivní, že jsem v Langley zašel ke katolickému knězi, abych se ho zeptal, jestli lze manželství zrušit - oddal nás smírčí soudce. Kněz mě poučil, že takový čin by byl morálně a nábožensky špatný; musím se snažit, aby manželství fungovalo. A tak jsem pronajal u základny byt a Marii jsem do něj z Tamy přivedl. Během let jsme měli dobrá a špatná období, ale to manželství bohužel nikdy skutečně nefungovalo.

Velení 36. stíhací letky převzal koncem roku 1938 kapitán „Freddy“ Smith, absolvent West Pointu a zeť admirála Kinga. Nevím, kdo mě doporučil, ale Smith si mě vzal jako svého pobočníka. Nikdy jsem nevynikal v práci s papíry a nijak mě netěšilo, že jsem musel sedět u psacího stolu. Bylo to navíc k mým povinnostem velitele roje a neviděl jsem důvod, proč by se mělo na takovou práci plýtvat pilotem. Zjistil jsem ale, že většinu té práce udělal za mne nadpraporčík Flarity. Tenhle člověk, základní administrativní kámen letky, byl

chraplavě mluvící a obtloustlý kuřák doutníků; měl tedy vzhled, který neodpovídal jeho pracovním schopnostem.

I když jsem si často myslel, že americké letectvo za jinými letectvy v technických a taktických záležitostech zaostává, všeobecná úroveň vyšších poddůstojníků byla tehdy mimořádná, zejména v technických oborech. Naším šéfem údržby byl nadpraporčík Ulyses S. Nero. Jsem si naprosto jistý, že tenhle chlápek měl větší znalosti o letounech, s kterými jsme létali, než někteří z jejich konstruktérů. Zdálo se, že neexistuje žádný technický problém, který by nedokázal vyřešit. Díky vysoké úrovni školení mechaniků lidmi, jako byl Nero, jsme měli vždy špičkově udržované letouny. Technika a údržba byly s každým novým typem letounu, který letka dostala, postupně náročnější a složitější. Starý P-6E byl poměrně jednoduchý a nedal moc práce. Naproti tomu P-40 Warhawk s vodou chlazeným motorem a s různými novými systémy byl na údržbu časově velmi náročný, zejména proto, že se u něj vyskytovalo mnoho mechanických závad. Byl problémový také pro piloty, zejména při přistávání, při němž mohl snadno skončit přemetem na zemi. Měl takové vztlakové charakteristiky, že když jste šel na tříbodové přistání a rychlost klesla pod 65 mil za hodinu, vzduch tekl kolem kořenů křídel, což způsobilo ztrátu směrového ovládní a letoun se propadl. V takových případech se často zbortil podvozek a letoun dopadl na příď. Tenhle problém jsme vyřešili tím, že jsme se naučili přistávat ve vyšší rychlosti s delším dojezdem a jak rychlost klesala, drželi jsme ocas co nejdéle nahoře.

V létě 1940 mě spolu s dvěma dalšími piloty z 8. stíhací skupiny, Gilbertem Meyersem a Joem

Masonem, poslali na letiště Wright v ohijském Daytonu, na experimentální základnu letectva, abychom provedli zrychlený test upravených motorů. Důvodem byly závady ložisek na motorech Allison. Obvyklým způsobem testů byl vzlet na plný výkon, ubrání plynu a vystoupaní do výšky mezi pěti a deseti tisíci stopami, pak desetiminutový let na normální výkon, poté po určený čas na maximum a opakování tohoto postupu. Všichni jsme tím prolezli s odřenýma ušima při částečných ztrátách výkonu, ale bez úplného selhání. Ten problém se vyřešil nahrazením původních bronzových ložisek ložisky ze stříbrné slitiny. Později ten rok jsem dostal znovu rozkaz hlásit se na letišti Wright, tentokrát sám. Po příjezdu mě zavedli k podplukovníkovi Irovi Eakerovi, který mi řekl, abych letěl s P-40 do Dearbornu v Michiganu a přistál na testovací dráze Fordu v River Rouge, asi šest mil jihozápadně od Detroitu. Tam jsem měl provést předváděcí lety podle požadavků techniků Fordu a dát jim všechny vyžadované technické informace o letounu. Podle instrukcí jsem letěl do Dearbornu a přistál tam. K mému překvapení mě přivítal nejen generální ředitel Fordu, ale samotný Henry Ford.

Ford mi řekl, že mám na svůj týdenní pobyt zajištěné ubytování na jeho farmě v Dearbornu. Během několika společných obědů mi nabídl, abych ochutnal jeho oplatky ze sójových bobů - zjevně byl jedním z prvních, kdo přinesl do Spojených států sójové boby. Projevoval velký zájem o farmaření a trval na tom, abych si jeho farmu prohlédl. Společnost vyrobila několik speciálních aut pro závody v Indianapolisu, ale nikdy se jim tam moc nedařilo. Henry Ford se mě zeptal, jestli bych nechtěl řídit jedno z testovacích vozidel