

HEINZ KNOKE

Urtio satm 30 Fulceca

Urtio satm 30
Fulceca



Letio sam za Führera

Heinz Knoke

Preveo i priredio
Aleksandar Vojinović

Sadržaj

Predgovor
Pilot koji se s leta vraća - vlakom
"Achtung. Spitfire!"
Kobni 13. u mjesecu
"Debele bebice" haraju Njemačkom
Povratak s padobranom preko ramena
Okršaji na "aleji bombardera"
Doba života i doba smrti
Pogovor

Predgovor

Kad je ovaj rukopis dospio u moje ruke, rekao sam sam sebi; "Sada konačno imamo sjajnu priču s druge strane koja će zanimati ne samo nas koji smo služili u RAF-u, nego i milijune ostalih koji su danomice pratili ratnu zračnu dramu u Drugome svjetskom ratu i koji su se s velikom radoznalošću raspitivali o našim protivnicima u njemačkim zračnim snagama".

Je li njihov odnos prema ratu bio sličan onome koji je proživio pripadnike RAF-a? Jesu li imali svoje trenutke slave i trenutke stresa? Kakve li su bile reakcije njihovih ljudi na drugoj strani na Hitlerovu odluku o odustajanju od invazije na Britaniju? Što su željele njihove zračne snage pri završetku rata?

Mnogi odgovori na ova pitanja mogu se pronaći u dnevnicima njemačkih ratnih pilota.

Od konca rata naovamo štošta je dopiralo do nas s te druge zaraćene strane. Međutim, najviše je tih pristiglih knjiga iznosilo viđenje rata kroz njemačke oči, što je bilo povijesno sasvim u redu i korisno, budući da su te knjige uglavnom oličavale sjećanja generala i političara, neizravnih sudionika tih zbivanja.

Suština knjige gospodina Knokea, kako je ja vidim i procjenjujem, neuljepšana je priča nekoga tko je bio uvučen u jedan grozan i težak rat, a ujedno nam ocrta stvaran portret jednoga od Hitlerovih ljudi koji se žestoko borio protiv nas ...

Sam nastanak knjige nije bez značaja.

Gospodin John Ewing, njen prevoditelj, sada odvjetnik u Vancouveru, služio je kao časnik u RCAF-u, Kraljevskim kanadskim zračnim snagama, kada se Njemačka u svibnju 1945 predala. Njegove su vojne dužnosti podrazumijevale ispitivanje i nadzor zarobljenika iz njemačkih zračnih snaga. Zapovjedništvo je bilo u Jeveru (11 km cestom zapadno od luke Wilhelmshaven na Sjevernom moru - nap. prev.), gdje je RCAF zaposjeo uzletišće. Njegov prvi susret s autorom knjige izgledao je ovako:

"Knoke se izdvajao na saslušanjima svojom izvanrednom inteligencijom, a donekle i atraktivnom ličnošću. Činilo se da je

svjestan toga da je dospio na krivu stranu. Njegov službeni rekord bio je dovoljan da ga svugdje više uvažavaju od drugih zarobljenih zrakoplovaca. Nema još jednog njemačkog pilota, za kojega ja znam, s većim brojem od 52 srušena saveznička zrakoplova u borbi iznad zapadne Europe, da je ostao živ i da spremno iznosi svoj ratni životopis. Poslije svih saslušanja, saslušavši pomno njegovo kazivanje i shvaćajući da je ovdje riječ o izuzetnim okolnostima, nas dvojica smo se prijateljski rukovali, što je na svaki način bilo neuobičajeno u to vrijeme”.

Potom su uslijedili svakodnevni susreti njih dvojice. Iz sigurnosnih razloga, Ewing drži Knokea pod posebnom prismotrom, sređuje da Knoke bude po strani od ostalih pripadnika njemačkih zračnih snaga, preodijeva ga da ne ide naokolo u svojoj napadno ukrašenoj uniformi i zapošljava u računovodstvu lokalne zračne kompanije koju je ustrojio RAF.

“Bez obzira na nepoznavanje posla kojega se prihvatio, u čemu je bio novajlija i nevješt koliko i ja”, nastavlja gospodin Ewing, “uspostavio je veoma uspješan sustav uz pomoć svoje supruge Lilo, koja je bila knjigovotkinja prije njihova vjenčanja ... Bio sam čest posjetitelj u domu Knokea, gdje sam uvijek bio dobrodošao. Britanski zapovjednik grada htio je jednom rekvirirati njihovu kuću, ali je Knoke bio tako nepokolebljiv u svojim argumentima da je zapovjednik grada odustao”.

S vremenom su Kanađani napustili Njemačku i 1946. je Ewing postao vojni sudac te njemačke pokrajine. Poslije demobilizacije proveo je daljnje godine uoči povratka u Kanadu u Nadzornom vijeću. Ostao je u vezi s Knokeom, koji je bio zapao u teškoće u svome civilnom životu pa se dao na pisanje kako bi se spasio oskudice. Na Ewingov nagovor Knoke je jednostavnim rječnikom ali iskreno i bez zataškavanja opisao cjelokupnu svoju prošlost - to je ovaj tekst pred vama.

Kao posljednje treba pridodati, da je Knoke 1951. postao politički predstavnik i ugledan u svome kraju: te je godine izabran u pravosudno vijeće Donje Saksonije kao član Socijalističke stranke Njemačke. Kada je Vrhovni sud Savezne Republike Njemačke proglasio njegovu stranku ilegalnom, Knoke se 1952, samostalno politički aktivirao, čime počinje novu karijeru kao građanski političar.

Pilot koji se s leta vraća - vlakom

Kod kuće remenom po turu, u Ratnoj školi: "Ovdje ćete očvrnuti kao Kruppov čelik!" - Utuviti u glavu; pametnije je pri slijetanju izravnati zrakoplov deset stopa' iznad zemlje, nego jednu stopu a ispod zemlje!

• Stopa = 0,31 metar

- Francuska se predaje, Britanija se nije iskazala kao dovoljno dobra.

- Narednik Schmidt gine na kraju piste i vrišti "kao životinja" - Dva se pitomca sudaraju u zraku, njihove glave nisu za prepoznavanje.

Moj otac je bio policajac. Za Prvoga svjetskog rata bio je stožerni narednik u 10. satniji 18. pješачke pukovnije. Bio je naočit muškarac i dobar vojnik. Kasnije je službovao mnogo godina u gradskim policijskim snagama, veoma cijenjen od prijatelja i građana. Bio je odlikovan u bici u Flandriji, ali je zbog zarobljavanja izbjegao Ypres 1915. Proveo je četiri godine kao ratni zarobljenik u logoru na otoku Belle Ile u Biskajskom zaljevu.

Vratio se 1919. i oženio. Njegova izabranica Anna bila je najdopadljivija kćerka tesara i zidara Wilhelma Martinsa. Po svemu sudeći, ocu se dopala zbog svoje tvrdoglavosti i velikog smisla za humor.

Ja sam se rodio godinu i osam dana poslije vjenčanja mojih roditelja, u četvrtak 24. ožujka 1921. Za sebe mogu reći da nipošto nisam bio idealno dijete, pa me moj otac privodio redu na teži način, i tako sam se od ranih godina počeo priučavati na pruski odgoj i prusku disciplinu. Tome je najviše pridonosio dugački kožni remen, koji se nemilice spuštao na moju stražnju stranu i to prilično često. Naime, stožerni se narednik odnosio prema meni kao prema jako zelenom regrutu. Znao sam da me voli i ja sam mu danas zahvalan na svim onim batinama, priznajem da sam ih obilno zaslužio.

Gotovo sva moja sjećanja iz djetinjstva vezana su za ulicu, danas poznatu kao Koppenstrasse. Najradije sam se igrao u obližnjoj vojarni, na njenim dugačkim hodnicima i po ogromnim dvoranama.

Već sam odmalena znao kako se upotrebljava i koristi puška, kako se čisti, cilja ili puca, a isto tako sam brzo naučio kako se postavlja strojnica. Nikad se nisam plašio odjeka pucnjeva, treštanja uzastopne paljbe. Uostalom, vojnici su bili moji prijatelji i sudionici u igri, dosta smo vremena provodili zajedno.

Tako sam odrastao kao sretan i bezbrižan dječak.

Godine 1931. sam završio četverogodišnje osnovno školovanje i krenuo u višu školu, gimnaziju. To je bila stara ustanova, sasvim u skladu s postojećom tradicijom. Ušao sam u tu staru školu, pun ljubavi, poštovanja i zahvalnosti što sam okrenuo novu stranicu svoga života; očekivao sam da će me naučiti svemu potrebnom u mojoj budućnosti.

Iste 1931. godine učlanio sam se u izviđački savez, Pfadfinder bund. Imali smo ogranke po čitavoj Njemačkoj, i kao što je tada bio običaj kod skauta kampirali smo, razvijali drugarstvo, posebno zajedničko pjevanje uz logorsku vatru. Crvenokos i pjegav osjećao sam se među novim prijateljima ugodno i veselo.

Dvije godine kasnije, kada će nacisti doći na vlast bio sam star dvanaest godina. Odlično pamtim taj dan 30. siječnja 1933. U podne su jurišnici iz SA-odreda napravili nered u gradu, jer su pokušali podići zastavu s kukastim križem na gradskoj vijećnici, što nije prošlo bez nevolja.

Da stvar bude još gora, upravo se moj otac zatekao na redovnoj dužnosti u toj zgradi vijećnice i usprotivio podizanju zastave. On i druga dva policajca povukli su zastavu dolje. Ovo natezanje sa zastavom predbacivat će se ocu, ali bez nekih većih posljedica.

Prvi put sam poletio 6. srpnja 1938. s poljane izvan grada, bio je to let od nekih petnaestak minuta, ništa osobito. Taj moj prvi let nije se naročito dojmio mojih roditelja - smijali su se dok sam im uzbuđen i zajapuren opisivao kako sam se osjećao. Slično su se ponašali i poslije kada sam ih posjećivao kao zrakoplovni veteran s više od 2.000 samostalnih letova, opet su se smijali.

Napokon, u ponedjeljak 8. siječnja 1940, primljen sam u Vojnu akademiju, u takozvanu Ratnu školu (Kriegschule), Ovo što me ovdje dočekalo nitko ne bi mogao proglasiti - piknikom za buduće časnike. Neprestano se i s nesmanjenom žestinom održavao "paradni dril", dakako u najboljoj pruskoj tradiciji. Tek sada sam to

iskusio u punoj i pravoj mjeri. "Ovdje ćete očvrtnuti", običavali su nam govoriti od jutra do mraka, "poput Kruppova čelika". Da bismo shvatili kuda smo dospjeli, napominjalo se: "Svakoga slabijega ćemo bez ustručavanja otjerati i izbaciti odavde!"

Naš je život sveden na mrcvarenje između vježbališta (egzer-cirplaca) i učionica. Bubali smo i učili služeći se nastavnim priručnicima u našim nastambama, katkada i do duboko u noć. Imali smo prvorazredne instruktore koji su bili časnici, dočasnici i mehaničari, sve odreda prekaljeni zrakoplovci koji su nam prenosili svoje prihvatljivo znanje što su ga posjedovali iz borbene taktike u zraku i na zemlji, o aeronautici, zrakoplovnoj tehnici, gađanju i meteorologiji.

S obzirom na postojeće međunarodne događaje i ulogu Njemačke u njima, počelo je uvježbavanje za određene ratne situacije u kojima ćemo sudjelovati.

Što se tiče predstojećih letova, vrijeme nije bilo povoljno, trenažni letovi su stalno odgađani, što je samo povećavalo našu mrzovolju i nestrpljivost. Svakoga dana bili smo sve nezadovoljniji i pažljivo pratili razvoj meteoroloških prilika koje kao da su se sasvim urotile protiv nas.

17. veljače 1940.

U 13.05 moja prva poduka iz letenja na zrakoplovu Focke-Wulf 44, s dvostrukim upravljačkim uređajima i korištenje identifikacijskih kodova TQBZ, pod budnim okom instruktora Van Dieckena kojemu ništa ne može promaknuti i koji o svemu vodi računa.

23. veljače 1940.

Iza mene je već trideset i pet letova u minulih tjedan dana. Let u zimskim uvjetima: svuda unaokolo zemlja pokrivena debelim slojem snijega, zbog čega je zrakoplov opremljen skijama umjesto kotača. Osjećam se sigurnijim: trideset i pet letova ipak nije tako malo, međutim važno je da uspješno obavim i trideset i šesti let koji će osobno pratiti natporučnik Woll, bit će to test svih mojih sposobnosti i svega što sam do sada naučio. Woll je u našoj obuci veoma značajan, on je šef svih instruktora letenja, onaj koji će presuditi - ovaj može, ovaj ne može.

1. travnja 1940.

Iza mene su 83 trenažna leta, natporučnik Woll nije baš odviše oduševljen. Pridružio mi se na posljednja dva leta, promatrao me ispitivački i stalno nešto gundao, po njemu ja sam neprekidno griješio u nečemu. U jednom je trenutku promrsio: "Tvoje je prizemljenje prilično čudno, jedva da je to nešto iznad prinudnog slijetanja".

Bilo je to dok sam beznadno kružio iznad uzletišta, gundā, potpuno zbunjen njegovom nazočnošću u zrakoplovu, gundā li gundā, ništa mu ne valja. Što se okomio na mene, mogao je poletjeti i s nekim drugim ... Woll naglo povuče kočnicu i uspostavi nadzor nad zrakoplovom, a onda mi se prijekorno obrati; "Što si to pokušavao, prokleti idiote?"

Nisam odmah otpisan: preostaje mi još jedna jedina šansa, zacijelo posljednja poslije deset uspješnih trenažnih letova s Van Dickenom. Ukoliko se i to izjalovi, zbogom zrakoplovstvo. Pitomci kojima nedostaju propisani trenažni letovi u Vojnoj akademiji premještaju se u Protuzrakoplovno zapovjedništvo (Flakartillerie). Kakva ružna budućnost za jednog nadobudnog i gorljivog pilota.

2. travnja 1940.

Narednik Van Diecken pozvao me danas na mojih deset završnih letova, ostali pitomci samostalno lete već dosta dugo i nemaju takvih briga kao ja. Sa mnom će se još naknadno pozabaviti i natporučnik Woll, on će biti taj koji će donijeti konačnu ocjenu. Na zdravlje?

Grupa Van Dieckena sastoji se osim mene i od još tri časnička kandidata, to su Geiger, Menapace i Hain, nas četvorica dijelimo istu sobu.

Geiger je sjeverni Nijemac, prirodno uzdržan ali veoma prodoran. Otac mu je javni radnik. Geiger je polazio "Školu Adolf Hitler", sa svojom svjedodžbom bio je predodređen za časnika. Na svaki način ovaj je inteligentni mladić imao najveće izgleda od svih nas, u to smo bili uvjereni.

Menapace i Hain bili su Austrijanci, obojica iz planinskog predjela u Tirolu, pravi gorštaci, s odlikama koje krasi takve ljude. Konačno, Sepp Menapace bio je bez premca najbolji među nama u letenju - on

je pilotirao instinktivno kao da je rođen u zrakoplovu koji je svakako bio njegov drugi dom poslije onoga na zemlji.

Drugi Austrijanac Hain osamostalio se i sam letio već nakon svega četiri trenažna leta s Van Dieckenom. Još jedan budući pilot kojemu sve ide od prve, kao da je letenje nešto najprirodnije na svijetu i u životu. Kraj takvih se čovjek htio-ne htio osjeća manje vrijedan i posramljen!

Njih trojica su promatrali moje završno prizemljenje i bodrili me. Uvijek mirni i staloženi Geiger čak se udostojao otvoriti usta da bi kratko izustio: "Ide ti dobro, dobar si." Nije mi bilo lako pri duši, zamišljao sam sebe u protuzračnoj obrani i drhtao kao prut na vodi u iščekivanju konačne odluke. Nije me bilo nigdje i mora da se to zapažalo na meni.

3. travnja 1940.

Odluka je glasila: može!

Poslije točno 1.300 sati leta, puštaju me prvi put samoga. Ispratio me natporučnik Woll, derući se iz svega glasa da bi nadjačao buku zahuktalog motora; "Kad slijećeš pametnije je izravnati zrakoplov deset stopa iznad zemlje, nego jednu stopu ispod zemlje, jesmo se razumjeli?" Čuo sam ga jako dobro i ja sam kimnuo, a on se podrugljivo keseći udaljavao prema hangaru pomalo sporo s noge na nogu kao da je ostavljao iza sebe nešto posve beznačajno i nevažno.

Pritežem sigurnosni pojas. Lagano otpuštam kočnicu, polako i oprezno povlačim upravljačku polugu prema naprijed, povećavam brzinu. Zaljuljam se prije nego što ću stići do kraja poletne staze.

Crvena zastavica leprša upozoravajući sve zainteresirane: "Pozor! Pred vama je pitomac na svome prvom solo letu, gubite se ako vam je život mio!"

Vrtim se iznad uzletišta nekoliko minuta u krugu, kao da sam uklet. Onda malo-pomalo napetost iščezava, osjećam se sve opuštenije. Bez ikakvih trzaja i napora upravljam zrakoplovom. Postupno ponirem i promatram sjene oblaka preko zemljišta.

Ja doista letim, slobodan kao ptica - nitko mi ne zvoca da sam idiot, da sve radim kako ne treba.

Slijedi prizemljenje.

Hajde, iskaži se!

Zemlja mi se približava, sve više i više.

Kočnica unatrag, ispravljam nagib zrakoplova, još malo, polako i - evo me. Vratio sam se na čvrsto tlo, još samo da se zrakoplov sasvim smiri.

Ovo moje prvo samostalno prizemljenje ne bi se moglo opisati kao baš jako dobro, ona sljedeća bit će znatno bolja, jamčim unaprijed.

10. svibnja 1940.

Naše armije na Zapadnom bedemu kreću u veliku ofenzivu protiv Francuske, bojim se da jako kasnim da bih u tome uzeo učešća.

16. svibnja 1940.

Nekoliko tjedana postojana lijepa vremena omogućuje nam neophodan nastavak prekinutih trenažnih letova. Imam već blizu 250 samostalnih letova. Sada počinjemo učiti i uvježbavati letove na Focke-Wulfu 44 i Bucker Jungmannu. Također uvježbavamo letjeti na operacijskim zrakoplovima, dotrajalim presretačima tipa Arado 46 i 68 i Heinkel 45 i 46. Na raspolaganju nam je Junkers Ju 34 na kojem su Kohl i Hunefeld jednom preletjeli Atlantik, kao i posebno preuređeni Focke-Wulf za navigaciju na većim udaljenostima.

Jučer sam letio u Istočnu Prusku u rasklimanoj olupini GO 145 kojoj je iznenada zatajio motor: prekinuo se glavni dovod goriva, motor je umuknuo kao da uopće nije radio do maločas. Preostajalo je ono jedno jedino, kada vas tako nešto zadesi. Tuckam, lupkam po instrumentima. Uzalud. Nalazim se na nekoliko stotina stopa iznad zemlje a dolje nigdje na vidiku bilo kakav pogodan teren za prisilno spuštanje. Moram dolje pa kako bilo da bilo. Mjerkam, razgledavam, biram kakve-takve veće čistine bez drveća i grmlja. Dotičem zemlju i zaorem. Udar nije prejak ali niti preslab, postolje se otkida, zrakoplov prevrće i ja se izvlačim iz njega s ozljedama na glavi koje nisam mogao izbjeći.

Vraćam se do uzletišta vlakom, s debelim zavojem oko glave. Ljudi na kolodvoru gledaju me s nevjericom i vjerojatno nagađaju da sam ozlijeđen ratujući u Francuskoj. Nije mi do objašnjavanja, a i kome da išta kažem: da sam pilot koji je mirnodopski nagrabusio?! Jedino me zbunjivalo što sam zaradio povredu na nosu.

19. svibnja 1940.

Čini se da me i dalje pokriva loša sreća. Danas mi se otkinuo stajni trap dok sam pokušavao sletjeti u Altdammu. Puhao je veoma jak vjetar i jedva sam se iskobeljao iz staroga KL 35.

Još jednom sam se vratio vlakom.

16. kolovoza 1940.

Uručena mi je svjedodžba pilota, čime je definitivno gotov period letačkog uvježbavanja. Prije mjesec i pol - 1. lipnja unaprijeđen sam u kaplara.

Rat se u međuvremenu vrtoglavo nastavlja. Francuska se predaje u lipnju. Francuzi nisu mogli puno protiv izvanrednog morala i suvremene opreme njemačke vojske. Posjedovali su već odavno zastarjelo naoružanje, npr. njihovo je teško topništvo bilo korišteno još u Prvom svjetskom ratu.

Britanske su se divizije očigledno držale podalje, premda su mnogo vojne opreme izgubili kod Dunkerquea. Spretne britanske zapovjedne operacije omogućile su njihovim postrojbama povratak na otok bez većih posljedica. Njemačke su zračne snage evidentno izgubile povoljnu prigodu u propuštanju njihova bijega iz naših prstiju kod Dunkerquea.

Britanija se u ratu nije iskazala svojom kopnenom vojskom, a i RAF se ponio u tim operacijama neusporedivo slabo. Ne razumijem zašto nismo smjesta nastavili s napredovanjem protiv Velike Britanije: mogli smo tada postići uspješan kraj rata.

Francuske su zračne snage također bile nesposobne preuzeti obrambenu ulogu u borbama. I u ovom slučaju, kao i u Poljskoj, njemačke su zračne snage demonstrirale svoju moć, pobijedile su zato jer su bile nadmoćne u zraku, jer su bile znatno bolje opremljene i prije svega sjajno uvježbane. To ne znaci da je britanskim i francuskim zrakoplovcima nedostajalo hrabrosti da nam se suprotstave u zraku, to znači da su djelovali u najgorim mogućim okolnostima.

Brzi francuski kolaps bio je uvjetovan, po mome mišljenju, slabim moralom njihovih borbenih divizija, što su francuski časnici kasnije s gorčinom i priznavali. K tome, francuski se vojnici posljednjih

dvadeset godina odmarao na lovorikama Versaillesa. To je najveća opasnost poslije pobjede u svakom ratu.

Moral njemačkog naroda kod kuće bio je dobar, možda točnije - jako dobar!

26. kolovoza 1940.

Postao sam borbeni pilot.

U nekoliko dana takvo je naređenje stiglo za Menapacea i mene, prelazimo u formaciju broj 1 Škole letenja u Werneuchenu. Ove večeri imali smo prvi operativni trening u letenju na zrakoplovu AR 68. Instruktor nam je bio zrakoplovni narednik Kuhl, koji je na prekide služio u Poljskoj i Francuskoj.

Zbilja nas je temeljito pripremao, tako da smo bili čestito oznojeni kada smo slijetali. Priznajem da sam bio potpuno ošamućen, možda više zbunjen, vještinama koje nam je pokazao narednik Kuhl. Ali to je tek bio uvod u narednu ratnu obuku, u temeljnu taktiku ratnog zrakoplovstva koju ćemo uskoro primjenjivali u sukobu s neprijateljem.

Skupili su sa svih strana sve asa do asa - zapovjednik Škole letenja bio je pukovnik grof Huwald koji je bio pilot u čuvenoj Richthofenovoj eskadrili u Prvome svjetskom ratu, šef instruktora bio je bojnik von Kornatzky, donedavni pobočnik maršala Goringa. Svaki od časnika i instruktora bio je iskusan bivši pilot, veteran Ratnog zrakoplovstva.

12. listopada 1940.

Radovao sam se premještanju u operativnu formaciju, no na nesreću vježbe su se odvijale po nezapamćeno lošem vremenu.

Imali smo i ovdje burne dane. Događali su se fatalni udesi, od kojih nam se dizala kosa na glavi. U posljednjih šest tjedana - dvije tragedije. Danas je stradao narednik Schmidt, srušio se i poginuo, bolje rečeno: ubio se. A inače bio je jedan od petorice u našoj sekciji.

Proveli smo nekoliko dana u pustim teoretskim raspravama te uvježbavali letove na Messerschmittu 109, koji je dozlabora težak za rukovanje i stoga nadasve opasan. Toliko su nas muštrali da smo već bili u stanju njime upravljati i u snu, što je naposljetku i bio cilj naše naporne obuke.

Jutros smo izveli iz hangara prvi 109 da bismo ga preuzeli za samostalni let. Narednik Schmidt je bio taj kojemu je ponuđeno da se prvi vine u zrak. Mene je ispunila zebnja: poletio je nespretno, tako reći neoprezno. Slutnje me nisu iznevjerile, do tada sam barem stotinu puta viđao pogibije pilota, prevrtanja njihovih zrakoplova, i konačan kraj. Schmidt se približavao zemlji poslije izvedenog kruga, pogriješio je u procjeni, bio je na većoj visini nego je uobičajeno i silazio prema pisti. Zatim je ponovio krug i tada se to dogodilo. Počeli smo strahovati, jer smo pretpostavljali da je narednik Schmidt izgubio živce. Spuštao se nakon što je izravnao zrakoplov koji kao da je u zraku naglo zastao zbog nedovoljne brzine, bez pogona. Žestoki udar od pada i eksplozija nekoliko metara prije kraja piste. Svi smo izbezumljeni potrčali do mjesta udesa, ja sam stigao prvi. Schmidta smo izbačenog pronašli nekoliko metara udaljenog od zapaljenog zrakoplova. Vrištao je kao životinja, obliven krvlju. Zaustavio sam se kraj njegova tijela i gledao kako mu se trzaju obje noge. Uhvatio sam ga za glavu. Izluđuju me njegovi neartikulirani krikovi. Krv lipti preko mojih ruku. Nikad prije nisam vidio ništa slično u svojem životu. Najednom krikovi prestaju; i zavlada grozna tišina. Upravo tada prilaze Kuhl i ostali, Schmidt leži tih i mrtav.

Bojnik Kornatzky zakazuje daljnje letove nama preostalima iz Schmidtove sekcije. Kao da se ništa nije dogodilo; "Sljedeći po rasporedu neka pristupi!"

To je bio moj let.

Ušao sam u hangar i oprao krv s ruku. Tek tada su me opremili mehaničari, i mogao sam krenuti. Moje je srce luđački tuklo, sve oko sebe razabirao sam kao u polusnu, nesvjestan pojedinosti. Ulazim u zrakoplov, isti onakav koji je postao okrutna grobnica narednika Schmidta.

Neko kraće vrijeme kružio sam iznad uzletišta, oporavljajući se od panike koje sam se oslobodio kada sam se posve smirio. Dalje je bilo sve u redu, ali suze su mi bile još uvijek u očima dok sam po slijetanju skidao pilotsku kacigu. Skočim s krila i shvatim da ne mogu vladati svojim koljenima. Preda mnom stoji bojnik Kornatzky, njegove me čelično plave oči probadaju. Njemu je sve jasno, ne trebam mu ništa objašnjavati.

- Bili ste uplašeni?

- Da, gospodine.
- Kako bilo da bilo, ako bude sreće sudjelovat ćete u zračnim okršajima ...

Grozno sam se osjećao, bio sam u isti mah i tronut i postišen, smrvljen sam u sebi. Najbolje bi bilo da nisam postojao, da me tada odnijela odavde neka moćna ptica.

14. listopada 1940.

Danas sam jedan od šest dočasnika i časničkih kandidata koji prisustvuju sprovodu narednika Schmidta.

Kasnije istoga ovoga popodneva došlo je do sudara u zraku iznad uzletišta. Dva pitomca iz letačke skupine broj 2 poginula su u hipu. Još jednom sam bio prvi na mjestu događaja: sve se odigralo pred mojim očima, vidio sam sudar i izvlačio tijela unesrećenih pilota iz ostataka zrakoplova. Njihove su glave bile neprepoznatljive, pretvorene u bezobličnu kašu, jedva se moglo odrediti gdje je koji dio, gdje je bilo lice a gdje zatiljak. Sve smrskano, usitnjeno, kašasto i raspadnuto.

S vremenom sam bivao otporniji, manje sam se uzbuđivao i primao k srcu pilotske tragedije: nisu to bili nimalo podnošljivi prizori, svaki je od njih ostavljao trag u meni, ne možete ravnodušno promatrati ljudske ostatke zrakoplovaca usmrćenih na dužnosti.

15. listopada 1940.

Zapravo, bilo je to još početkom mjeseca - 1. listopada ove godine: unaprijeđen sam u rang zrakoplovnog kadeta (Fahnrich).

17. listopada 1940.

Werneuchen je svega nekoliko kilometara izvan gradskog područja Berlina, i ja sam se priviknuo provoditi svaki vikend u vele gradu. Obično bih odsjedao u jednome malom hotelu nedaleko Friedrichstrasse. Skromno sam se ponašao, nisam obilazio kabarete barove blizu Zoološkoga vrta, uzduž glasovita Kurfurstendamma jednako atraktivne Ulice Friedrichstrasse, ali također nisam zavirivao ni u muzeje, odlazio u kazališta i istraživao unutrašnjost pozna tih zgrada u Ulici Unter den Linden i u Lustgartenu. Svakoga vikenda išao sam u Berlin kao radoznali došljak i uvijek bio iznova

impresioniran, opčaran velegradskim senzacijama. Povremeno bih podlegao zovu brojnih umjetničkih galerija koje još uvijek blistaju nepomućene ratnim događajima.

Držim se mota - živi život i uči nove lekcije.

Istini za volju : uvijek sam iznova otkrivao da nisam baš s dovoljnim novcima premješten u Werneuchen, no to me nije nimalo ometalo da živim život, takav kakav me je zapao.

8. studenoga 1940.

Upravo dostavljeno naređenje: "Kadeti Harder, Hopp i Knoke, zrakoplovni narednik Kuhl i zrakoplovni inženjer kaplar Hense upućuju se zrakoplovom Junkers 160, kodni naziv CEKE, u Munster - na uzletište Loddeneheide - u svrhu prebacivanja u Werneuchen tri zrakoplova tipa Messerschmitt 109".

CEKE je bila uslužno-transportna služba Lufthanse, ustrojena odnedavno. S obzirom na dugotrajno pogoršanje vremena, nepredviđeni let nas je obradovao, ako ništa drugo - bit ćemo u svome fahu. Jest da se radi o nimalo borbenom letu, ali djelujemo za potrebe Ratnog zrakoplovstva. Ništa posebno - transport kao transport: sjedni i tjeraj do odredišta.

Taman što smo uzletjeli i zaplovili nebeskim visinama, krkljanac ispod naših nogu - nemoguće je uvući lijevi kotač. Razlog: slomljena osovinica. Zrakoplovni narednik Kuhl na sto muka, činilo mu se da suvereno gospodari povjerenim Junkersom i da ga ništa ne može iznenaditi i zaskočiti. Letjeli smo na nekih 100 do 200 stopa. Naš se zrakoplovni inženjer Hense dao na posao, govoreći nama ostalima da budemo bez brige jer će on otkloniti kvar tijekom leta, eto kroz nekoliko minuta. Stvarno, zamalo nas je izvijestio da je sve u redu. Petljanje oko kotača bit će da je potrajalo kojih dvadesetak minuta. Kuhl je odahnuo, i mi smo se podigli na 500 ili 600 stopa, nastavljajući let u zadanom smjeru. Nije bilo više nikakve potrebe da narednik Kuhl bdije nad mojim upravljanjem, dosadilo mu da ukipljeno nadzire moje pokrete i rad instrumenata te se uputio straga u kabinu i pridružio Hoppu i Harderu koji su se odmarali.

Orijentirao sam se prateći pogledom određene markacije na zemlji. Skrenuo sam južno od Berlina i slijedio autocestu na zapad. Odozdo se širila izmaglica, čas rjeđa, čas gušća, kao više ili manje providna

koprena. Najednom na visini od nekih 1.000 stopa izranja antenski stup radioodašiljača u Königswursterhausenu. Istovremeno zlo i naopako u kokpitu: loše pritječe gorivo, motor hriplje, pišti i malo zatim sve otkazuje. Da čovjek ne povjeruje! Istoga trena - mrtav zrakoplov. Vrpeljim se, poskakujem na sjedištu, provjeravam prekidač za prekidačem. Nema pomoći, moramo dolje.

- Prinudno spuštanje! - dovikujem onima straga u kabini koji bulje prema nosu zrakoplova, još u nevjerici da nisu dobro čuli moje upozorenje. Skamenjen gledam što nas dolje očekuje; gusta šuma i radioodašiljač sasvim na lijevoj strani. S desne strane rasadnik oblikovan kao na poštanskoj marki, jedini naš mogući spas ako ga se uspijemo dočepati.

Poniremo. Puno prekasno primjećujem da letimo ususret razapetom kablju, dakle gotovi smo. Do mene narednik Kuhl blijed kao plahta, bez kapi krvi u licu.

Naglo potežem upravljač i začudo zrakoplov preleti kabel, valjda za par centimetara. I konačno - pad.

Nekakvo se veliko stablo pred nama prelomilo kao žigica, lijevo krilo se odvojilo, trup tresnuo o zemlju uz muklu tutnjavu. Ne zaustavljamo se, skližemo nekih tridesetak metara ili više, inercija čini svoje.

Kuhl ispružen na ploči s instrumentima.

Onda odjednom: mrtva tišina, narušena jedino izlivanjem 200 galona goriva iz probijenog spremnika.

1 galon = 4.55 litara

Kuhl nepomično leži, bez svijesti, krvari, ne znam kakve su njegove povrede. I ja sam ozlijeđen, po glavi. Pokušavam otvoriti zaglavljena vrata. Slično je i sa stražnjim vratima prema kabini. Izluđuje me vonj razlivenog goriva. Zatočeni smo u trupu srušenog Junkersa 160, bit ćemo živi pečeni i skuhani ako izbije vatra. Izgorjet ćemo zajedno s ovom nesretnom olupinom koja nam je dodijeljena da ne besposličarimo na našem uzletištu. Kakva jeziva smrt u utrobi skrhanog zrakoplova, bez ikakvih izgleda da nam netko pritekne u pomoć. Dok nas pronađu bit ćemo karbonizirani ostaci onoga što su trenutno još živi pripadnici Luftwaffe.

Panično izluđen golim rukama uklanjam pleksiglas s prozora, spreman sam žrtvovati vlastite šake i prste samo da se izbacim, da

izađem odavde. Najednom mi se pričinjava da vidim Hoppa i Hardera izvan zrakoplova. Je li to moguće? Ne, oni su stvarno vani, nogama su probili oplata na prozorima i sada namjeravaju izvući i nas ostale. Prvi je na redu narednik Kuhl, potom zrakoplovni inženjer Hense. Polažemo ih na zemlju podalje od zrakoplova. Hopp i Harder odlaze potražiti pomoć. Opipavam glavu - nije ozbiljno ozlijeđena. Još jednom vraćam se s leta vlakom.

18. prosinca 1940.

Tri tisuće budućih časnika kopnene vojske, mornarice, zrakoplovstva i SS-a okupljeno je u Berlinu u Sportpalastu da bi im se obratio Fuhrer i vrhovni zapovjednik oružanih snaga. Tri tisuće oštro uvježbanih mladih vojnika bilo je pri kraju razdoblja obuke i uskoro će kao časnici biti upućeni na frontu. Ja sam bio jedan od njih.

U ime Vrhovnog zapovjedništva prvi se pojavio Reichsmarschall Goring. On i njegov glavni stožer imali su svoja uvažena mjesta na prostranoj pozornici. Jedan od kadeta iz Ratnog zrakoplovstva bio mu je predstavljen, visok momak blijeda i nadasve uzbuđena lica. Njegovo je ime Hans Joachim Marseeille i nosio je Željezni križ prvoga reda. Dobio je veliko odlikovanje za izvojevane bitke protiv Britanaca, kao najmlađi ratni pilot u Njemačkim zračnim snagama (u naredne dvije godine dobit će najviša njemačka odličja kao najistaknutiji pilot Afričkog korpusa, kojega se neprijatelj najviše bojao).

Prolaze minute.

Na zapovijed zauzimamo propisno držanje.

"Dolazi Fuhrer!"

Desnice se dižu u mukloj tišini. On je ovdje, lagano korača dugačkom sredinom prolaza prema pozornici u pratnji feldmarschalla Keitela i velikog admirala Radera. Vlada apsolutna tišina grandioznom velikom dvoranom. Uzvišen i svečan trenutak. Onda Hitler počinje govoriti.

Ne mogu pretpostaviti da je svijet ikada raspolagao briljantnijim govornikom od ovoga čovjeka. Njegova magnetska ličnost djeluje - širi silnu moć i ulijeva energiju.

Bili smo tri tisuće mladih idealista. Slušamo očaravajuće riječi i upijamo ih svim svojim srcima. Nismo nikad prije osjetili tako duboku domoljubnu privrženost prema našoj domovini Njemačkoj. Ovdje i sada Hitler obećava bez odlaganja posvetiti svoj život svim bitkama koje predstoje i zahtijeva od nas spremnost u podnošenju žrtava - bit će to ispit koji se ne može izbjeći (više od tri tisuće ubijenih na kopnu, na moru i u zraku ostvarit će uskoro Hitlerove riječi).

Bilo je potresno i uzbudljivo. Nikada neću zaboraviti izraze oduševljenja koje sam vidio na licima oko sebe toga dana.

19. prosinca 1940.

Danas mi je uručena zapovijed za prelazak u borbenu eskadrilu br. 52. Javio sam se u pričuvni sastav Zrakoplovstva u Krefeldu, kamo me dodjeljuju od 2. siječnja. Dotle sam slobodan.

Achtung Spitfire!

Kako obuzdati drsku hrabrost britanskih ratnih pilota? - Ipak i Berlin na udaru, Tommyji dolaze samo noću i tada se u skloništima sklapaju romantična poznanstva - Zašto čekati s vjenčanjem dok rat ne završi da bi se naučilo sve o ljubavi? - "Operacija Barbarossa": na području Rusije kao da svi spavaju - Mussolini i beskorisna invazija na Grčku i Jugoslaviju, s talijanskim snagama samo "đavolske neprilike"

2. siječnja 1941.

“Zrakoplovni kadet Knoke, javljam se u borbenu eskadrilu br. 52, premješten iz eskadrile br. 1 Zrakoplovne škole”, glasi moj prijavak pred novim zapovjednikom, natporučnikom Ohlschlagerom (Staffelkapitan) koji me dočekuje prilično srdačno (on me razvrstava u svoju eskadrilu br. 1). Ne stječem neki osobit sud o njemu: trom, mlitav u rukovanju, podbuhlo lice s izbuljenim očima poput žabe. Instinktivno mi se ne dopada, takav je moj prvi dojam. Mali natporučnik, nalik dječaku iz škole. Odmah sam otkrio da je vjerojatno uobražen, nije mi bilo jasno zbog čega. Nema nikakvo odličje, ponaša se kao da se čitav svijet vrti oko njega. Drži se kao da je progutao metlu dok izgovara: “Najprije da odredimo tko mora biti spreman na prvi znak uzbune!”

Eskadrila u koju sam došao bila je pričuvna, sastojala se od dva dijela i zapovjedništva formacije. Ovamo su premješteni novi piloti iz Zrakoplovne škole radi daljnjeg usavršavanja, zamjenjivali su ih po potrebi i slali u borbene postrojbe.

Po svemu sudeći, kadeti su trebali sudjelovati u borbenim letovima prije nego što će biti promovirani u poručnike i stoga ih se podvrgavalo drilu koji me sasvim dotukao. Dovraga i takvo zrakoplovstvo, u kojemu te ni na tren ne ostavljaju na miru.

10. veljače 1941.

Iznenadjenje: eskadrila se prebacuje u južnu Francusku, u Cognac. Smještaj u negdašnjoj francuskoj zračnoj bazi. Nastambe i uređaji na

uzletištu veoma primitivni, a pista loše konstruirana. Inače, stari grad Cognac tmuran i beznadan, da čovjek presvisne. Kasnije će se sve to znatno promijeniti, obnoviti (već samo ime grada govori dovoljno i podsjeća na njihov poznati proizvod u bocama).

1. ožujka 1941.

Unaprijeđen sam u starijeg zrakoplovnog kadeta (Oberfanrich). Valjda ću biti puno zadovoljniji i sretniji u operativnoj postrojbi.

Otkako je završila francuska kampanja ovaj zračni prostor postaje ključna točka u ratu. Očekuju se, prema našim predviđanjima, znatne promjene s obzirom na prodore njemačkih zračnih snaga u operacijama preko Kanala i protiv Engleske. U fazi odmjeravanja ratnih mogućnosti bilo je od životne važnosti postići napredak između sukobljenih strana glede zračnih napada.

U borbi protiv Britanije naišli smo na ratne pilote RAF-a koji su u zraku bili postojani i čestiti borci. Istinita legenda o junaštvu britanskih ratnih pilota ostat će zauvijek slavno poglavlje u povijesti ratovanja u zraku.

Njemačko je više zapovjedništvo neprekidno vjerovalo da će nepopustljivi i borbeni Spitfirei na kraju pokleknuti i prepustiti svoj zračni prostor zrakoplovima Luftwaffe. Kako su se dani nizali u tjedne, redale su se pogibije RAF-ovih pilota, obarali smo ih iz dana u dan.

Ako smo željeli postići potrebnu zračnu nadmoć prije invazije, bilo je neophodno obuzdati hrabrost britanskih ratnih pilota. Konačno, oni su bili ti koji su se suprotstavljali njemačkom napadu na britanske otoke. Najviše poteškoća zadavali su nam zrakoplovi Supermarine Spitfirei zbog svojih sjajnih manevarskih sposobnosti i tehničkih odlika. Opomena sa zemlje obično bi počinjala riječima: "Achtung Spitfire!" Njemački bi piloti samostalno odlučivali o svojim daljnjim postupcima čim bi se u njihovim slušalicama začulo takvo upozorenje. Sa svoje, pak, strane smatrali smo rušenje Spitfirea nekakvim neisplaćenim dugom i onda kad to nije bio naš zadatak, naravno ako je to ikako bilo izvedivo.

Na svoga prvog Spitfirea naletio sam iznad Kanala, sve je prošlo jako tiho, kao da se ništa nije dogodilo. Ja nisam zapitkivao, nitko mi ništa nije rekao.

Bitka za Britaniju, čini se, bila je za njih gotovo izgubljena.

7. ožujka 1941.

Povratak u Njemačku.

Eskadrila je stacionirana u Doberitzu, malo izvan Berlina, gdje smo pripojeni zračnoj obrani prijestolnice. Tommyji, tj. Britanci, dolazili bi samo noću.

8. ožujka 1941.

Drugi vikend u Berlinu. Jučer sam susreo prijateljicu iz prijašnjih dana u Werneuchenu, proveli smo zajedno neke veoma sretne sate.

Nisam tako kanio i ne mogu si pomoći: izgleda da sam se zaljubio u Lilo. Za to su krivi Tommyji kojima je cilj Berlin. Zatekao sam se na ulici za oglašavanja uzbune i otišao u najbliže protuzračno sklonište. Bio sam u povećoj gomili građana i dijelio sjedište u skloništu s jednom upadljivo privlačnom djevojkom. Iako sustezljiva i povučena, ja sam iskoristio prekide uzbune da bih počeo otapati njenu nepopustljivost. Proći će dosta vremena prije nego se opet vidimo.

Međutim, ja sam zaljubljen!

24. ožujka 1941.

Lilo i ja danas smo se zaručili. Nadam se, ukoliko je to moguće, da ćemo se vjenčati ujesen, kada mogu dobiti odobrenje. Sada sam star dvadeset godina. Premlad za ženidbu, po mišljenju natporučnika Ohlschlagera.

Bolje je pričekati dok ne završi rat, preporučio mi je. Ali, rat se može protegnuti na još tri godine i ja svakako tada neću imati živaca za ženidbu. U svakom slučaju ne želim čekati tako dugo da bih naučio sve o ljubavi.

Ohlschlager gnjavi da čekam, uopće mi nije jasno zbog čega tako misli. Ljutilo me to njegovo posezanje za našim životima, pogotovo u mjesecima naše vatrenosti, postajao je štoviše neugodan.

25. travnja 1941.

Ukaz:

“U ime Fuhrera, unapređujem, starijeg zrakoplovnog kadeta, Heinza Knokea, u rang poručnika, s danom 1. travnja 1941.

Potvrđujem ovo unapređenje duboko svjestan preobrazbe njegove dužnosti kao časnika u skladu s njegovom zakletvom vjernosti, imajući na umu povjerenje u imenovanog da je to zaslužio, u čemu mu Fuhrer da je podršku.

Izdano u Berlinu, ovoga 22. dana travnja 1941.

Potpis: Goring, Državni ministar za zrakoplovstvo, zapovjednik "Zračnih snaga"

Ovaj dokument bio mi je uručen navedenoga dana od strane zapovjedajućeg časnika zajedno s časničkim bodežom, kao vanjskim obilježjem novoga položaja u Ratnom zrakoplovstvu Fuhrerove Njemačke.

Što reći?

Jedna je ambicija postignuta, samo nedostaje odgovor na pitanje; jesam li doista spreman za operativne zadatke koji mi predstoje? Na to pitanje morat ću osobno sam dati značajan odgovor.

22. svibnja 1941.

Rastanak na peronu i moje tepanje:

"Moramo biti strpljivi, Lilo! Doviđenja, ljubavi moja jedina!"

Bilo je to na željezničkom kolodvoru Schlesischer u Berlinu, odakle polazi ekspres. Vlak je bio dupkom pun, krcat putnicima i Lilo se na jedvite jade probila do prozora mogag vagona. Ispočetka smo stajali u gomili, potom je ona otišla i pridružila se mojim roditeljima, to je bila posljednja slika koju sam zapamtio prije nego što je kolodvor nestao iz vidokruga.

Vojni su vlakovi bili jedan do drugoga na dva usporedna kolosijeka, moj se vlak udaljio drugi po redu, obadva su imala isto odredište - Cherbourg. Odatle svatko za sebe dalje.

Kotrljali smo se kroz noć praćeni zvukovima sirena, jer su Tommyji opet bili nad Berlinom.

23. svibnja 1941.

Moja 52. eskadrila bila je po novom rasporedu u Ostendeu, nije je bilo teško pronaći. Samo zapovjedništvo tik je do uzletišta, s njegove istočne strane. Prima me zapovijedajući časnik satnik Woitke, ljudina kao od brijega odvaljena. Stisnuo mi ruku tako snažno da sam skoro

pao na koljena. Dakle, to je bila zbilja jako različita dobrodošlica poslije Ohlschlagera i njegovih mlitavih ruku.

Satnik Woitke me pozvao u svoju radnu sobu u zapovjedništvu u niskoj baraci na rubu uzletišta. Odmah je dohvatio bocu konjaka i tek nakon što smo se kucnuli postavio nekoliko pitanja sasvim praktične naravi. Volio sam toga diva, on je bio pravi stari pukovski časnik i iskusan pilot, sa Željeznim križem prvoga reda na iznošenoj bluzi koja je dovoljno govorila sama za sebe. Časkali smo nekih pola sata, a tada me odvezao svojim službenim vozilom do moga 6. jata, u koje sam raspoređen.

Četvrti sam časnik u jatu, a moj je zapovjednik natporučnik Rech. Kao i zapovjednik eskadrile, poručnici Barkhom i Rali odlikovani su Željeznim križevima. Donedavno je jatu pripadao i poručnik Krupinsky ali zadržao se samo tjedan dana, zajedno smo prebačeni u pričuvni sastav.

Ostali su piloti na dočasničkoj izobrazbi, dobri su momci i znaju svoj posao. Kada smo se upoznali, temeljito su me prostudirali od glave do pete, očito su imali slabo mišljenje o mladim poručnicima, takvi zelembaći kvarili su im raspoloženje. Nakon što su me premjerali, shvatili su da ja nisam neki poseban igrač, pa su me sve više ignorirali. Meni su upravo zato što nisu padali ničice pred novim činovima, bili naročito dragi. Niti sam ja njima solio pamet, niti su mi oni pričinjavali bilo kakve smetnje: naš je budući odnos bio korektan i ja sam ih zavolio. Uronjeni smo u isti kotao, a kako će se tko snaći ovisi o tome što će nam donijeti razvoj ratne situacije.

Glavni šef održavanja zrakoplova odveo me u kamufilirani zaklon gdje se krio moj zrakoplov Messerschmitt 109 E, premazan zelenom bojom. "Časna krtija ali još uvijek leti", reče glavni šef održavanja kao da se ispričava, bit će da je želio kazati: "Još uvijek je dovoljno dobar za korištenje", ali se nespretno izrazio.

Već poslije sat vremena sjeo sam u pilotsku kabinu te izveo nekoliko uobičajenih krugova iznad uzletišta. Moja prizemljenja bila su grozna, svjestan da me promatraju dok se batrgam pistom amo-tamo, sišao sam bijesan sam na sebe što sam se doveo u sramotan i nepriličan položaj pred momcima koji su šutke pratili izdaleka moje "majstorije".

Popodne sam ponovno uvježbavao praktične manevre, skupa sa zapovjednikom eskadrile, izgledao je zadovoljan, nije prigovarao, nije se mrštio. Počinjao sam vjerovati da je ipak sa mnom sve u redu, vratilo mi se samopouzdanje.

24. svibnja 1941.

Ustajanje u 4.00. Zapovjednik nas vozi do piste, obavještavaju me da je moj zrakoplov naoružan i da ga samo treba izvesti preko piste do startne pozicije. Preko zvučnika priopćenje: "Svi piloti na prijavak zapovjedniku postrojbe!"

Natporučnik Rech objavljuje operativna naređenja za taj dan: dva patrolna leta preko južne obale Engleske. Prvi put smo u zraku u 8.00, drugi put u 17.00 sati, U međuvremenu smo u petominutnoj "spremnosti" za slučaj uzbune. Jato br. 4 Čeka četiri zrakoplova da bi se popunila formacija, do tada uskakat ćemo mi iz drugih jata, tako sam ja taktički raspoređen kao redni broj četiri kao član skupine predvođene poručnikom Barkhornom.

Poslije ranog jutarnjeg dogovora, svatko odlazi po volji, većina na spavanje, na naslonjače ili na ležajeve u svojim prostorijama. Pauza do doručka. Ja sam izašao, preuzbuđen da bih spavao. Šetao gore i dolje između zrakoplova dok mi nije dodijalo. Poslije nekih deset uzastopnih letova i meni se prispavalo kao i ostalima u eskadrili.

U 7.00 donose dvije krcate košare; doručak! Otkrio sam da sam gladan i da mi prija ponuđena hrana.

7 sati 50 minuta - pojavljuje se natporučnik Rech, s pritegnutim prslukom za spašavanje, što nas navodi na razne pretpostavke. Na svaki način: nešto se negdje zakuhava?

Rech kratko izvikuje:

- Momci, idemo! Van svi do jednoga!

Zrakoplovi su već na svojim mjestima, poredani. Moja je "krntija" do Grunertova, poslije će ostati po strani.

Rech nam se ponovo obraća;

- Zapamtite, držite se desno od mene ako se dogodi da uzletite u grupi. Vrlo je važno da ne brkate strane, inače vam se može svašta dogoditi pa i da budete pogođeni prije nego se snađete!

7.55 - navlačim padobransku opremu. Mehaničar mi pruža ruku i priteže gurte.

7.58 - strašno sam uzrujan, ne mogu se sabrati. Tresak zatvaranja kabine. Kontakt! Moj Messerschmitt 109 E ričući polazi u život. Srljam preko uzletišta, još koji trenutak i svi smo u zraku, Rech nas usmjerava prema moru. Vidljivost više nego slaba, s oblacima dolje ispod nas do visine od 500 stopa. Obzor se jedva može razabrati. Povećavam brzinu, moj je drndavi zrakoplov lijevo ispred ostalih, moram im se približiti.

Letimo na maloj visini, tako reći iznad same površine mora koja leži pod nama mirna i glatka bez ikakvih valova. Nigdje nikakvih tragova brodovima ili zrakoplovima. Kao što je uobičajeno, održavamo potpunu radiotišinu - osluškujem jednolično brujanje motora.

Sprijeda krivudav obris sive engleske obale u mjestimičnoj izmaglici. Letimo sjeverno od Deala u besprijekornoj formaciji, neuznemiravani, usredotočeni na međusobni raspored.

Rech skreće i ulazi u unutrašnjost otoka, prateći željezničku prugu prema Canterburyju. Dolje nema prometa. Bit će da smo lijepo uočljivi, nema nikakve sumnje da nas promatraju. Nemamo pojma gdje je baza njihovih Spitfirea, koliko smo im se primakli i kada možemo očekivati susret s njima.

Iznenada paljba s lijeve strane odozdo, tuku protuzračnim lakim topništvom. Svjetleći meci šibaju u narančastim nizovima i nestaju u oblacima iza nas, poput rasutih dijelova biserne ogrlice. Nitko nije pogođen, let se nastavlja.

Naš zapovjednik kruži u potrazi za ciljevima, povremeno ponire niže, ne znam o čemu se radi. Vođa moga jata također ponire prema zemlji, puca na protuzračnu obranu zaštićenu vrećama pijeska i naoružanu automatskim topovima od 20 milimetara koji nas neumorno obasipaju bljeskavim streljivom, za sada nasumce i nesustavno, valjda tek reda radi. Svjetleći rafal s desna prema meni. Spuštam nos zrakoplova i letim nisko preko otvorenog polja. Grunert kreće u drugi napad. Podešavam ciljnik i ustremljujem se na topove, jedinu trenutnu opasnost koja nam prijete. Pojavljuje se sve više i više svjetlećih metaka, fijuču mimo zrakoplova u potpunom kontrastu s tmurnim sivilom obale.

Vodim računa da ne izgubim iz vida točku napada, ali isto tako ni Gunerta. U tome osvrtanju najednom zapažam da više nismo sami na nebu: evo ih, Spitfirei iznad nas!

Eskadrila obnavlja formaciju okrenuta čelom prema istoku, vrijeme je povratka, iza nas plamteći tragovi kao dokaz da smo prohujali ovuda. Nisam pucao dok sam kružio unaokolo, to bi bilo preblesavo. Zapravo, da budem iskren, bio sam previše uzbuđen da bilo što poduzmem, suzdržavao sam se i čekao da se dovoljno smirim.

Približavali smo se sjevernoj borbenoj poziciji kod Ramsgatea i Margatea. Nema nikoga od njihovih: ni Spitfiera, ni Hurricanea. Pretpostavljam da će doći. Ne bih morao zbog toga strahovati, jer ja sam na začelju eskadrile i posljednji koji može biti dohvaćen.

9 sati 14 minuta. Prizemljenje u Ostendeu, javljam se zapovjedniku.

- Dobro, kako je onda bilo? - pita dobro raspoložen, te dodaje - Jesi li štogod uradio?

- Ne, gospodine - uzvraćam.

- Kako to?

- Jednostavno, nisam pucao.

Rech prasne u smijeh i potapša me po leđima.

- Ništa zato, bit će bolja sreća sljedeći put. Uostalom, ni Rim nije izgrađen u jednom jedinom danu, je li tako?

17 sati 5 minuta. Novi let.

Ovoga puta nismo imali prilike za otvaranje vatre. Utrošili smo vrijeme na kruženju iznad mora između Polkestonea i Dovera. Za razliku od nas Tommyji nisu letjeli po tako nepovoljnom vremenu, koje je inače bilo daleko gore nad samim britanskim otocima.

27. svibnja 1941.

Kanal je posljednja dva dana pokriven teškom maglom, nije bilo djelovanja ni na našoj ni na drugoj strani.

Danas nam se pruža mogućnost za niski napad na uzletišta Tommyja u Ramsgateu, uvjeti su takvi da letimo nisko, malo iznad vrhova drveća.

Prvi polazak u 7.15. Grunert i ja odabiremo kao metu stovarište goriva, smatrajući da barem time opravdavamo svoje letove nad neprijateljski teritorij. Nigdje nikakvog britanskog zrakoplova. Vraćali smo se i napadali, opet i opet, gađajući sve što se micalo. Odozdo nešto svjetlećih metaka, slabašna obrana. Kada smo se vraćali, mnoga su skladišta gorjela.

U 10.00 vraćamo se za sljedeći napad. Ovaj put nailazim na protuzrakoplovni top na zapadnom kraju uzletišne piste, odakle su tvrdoglavo nastojali da me skinu s vrata, lako sam letio na svega deset stopa iznad zemlje, Tommyji se nisu dali zbuniti: njihova je paljba šišala meni pored glave, dok je moja završavala u njihovim vrećama s pijeskom. Dva puta sam nadlijetao istim kursom i na jednak način. Grunert je dotle uzeo na zub kamuflažni dio uzletišta, gdje je zapazio na otvorenom jednog Hurricanea. Tek se posrećio moj treći napad, uništeno je protuzrakoplovno gnijezdo, topnik izbačen iz svoga sjedišta.

Dojava preko radija: - Spitfirei!

Šest ili osam njih u zatvorenoj formaciji jure sa sjevera prema nama. Ne znaš kako se postaviti, posvemašnji metež među našima. Pokrivam sprijeda Grunerta. Moji upozoravaju jedan drugoga da Tommyji napadaju, a Grunert me poziva da ostanem s njim.

Na visini smo od nekoliko stopa, moj lijevi protivnik također leti povrh krošanja drveća dok oblijećem iza Grunerta. Spitfire blješti točno meni nasuprot, namjestio mi se da ne može biti bolje. Otvaram vatru, on pada.

- Nosi se! - reče netko preko radija. Mislim da je to bio Barkhorn.

Pogođeni se udaljio da bi se razbio onkraj ozidane obale. Pravi su majstori u izvođenju okreta, nema načina da ih se zadrži. Grunert se sukobio s dva Tommyja koji su letjeli zajedno ali bi uvijek u kritičnom trenutku uspijevali uteći i nestati u spletu niskih oblaka. Izgubili bi se kao da ih nikad nije bilo pred njim, igra s iglama u plastu sijena: sad me vidiš, sad me ne vidiš!

Gorivo naglo iščezava u našim motorima; vrijeme je za povratak kući. Crveno upozoravajuće svjetlo samo što nije zatreperilo u svim pilotskim kabinama.

Rech predvodi u povratku na istok.

Slijećemo u Ostendeu.

28. svibnja 1941.

Tommyji uzvraćaju posjet. Njihovi Blenheimi i Spitfirei zuje nad nama od praskozorja, s vremena na vrijeme navraćaju Hurricanei. Takvi bjesomučni dani za nas počinju u 4.00, kada nas dovoze na uzletišta da budemo spremni za uzlijetanje, a tada su već Hurricanei

u zraku i prelijeću nasipe da bi opustošili ili sraznili sa zemljom naše hangare. Kako je i danas bilo slično, mogao sam pratiti britanski napad samo sa zemlje, budući da je moj zrakoplov izvan uporabe do poslije podne: nisam mogao uvlačiti desni kotač pa su mehaničari rastavili čitav stajni trap.

U 18.30 konačno mogu s Brakhomom, Krupinskim i Grunertom. Velika strka blizu Dunkerquea: Blenheimi u pratnji Spitfirea u većem broju, naši protuzrakoplovni flakovi mlate po njima ali bez ikakva uspjeha, dakako. Protuzrakoplovci su uvijek tako puni sebe kada pričaju o svojim ratnim pobjedama, od toga jedino odustaju ako smo prisutni mi borbeni piloti koji ih na licu mjesta demantiramo i otvoreno im u lice kažemo da su hvalisavi lašci koji nisu nikada ništa pogodili.

Popodne bez oblačka. Dižemo se na 20.000 stopa, zaslijepljeni suncem na zapadnom nebu. Bez oblaka igdje na vidiku. U jednom trenutku učinilo mi se da nazirem u daljini neprijateljski zrakoplov: prevario sam se, bila je to majušna prljavština na mojem vjetrobranu. Dobra pouka da bolje pripazim ubuduće u sličnoj situaciji.

Ipak, nešto se događa ... ne bi Brakhom samo tako promijenio smjer leta, neprestano se ogledavajući unatrag pravcem kojim smo doletjeli. Na tu stranu uopće nisam obraćao pozornost. A ono: Hurricanei iza naših repova, prestrojavaju se za napad. Mi u nagli uspon, nagli zamah ulijevo i evo nas iza njihovih repova. Naš ih je iznenadni manevar omeo u pripremama, mijenjaju taktiku i grabe prema otvorenom moru. No, naše su brzine veće, neće nam pobjeći kao što su naumili. Za svega dvije minute već su nam na dometu.

Počinje zračni dvoboj. Divlja zbrka. Valjamo se oko njih u luđačkom kovitlacu. Našao sam se za repom jednoga Tommyja i dao sve od sebe da ostanem na toj poziciji, on bi da me se otarasi, pribjegava klasičnom triku - leti u sunce, kako bi me zaslijepile sunčeve zrake. U redu, prihvaćam. Neka vjeruje da me nadmudrio, neće ni on predugo prema suncu, a kad pođe nazad - ja ga čekam spreman. Pokušavam rukama namjestiti štitnike za oči, ali ne uspijevam. Dovraga, gdje mi je bila pamet da nisam ponio naočale za sunce?

On se vraća, ja s prstom na obaraču, na dugmetu za otvaranje vatre.

Na uzletištu Grunert me glasno hrabri, pita što mi je. Odgovaram da mi suze oči i da nisam dulje u stanju gledati. Izvukao sam se iz

kabine s krajnjim naporom, kao da prvi put u životu silazim preko krila zrakoplova.

Ono tamo gore u zraku bilo je moje prvo oduzimanje nečijeg života, moje prvo ubojstvo!

Ubuduće moram nositi na let naočale za sunce.

30. svibnja 1941.

Naredba:

“Patrolna pozicija Dover - Ashford - Canterbury!”

Drugim riječima, radi se o pravcu koji zrakoplovni veterani inače nazivaju “mljekarska staza”.

Vrijeme oblačno: vidljivost jedna. Digli smo se na sat i pol, protutnjali bez neke koristi i opet se vratili na zemlju. Miruje i neprijatelj, ukroćeni meteorološkim nevoljama i jedni i drugi.

Predosjećamo premještaj negdje gdje je puno življe nego ovdje ...

21. lipnja 1941.

Minula su tri tjedna od posljednje akcije naše eskadrole: premjestili su nas na uzletište Suwalki, bivši službeni aerodrom Poljskih zračnih snaga blizu granice Rusije, bolje rečeno - na pragu Rusije. Ovdje su stacionirani ratni bombarderi i glasovite Štuke, Junkersi 87 B.

U posljednja dva tjedna naše su se armije prikupljale i zauzimale položaje duž cijele duge istočne granice Rusije. Nitko ne zna što se događa. Jedna glasina govori da nam je Rusija dopustila prolazak do Kavkaza radi zaposjedanja naftnih polja na Srednjem istoku te Dardanela da bi se osvojio Sueski kanal. Po drugoj glasini posrijedi su pripreme za izravan napad na Rusiju. Ta me glasina, priznajem, veoma obradovala. Boljševizam je zakleti neprijatelj Europe i zapadne civilizacije. Ako se ratom i borbom ne spriječi, boljševizam bi mogao dominirati i jednoga dana zauzeti cijeli svijet. Moji su drugovi bili sličnog mišljenja, ali, međutim, pamte potpisani ugovor između Njemačke i Sovjetskog Saveza.

Vidjet ćemo.

Uvečer doznajemo da je ukinuta zračna linija Berlin-Moskva ... Proveli smo noć sjedeći u Messerschmittima. Nagađanja i opet samo nagađanja, ništa izvjesno i pouzdano.

Što je upućivalo na “Operaciju Barbarossa”?

To je bio kodni naziv za goleme vojne aktivnosti na Istoku i u Reichu. Zapovijed za rušenje ruskih zrakoplova tipa Douglas na postojećoj zračnoj liniji uvjerilo nas je da zaista počinje toliko očekivani rat protiv boljševizma.

22. lipnja 1941.

Svitanje - 4.00.

Opća uzbuna za čitavu eskadrilu. Sve uzletišne postrojbe na nogama. Ja sam dugo u noć osluškivao udaljeno kretanje tenkova i vozila. Bili smo udaljeni svega nekoliko kilometara od granice i dovoljno blizu da možemo sebi dočarati što se zbiva na okolnim cestama kojima je nastupala moćna vojna armada, opremljena najsvremenijom ratnom tehnikom.

4 sata 30 minuta - sve su zrakoplovne posade pozvane u prostoriju za briefing. Zapovjedajući časnik satnik Voitke čita specijalno naređenje za taj dan oružanim snagama koje je izdao Fuhrer:

Njemačka je napala Sovjetski Savez!

5.00 - izlazak na pistu.

U našem su jatu četiri zrakoplova, uključujući i moj, pripremljeni za bombardiranje, što sam intenzivno uvježbavao prošlih tjedana. Moj dobri "Emil" preuzima prvi tovar bombi, meni pričinjava zadovoljstvo da ih mogu izbaciti na Ivanovu prljavu zemlju.

Leteći nisko preko prostranih ravnica primjećujemo beskrajne njemačke kolone kako se kotrljaju u pravcu istoka. Bombarderske formacije predvođene zastrašujućim Štukama koje se svako malo obrušavaju nezaustavljivo nadiru sve dublje na istok i označavaju nama ostalima osnovni pravac napada. Izvodimo niski nalet na jedno rusko zapovjedništvo, smješteno u šumi zapadno od sela Druskieniki.

Na ruskom teritoriju, za razliku od naše strane, kao da sve još spava. Pronalazimo zapovjedništvo i letimo nisko iznad drvenih zgrada, ali ne vidimo ruske vojnike. Rušimo jednu od baraka. Pritišćem na kontrolnoj ploči dugme za ispuštanje bombi, instinktivno osjećam da se zrakoplov podigao oslobođen tereta.

Slijede ostala izbacivanja. Odozdo mnogo prljavih vodoskoka pršti u zrak, zamalo se ništa ne može vidjeti od dima i uzvitlane prašine.

Jednu baraku proždire vatra. Naša je prethodnica cestom naišla na njenu kamuflažu i digla je u zrak. Naposljetku se Ivan probudio. Iz zraka prizori razorenog mravinjaka, konfuzna jurnjava. Staljinovi sinovi stepe bježe u donjem rublju pod okrilje i zaštitu šume. Pojavljuju se svjetleći protuzrakoplovni rafali. Ustremio sam se na protuzrakoplovnu bitnicu, pogađam dva topa. Ivan kraj njih pada pokošen, još je u donjem rublju.

To je tek početak!

Nova runda, ponovno krug, gađam. Rusi se prenuti, uzvraćaju. Bit će zabave u idućem naletu! Napad se nastavlja nesmanjenom žestinom. Nikad prije nisam pucao tako dobro, spuštam se na šest stopa visine, češem vrhove drveća. Pri uspinjanju oštra paljba sa zemlje. Moj Ivan leži iza svojih topova. Jedan od njih skačući trči u šumu. Preživjeli se više ne dižu.

Napadam pet-šest puta, oblijećem u krugu, Krupinsky također. Logor je potpuno uništen, sravnjen.

Poslije nekih tri četvrt sata u zraku prizemljujemo, kratak predah i uživanje u prvom današnjem obroku.

Očekujemo daljnja naređenja. Jedna je ruska transportna kolona uočena prigodom povratka naših zrakoplova, kreće se cestom Grodno-Zytomia-Skidel-Szczuczyn, progonjena našim tenkovima. Da bi se spriječilo povlačenje šalju se bombarderi da raščiste situaciju.

U 10.00 uzlet u pratnji Štuka, koje su već obračunale s topništvom u ovome kraju. Ubrzo je pod nama Grodno, svuda ceste zakrčene ruskom vojskom. Predviđamo da počinju ruske pripreme za protunapad na nas i nadamo se općem napadu protiv Njemačke koja želi zagospodariti Europom, Njemačka je ozbiljno uključena u rat s Britanijom na Zapadu, naše su najbolje divizije stacionirane u Francuskoj i zauzele dijelove Skandinavije. Moramo izdvojiti određene snage za Balkan, gdje je Mussolini izazvao mnogo nevolja svojom beskorisnom invazijom na Grčku i Jugoslaviju. Talijanske su snage potpuno bezvrijedne s vojnog stajališta, Italija kao saveznica Njemačke nije ništa drugo nego - đavolska nepravilnost.

Današnja je situacija idealna da se boljševizam proširi Europom u sklopu njihova općeg plana svjetske revolucije. Hoće li zapadni kapitalizam sa svojim demokratskim institucijama ući u savezništvo s

ruskim boljševizmom? Kada bi nam bile slobodne ruke na Zapadu, mi bismo uništili boljševičke horde bez obzira na rusku Crvenu armiju, čime bismo spasili zapadnu civilizaciju.

To je današnje naše mišljenje, nakon što smo se nagledali iz zraka sveopćeg uzmaka ruskih kolona. Bio je to jedan od onih dana koje neću nikada zaboraviti. Naše su armije napredovale na svim pravcima proboja, udarne postrojbe prednjače. Rusi potpuno obezglavljeni. Prepune ceste i putevi na ruskoj strani mete su koncentriranog bombardiranja i mitraljiranja sa slabim izgledima da izbjegnu najgore.

Tisuće Ivana u paničnom povlačenju od časa kada smo krenuli, spotičući se i krvareći napuštaju glavne prometnice i pokušavaju pronaći kakvu-takvu zaštitu u okolnim šumama. Na cestama gore njihova vojna vozila, svaki naš nailazak donosi nove žrtve. Bombardirao sam kolonu teškog topništva, bilo je nezamislivo. Koja sreća da nisam bio dolje među njima!

Toga prvoga dana utrošili smo 2.000 sati za naših šest napada. Cijeloga dana bez susreta s ruskim zračnim snagama i mi smo mogli obaviti naš posao a da nismo susreli protivnika.

23. lipnja 1941.

4.45 - prvo uzlijetanje. Opet po Ivanovim kolonama. Jako svježe, čak hladno jutro. Jučer sam se dobroano oznojio do povratka u bazu, kad se uzdigne sunce postaje nepodnošljivo vruće.

Još uvijek ni traga Rusima u zraku. Do večeri nikakvih novosti o ruskom zrakoplovstvu, izvješćujemo zapovjedništvo. Iznenaduju nas članovi jata br. 4, oni su nabasali na Ivanovu zračnu tehniku, kažu da su im zrakoplovi lagani ali nevjerojatno pokretni. Sve u svemu: primitivno za naše zrakoplovne pojmove.

Poručnik Gunther Gerhard, moj drug i stari prijatelj još iz Letačke škole, može se pohvaliti: pripisuje mu se da je oborio -"svoga prvoga" i to jučer. On je k nama prebačen iz pričuve eskadrile, na glasu je kao izuzetan pilot. Išao sam ga navečer posjetiti i čestitao mu na zračnoj pobjedi. Tamo sam čuo da je satnik Voitke strmoglavio tri ruska Rata u svome napadu.

25. lipnja 1941.

Bombardiranje mi je sve odvratnije. Osim toga, tko bombardira propušta borbene letove. Krajnje je vrijeme da i ja nađem "svoga prvoga".

Kopnena vojska nadilazi najoptimističnija očekivanja. Rusi jednostavno nisu u stanju zaustavili naše napredovanje dok smo gazili njihove postrojbe u povlačenju. Njihove zračne snage nisu se upuštale u pojedinačne vatrene okršaje. Navodno su neki njihovi bombarderi djelovali na ciljeve u našoj pozadini ali bez većih uspjeha. Ruski su vojni piloti očigledno slabo uvježbani, njihovo je znanje borbene taktike bilo početničko a zrakoplovi primitivni. Bez obzira na početne uspjehe, podlegli smo odviše velikom optimizmu, što je bilo pogrešno. Nismo bili svjesni činjenice da ruski vojnici nisu znali za što se bore, svakoga od njih komunizam će pretvoriti u fanatika.

2. srpnja 1941.

Poruka iz operativne sobe eskadrile:

"Poručnik Knoke neka se odmah javi zapovjedajućem časniku!" Što "stari" želi od mene? Skinuo sam pojas, odložio pištolj i pošao. Satnik Woitke je sjedio na platnenoj stolici.

"Poručnik Knoke, javljam se po naređenju, gospodine"

Woitke ustaje i rukuje se sa mnom.

"Imam za vas naredbu Personalne službe Zračnih snaga. Premještaju vas u eskadrilu br. 1, morate se što je moguće prije javiti zapovjedajućem časniku u Husumu."

Sat vremena nakon toga bio sam u zraku u mojem dobrom starom "Emilu". Najstariji zrakoplov u eskadrili bio je odslužio svoje i slali su ga u Letačku školu u Werneuchen da se koristi za uvježbavanje mladih pilota.

Za obojicu je ruska kampanja bila gotova, završena. Razočaran sam. Ali što da se radi? Naredbe su naredbe.

Uvečer sam sletio u Werneuchenu.

Sutra ujutro putujem vlakom preko Hamburga u Husum, u malo mjesto izvan glavnih prometnica na obali Sjevernog mora.

30. srpnja 1941.

Eskadrila br. 1 tada se sastojala samo od jednog jata. Dva nova jata bit će sastavljena kroz nekoliko sljedećih vikenda. Ja sam dodijeljen jatu br. 3, njegov je zapovjednik poput mene stigao s ruskoga fronta.

Stvarno miran život. Bilo je po dolasku dosta letova, ali bez susreta s ijednim jedinim Tommyjem.

3. kolovoza 1941.

Sele nas na otoke Langerooge i Borkum koji leže u Sjevernom moru.

Kobni 13. u mjesecu

Usvojena molba za ženidbu i mladoženja polazi malim zrakoplovom na svadbu - Privremeno splasnuo rat na Zapadu - Njemačka oklopna prethodnica na vratima Moskve, ali "armije nisu prilagođene za rusku zimu" - Plovidba na "Tirpitzu" - Kanal ponovno oživljuje, a Britanci šalju zračne "sabljarke" - Dvanaest Blenheima protiv dvanaestorice iz Luftwaffe - Odlična francuska vina u časničkoj kantini - Na ledenjaku s malo čokolade i nekoliko cigareta.

17. kolovoza 1941.

Svakodnevne patrole i zračna zaštita Ratne mornarice, pratnja konvoja između Bremena i Hamburga i po Kanalu. Britanci upućuju Blenheime i Beaufightere protiv naših konvoja. Jako malo akcije za moju dušu. Naše patrole pucaju na Tommyje kada nadlijeću i napadaju neki od naših brodova. Letovi preko mora znaju se oduljiti satima, opskrbljeni smo dopunskim spremnicima goriva da bismo svladali najveće udaljenosti i sigurno se vratili. Od svega je najteže podnijeti dosadu takvih letova.

26. kolovoza 1941.

10.00 - pobočnik eskadrile natporučnik Rumpf telefonski izvješćuje da je molba za ženidbu uvažena! Dakle, i Lilo i ja možemo odahnuti!

Obraćam se zapovjedajućem časniku i molim ga da mi odobri odsustvo za vjenčanje. On je upravo dobro raspoložen i dopušta uporabu zrakoplova za potrebe eskadrile, to je mali Bucker Jungmeister. Pomoći će mi da skratim putovanje.

Krećem sutra, ženim se prekosutra.

U 12.00 riješene su sve formalnosti oko dopusta, malo se pravim važan i šepirim na uzletištu, ispraća me vesela družina i srdačno maše dok im nisam nestao s vidika. Čudesan let, divan ljetni dan, krajolik oko mene nikad nije bio ljepši. Prpošno rastjerujem oblake kumuluse dok neprestano hitam preko sunčanog neba u istočnom smjeru. Mali stroj junački odolijeva naporu, njegov motor prede ravnomjerno, kao da se i on naslađuje ovim letom. Svako malo

spuštam se nad polja ili jezera. Poljodjelci su zauzeti žetvom, plivači zbijaju šale u vodi.

U meni sve drhti: uskoro ću opet zagrliti Lilo.

Tri sata kasnije spuštam se na uzletištu u Prenziauu, kao usputnoj postaji na putu do moje Lilo. Sasvim neočekivano ulijećem u loše vrijeme, u Prenziauu mi to nisu najavili. Moj je dobri mali Bucker izmlaćen jakim naletom kiše a vidljivost postaje sve lošija i lošija. Odustajem od posjeta Posenu kao što sam planirao. Nema potrebe ići tamo po svaku cijenu, ionako Lilo nije zainteresirana za vjenčanje u sjedištu zrakoplovnog korpusa. Moram u Werneuchen, ondje slijećem po očajnoj kiši u 16.31.

27. kolovoza 1941.

Stvarno mi je bila namjera krenuti točno u 6.00, ali bilo je nemoguće poći prije 8.30. Još uvijek je uporno sipila sitna kiša, vidljivost se poboljšala - bila je bolja nego jučer. Do Posena gdje se nalazio trenažni letaćki poligon trebala su mi dobra tri sata leta.

Ovdje iznova problem s kontrolnim tornjem radi nastavka leta do Lodza. Jak udar vjetra! Letovi preko cijele zemlje ravnaju se po odredbama meteorološke službe. Prokleti bili svi! A ja sam još noćas želio biti s Lilo!

Izašao sam iz svoga zrakoplova, ogledavao po uzletištu, na kojemu su kao i na svim drugim većim i manjim uzletištima diljem Njemačke bili na snazi strogi propisi s odgovarajućim jednako strogim ograničenjima. Sedam ili osam malih trenažnih biplana počivalo je na zemlji, među njima i jedan Bucker Jungmann.

Sinulo mi da pokrenem zrakoplov i odvezem se na pistu. Dok se još dvoumim prilazi mi jedan od kontrolora leta s knjigom za pojedinačne letove. Pita me za ime, kažem da bih išao izvesti nekoliko krugova i da to ne treba upisivati u knjigu pojedinačnih letova. On kima, nešto zapisuje te lupkajući petama izgovara: "Vrlo dobro, gospodine!"

Nasmijem se i popnem se u najbliži zrakoplov. Otvaram regulator, startam, dečko iz kontrole leta mi maše, mašem i ja njemu. Unatoč najstrožim zabranama, dečko podiže zelenu zastavicu - slobodan prolaz.

Kada je već tako, molim lijepo, idemo!

Isprva se zadržavam nisko, straga iza mene neko drveće s vanjske strane uzletišta. Podižem zrakoplov i uzimam kurs prema Lodzu, vrlo brzo, možda kojih deset kilometara dalje od uzletišta, upadam u zaista gadno nevrijeme. Može se letjeti samo do visine od 100 stopa. Vidljivost opasno smanjuju krupne kišne kapi i nema mi druge nego da se spustim na nekoliko stopa iznad zemlje, iako stalno snažno bacan i boreći se na sve načine s razularenom olujom. Povremeno letim izvrnut naglavačke i izbezumljujem rijetke promatrače u nekim naseljima. Ja sam gledao njih izokrenut, a oni mene kako visim glavom nadolje.

Blizu Kalischa pomoć u orijentaciji: pronalazim željezničku prugu između Bremena i Lodza. Sprijeda praktički nikakva vidljivost. Važno je da nikako ne izgubim prugu iz vida. Naježio sam se pri pomisli na prisilno prizemljenje. No, to bi bilo s dramatičnim posljedicama: neizbježan lom zrakoplova, ratni sud i krasna odgoda vjenčanja poručnika Knokea.

Najednom promjena: horizont sprijeda postaje pregledan. Više nisam obasut kišom, može se slobodno uzletjeti do sigurnih 3.000 stopa.

Nekoliko minuta poslije bio sam iznad Schieradza. Moj je otac došao ovamo po okončanju neprijateljstva s Poljskom, i bio ovdje šef policije više od godine dana. Lilo je trenutno također ovdje s mojim roditeljima, ona je tu negdje dolje u zgradi policijskog zapovjedništva, u kojoj inače žive moji roditelji. Stoga, tražim pogledom tu kuću u kojoj sada stanuju tata i mama, s Lilo u gostima. Dva puta ponirem da bih točno utvrdio koja je to zgrada, u ovako malom mjestu nije teško pogoditi gdje je sjedište policije. Penjem se i silazim do krovova kuća. Ljudi izlaze i stoje na ulicama, ispružili vratove. Vrata balkona stana mojih roditelja su otvorena. Shvatili su što se događa, što to tutnji iznad njihove kuće: otac i majka stoje na balkonu. Zatim im se pridružuje Lilo, maše dugačkim bijelim ručnikom - ona je stvarno ovdje, čeka me.

Još jedan let do kuće roditelja, skoro kotačima dotičem krov. Tada nastavljam do Lodza, gdje prizemljujem.

Samo sat i pol iza toga Lilo je u mojim rukama. Ne može vjerovati rođenim ušima kad joj kažem da ćemo se sutra vjenčati. Za moje

roditelje je to isto tako iznenađenje, budući da ih nisam obavijestio o svome dolasku.

28. kolovoza 1941.

Sve formalnosti vjenčanja prior je brzo završio ujutro.

U 17.00 Lilo i ja ulazimo u matični ured kao muž i žena. Naš stan u kući nalikuje cvjećarnici.

Moram naglasiti: nikad više takav dan.

Naša je sreća potpuna.

29. kolovoza 1941.

Opet sam u zrakoplovstvu poslije nekoliko dugih sati. Zaustavivši se samo radi punjenja gorivom u Frankfurtu i u Schwerinu, vratio sam se u formaciju u 17.00 i bio dočekan srdačnom dobrodošlicom mojih drugova.

Oni su pod uzbuđenom od prije sutona i ja sam im upao baš u trenutku kad se javljalo da su neki Blenheimi blizu obale. Nije bilo uspjeha u potragama za ovim Tommyjima.

Posljednjih nekoliko dana ja sam skoro zaboravio na rat i da se ratovanje produžava.

1. siječnja 1942.

Njemačka obala Sjevernog mora osobito mi je dobro poznata otkako je opet vraćena u moje ruke. Imam ukupno više od 100 zračnih operacija, uključujući patrole za pratnju naših konvoja i uzbuna kao uobičajene, svakodnevne prakse s izmjenama vatre s Blenheimima i Weuingtonima po lošem vremenu iznad mora.

Na zapadu je rat donekle splasnuo, Tommyji sada rijetko navraćaju preko dana. Po mraku naši noćni lovci imaju više posla nego danju, mirnije je preko dana i iznad Kanala.

Na istoku naše snage postižu ogromne pobjede. Njemačka oklopna prethodnica na vratima je Moskve, međutim sada je naše Vrhovno zapovjedništvo suočeno s licem zime i brojnim poteškoćama koje nije predvidjela. Armije nisu prilagođene za rusku zimu, njihova je oprema nedovoljna za takve uvjete. Stepe su svejedno osvojene, kod kuće se uvelike smatra da treba popraviti postojeću situaciju što je brže moguće.

U akcijama prošlih mjeseci stradali su neki od mojih starih drugova iz 52. eskadrile, to je jedva nadoknativ gubitak unatoč sve većem broju srušenih neprijateljskih zrakoplova koji svakoga dana raste.

Prenose mi da se srušio Gunther Gerhard, smrtno ranjen nakon što je oborio 18 Rusa. Za Barkhoma i Ralla procjenjuju da su poslali na zemlju više od stotinu Rusa. Duboko potresen zbog nestanka stare družine, ništa više nije isto, rat nas prorjeđuje.

U jesen eskadrila preuzima područje Baltika, na praktične manevre zaštite bojnog broda "Tirpitz", odnedavno opet u službi. Provodim nekoliko dana kao časnik zračne zaštite na palubi "Tirpitz", odakle rukovodim patrolama u obrani.

Od rujna novo odredište - Jever, naše staro uzletišće, ovdje je također i zapovjedništvo.

8. veljače 1942.

Sjevernomorski otoci dijele nemilu sudbinu, znaju biti ledom odvojeni od kopna. Tada mi nastupamo neovisno o zadanim operacijama, u hitnim slučajevima prebacujemo stanovnike otoka a redovno dobavljamo poštu i hranu.

10. veljače 1942.

Potpuno premještanje njemačkog Vrhovnog zapovjedništva zračnih snaga na Zapad izvedeno je pod općom uzbunom.

Sada je i Vrhovno zapovjedništvo Ratne mornarice u Brestu u Francuskoj, tu su i bojni brodovi "Prinz Eugen" i "Gneisenau" kao i nekoliko krstarica i razarača. Po svemu sudeći, predstoji prodor preko Kanala a zatim napredovanje prema Norveškoj. Britanija poduzima sve da onemogući našu Ratnu mornaricu u primicanju ili prolasku Kanalom koji je opet postao poprištem sve življe aktivnosti s obiju strana.

Vrijeme nije naročito loše, ali letenje je zbog neizvjesnog razvoja meteoroloških uvjeta veoma rizično. Britancima je bolje nego nama.

Uvečer nova lokacija: uzletišće blizu nizozemske obale.

11. veljače 1942.

Od ranoga jutra magla nas zadržava na zemlji, oko 10.00 vidljivost se poboljšava. Satima sjedimo posvuda unaokolo spremni na

najhitnije uskakanje u pilotske kabine, pa makar da bismo ostali u zraku samo jednu minutu.

Izvešća iz Kanala: Britanci neprestano napadaju, usprkos najnepovoljnijim vremenskim prilikama. Štoviše, šalju u akciju najstarije tipove svojih zrakoplova. Naše posade javljaju o susretima s prastarim britanskim zrakoplovima modela - "sabljarka" (Swordfish). Jedan od naših jedva se teško oštećen vratio u bazu. Britanci nastavljaju žestoko ratovati uz najveće žrtve, iskazivanje smjelosti naših protivnika preko Kanala zaslužuje svako divljenje. Ne popuštaju nimalo, suprotstavljaju se bez predaha.

Naše uzletišta obiluje jakim vjetrom i obilnim snježnim mećavama, nije nikakv o čudo da ostajemo prizemljeni po cijele dane.

12. veljače 1942.

Njemačka flota mimo doverskih stijena, priopćuju iz blizine Calaisa. Na udaru je britanskih samoubilačkih letova. Tommyji nisu bili nijednom uspješni u naletima iz zraka na njemačke ratne brodove. Međutim, te njihove propuste nadoknađuju dalekometne obalne bitnice s područja Dovera, gađajući naše brodove nanose velike štete.

Vrijeme nikako da se barem malčice proljepša, motamo se oko naših prizemljenih zrakoplova. Južnije od nas naši su zrakoplovci stalno na nogama.

13. veljače 1942.

10.16 - iznenadna uzbuna i nagli upad u zrakoplove koji leže na snijegom pokrivenom uzletištu. Za razliku od drugih dana - nebo vedro. Pozvani smo da priteknemo u pomoć našoj napadnutoj floti. Radi se o "teškom napadu", napadaju "sabljarke" kojima su se pridružili Blenheimi. Naše je da obračunamo s ovima potonjima.

Nad Kanalom magla, slaba vidljivost. Nastojimo pogledima prodrijeti kroz pramenove magle. Iza nas uzburkano more, dolje su naši minolovci. Zapovjednik eskadrile ispaljuje blještave signale prepoznavanja, tako da brodovi ne otvaraju vatru na vlastite zračne snage. Moj se zrakoplov bori s neočekivanim jakim vjetrom koji bjesni nekoliko stopa iznad zapjenušanih kresta valova. Tamnozeleno vodena masa čas se podiže čas spušta.

U punoj formaciji jurimo prema poziciji gdje se nalaze Blenheimi. Pozivi iz baze neprekidno izvješćuju gdje ćemo ili zateći. Letimo dalje nad morem, ravnajući se po primljenim uputstvima. Već smo najmanje petnaest minuta u zraku a Blenheimi su negdje ispred nas, svakoga trena mogu nam biti na dohvat.

Odaslao sam reflektorom signale raspoznavanja, pripremio oružje za otvaranje vatre. U magli s moje lijeve strane neke nejasne sjene.

To su oni!

Izvodimo još jedan krug. Svatko želi sudjelovati u prvoj pucnjava, Narednik Wolf prilazi bočno po svome običaju posljednjih šest mjeseci. Odmah sam zamijetio njegovo približavanje: kroz prozor od pleksiglasa sasvim lijepo vidim njegove zube dok se kesi.

Dvanaest Blenheima i isto toliko nas, jedan na svakoga. Blenheim ispred mene mi je na ciljniku, spreman sam za paljbu i moram to uraditi prije nego me on pretekne. U tome je tajna života i smrti onoga što slijedi. Moj Tommy nije nevješt, predosjeća što mu prijeti i skrenuvši oštro uvis izmakne prema obali.

Obiđem ga i zadržim na svojoj vatrenoj liniji.

Pucam!

Utiskujem dugme, pljušti tanad. Pratim tragove prema njegovom lijevom krilu s udaljenosti od nekih 150 stopa, a potom slične tragove na lijevom boku njegova trupa. Obojica gubimo visinu, sunovraćujemo se na lijevu stranu. Ne mičem palac s dugmeta za otvaranje vatre. Njegov je lijevi motor pogođen. Na trenutak mi razvučeni oblak zaklanja vidik. Protivnik nestaje prema obali.

V-u-u-u-m!

I ja sam dobio svoje. Kokpit je ispunjen letećim komadićima koječega, raznim razbijenim djelićima unutrašnje oplata kabine. Odmah pokraj moga desnog ramena zjapi grdna rupa. Također otkrivam dvije manje rupe na mome lijevom krilu.

Tek što sam okrenuo glavu, kad li Blenheim sada sprijeda, baš ravno sprijeda. Još jednom otvaram vatru. Potom sam u oblacima.

Tommy preda mnom pretvara se u veliku sjenu, njemu više nije do mene. Moj je trup zrakoplova u bijednom stanju. Istovremeno osjećam da negdje nešto gori. Lagano potežem regulator nazad i oprezno dajem gas. Nekoliko sekunda i ugledam more.

Što ako plane moj zrakoplov?

Provjeravam upravljanje u kružnom letu. Zamjećujem da se otkinuo pokrov desno ispred mene i da je nestao prozor od pleksiglasa.

Tommyja nema.

Još bazdi opori vonj nagoretine. Dovraga! Što se događa? U međuvremenu motor i dalje radi besprijekorno kao da je sve u redu. Po instrumentima nema kvara, sve funkcionira kako treba. Dakle, što i gdje gori?

Baš sam srećković: Blenheim je najvjerojatnije preživio moje pogotke i kada se njegov pilot oporavi može se vratiti da me dokrajči, a ja dolje u plamenu. Krasno!

Široki krug na lijevo. Spreman sam negdje potražiti obalu Nizozemske. Pokušavam uspostaviti vezu preko radija, nema nikakva odgovora, valjda me ne čuju.

Beskrajne minute u nedoumici. Sada je 11.26, prošlo je sedamnaest minuta otkako sam isključen. Miris nagoretine se postupno smanjuje, no što to vrijedi kada se dijelovi kabine sve više otkidaju. Svakako bih uskoro trebao vidjeti kopno, ali nemam pojma gdje se nalazim i koja je moja pozicija. Nemam povjerenja u ono što pokazuje moj kompas. Gdje je ta obala? Možda je očekujem u krivom pravcu, možda je s desne strane a ne lijeve.

Prisiljen sam sletjeti u idućih deset minuta, pokazivač goriva u spremniku upozorava da teku posljednje kapi - znači: još malo i nula?

Trljam oči - ne varam li se: kopno na vidiku.

Ne mijenjam kurs. Nema smisla sada mijenjati smjer leta, idem istim kursom kao malo prije. Muči me i dalje radi li moj kompas kako treba ili ne?

Letim ususret obali, već je zemlja ispod mene. Ravna površina i niz jezera iza nasipa. Pejzaž kojemu se radujem, sjeverna Nizozemska. Napokon mogu izabrati drukčiji smjer leta, više u stranu.

Dvije minute poslije prizemljujem na dugačkoj čvrstoj pisti u Leuwardenu. Vojnici koji su izvan kontrolnog tornja prilaze, okružuju moj zrakoplov. Zapanjen sam njihovim izgledom: otrcani su i djeluju zapušteno za njemačke pojmove. Dapače, odbojno. Kad sam pokušao otvoriti pokrov kabine, raspao se u dijelove i ti su komadi pali na krilo. Sada se ispostavlja da ima pogodaka na zrakoplovu iza

prednjeg dijela kabine. Uzduž s desne strane nekoliko urezanih rupa, progorjelih i crnih. Eto, zato sam ja osjećao da nešto gori.

U uredu kontrole leta nailazim na kalendar. Naravno, danas je trinaesti! Uvijek trinaestoga nešto pođe loše, barem kad je riječ o meni. Bio je to oduvijek moj zlosretni dan. Kontrolor leta nije mislio tako. "Ništa naročito, imali ste sreću, gospodine", reče okrenuvši glavu od mene. Nisam ništa odgovorio, a i što da mu kažem kad je bio u pravu.

Obična praznovjerna besmislica.

14. veljače 1942.

Vrijeme kakvo pilota tjera na povraćanje.

Orkanska snježna mećava satima preko uzletišta, čini se nikad neće prestati. Pomišljam da se vratim u Jever u jednom Messerschmittu 108 Taifun, ali nije dolazilo u obzir na moju veliku žalost.

Telefoniram u operativni centar eskadrile u Wangeroogeu, gdje poziv preuzima natporučnik Blume, pobočnik.

Čim me prepoznao, udario je u viku:

- Heinz, izgubljeni čovječe, gdje si dovraga? I što radiš? Imenovan si pobočnikom satnika Losigkeita u zapovjedništvu za specijalne zadatke. Već sutra moraš biti u Norveškoj, jesi me razumio?!

Čudesne novosti! Obećavam da krećem čim prije, ovisno o vremenu koje uopće nije pogodno za bilo kakav let.

Kasnije poslije podne oblaci se počinju dizati i nad obalom se pojavljuje blijedo zimsko sunce. Nema razloga za odlaganje.

Idemo. Zavaljen u zrakoplovno tapecirano sjedište uživam u panorami prostranstva Frizije.

Povratkom u Jever odmah se najavljujem zapovjedajućem časniku za specijalne operacije, satniku Losigkeitu. To je mali čovjek, besprijekoran u svojoj cjelokupnoj pojavi. Bio je instruktor Japanskih zračnih snaga i poslije višemjesečnog čekanja vraća se "kući" u Japan, čemu se neizmjereno raduje, pogotovo nakon mog dolaska: on će meni predati svoje dužnosti, pa može mirne duše otputovati na Daleki istok. Mnogo toga mi je već pripremio, očekuju se novi zrakoplovc, piloti i instruktori iz raznih letačkih škola.

Losigkeit dopunski objašnjava:

- Svatko od njih stiže u vlastitom zrakoplovu.

Doznajem pojedinosti: osnivaju se nova zrakoplovna jata, zapovjednici su natporučnik Eberle i poručnik Frey. Treće je jato moje i njime zapovijeda satnik Dolenga.

15. veljače 1942.

Jutros prihvaćamo dva JU 528 i dva W 34, koji su namijenjeni za "Operaciju bodljikava žica", također okupljamo i nekih tridesetak zemaljskih posada za održavanje naših zrakoplova u Norveškoj. Obaviješteni smo da su transporti s prinovama već krenuli iz Osla.

18. veljače 1942.

Časnička kantina posjeduje neka odlična francuska vina. To nam je pomoglo da nismo više vodili računa koliko je loše vrijeme vani.

19. veljače 1942.

Napokon, konačno već jednom, sastavljeno je i treće jato (Eberle ima svojih poteškoća, pozvan je pred ratni sud).

Meteorološka prognoza obećava za sutra poboljšanje vremena, što mi jednostavno ne ide u glavu - čisto ne vjerujem da je moguće ikakvo poboljšanje.

20. veljače 1942.

Snijeg još uvijek zasipava uzletišta, ali zrakoplovi su vani na njihovim mjestima, spremni da odmah polete. Meteorološka služba i dalje uporno najavljuje poboljšanje vremena, dok piloti dokoličare oko svojih zrakoplova, dršću i psuju na sva usta. U podne ih autobusi vraćaju u njihove nastambe.

Meteorolozi ne odustaju, po njima vrijeme tek što se nije počelo popravljati. Jednom su nas sasvim nepotrebno istjerali van, da će sve biti kako treba, neka se samo malo strpimo. U 15.35 izlazimo na snježnu vjetrometinu - molim, držimo se meteoroloških prognoza.

Sva sreća da Tommyji u međuvremenu ne prate i nadgledaju naše velike brodove na moru dok plovimo olujnim danskim prolazom Skagerrak. Poslije pedeset minuta pred nama je stjenovita norveška obala. Lagano ploveći preko zapjenjenih valova, ulazimo u fjord Oslo.

Bit ćemo utaboreni 35 kilometara sjeverno od Osla, odvojeni pod planinom, svuda unaokolo debeli snijeg, kao uostalom svugdje iza nas. Gardermon.

Prizemljenje na novoj lokaciji u 16.50.

24. veljače 1942.

Tri dana ljenčarimo u planinskom obitavalištu. Zabrinuto motrimo planinske vrhunce sjeverno od uzletišta obavijene oblacima. Duga tri dana izležavanja i nerada.

Izviđački JU 88, s uređajima za slijepo letenje ponavlja radio-izvješća o vremenu na širem području, ispada: možemo poletjeti.

Let preko visokih planina Norveške je rizičan, ali lijep. Snijegom prekriveni vrhovi planina dosežu preko 3.000 metara, dižu se uvis na strmom reljefu iznad dubokih uvala, zapadno od nas planine se strmoglavljaju do mora. U proteklim mjesecima mnogi su njemački zrakoplovi uništeni pri pokušaju slijetanja na ledeni teren.

Poslije devedeset minuta u zraku i s posljednjim kapima goriva, evo nas u Trondheimu. Nikad prije nisam vidio nešto slično - planinski plato iznad grada. Sa zapadne i sjeverne strane litice se spuštaju okomito u fjord, s dubokim usjekotinama na svojim vrtoglavim padinama. Naša ovdašnja pista duga je 800 metara i široka 30 metara, ograđena drvenim sigurnosnim pregradama. Kad okopni snijeg, pista je zaleđena, što dodatno otežava život pilota: nije lako održati zrakoplov na kotačima i sebe na nogama po stupanju na ledenu površinu.

25. veljače 1942.

Zapovjedajući časnik i ja kratimo vrijeme u maloj drvenoj kućici nekoliko metara iznad piste. Jezivo je hladno, grijemo se kako znamo i umijemo, ponajviše - razgovorima.

Prošle noći je "Prinz Eugen sa svojih 36.000 tona prespavao u fjordu. Ozbiljno je oštećen od mine i sada se ovdje uvelike obnavlja.

Naše planinske patrole stalno su pod budnom zračnom zaštitom u cijeloj okolini fjorda. Njihove tragove lako uočavamo dok krstarimo ledenim norveškim nebom na patrolnim letovima u zadanim smjerovima. Prema izvješćima koje primam, naši ratni brodovi u

blizini više su ili manje oštećeni u plovidbi kroz Kanal. "Gneisenau" odlazi do daljnjega u luku Kiel.

26. veljače 1942.

13.12 - detektori zvuka duž obale naviještaju približavanje jednog neprijateljskog zrakoplova koji usamljen leti na velikoj visini.

Izvidnica?

13.15 - polijećem s uzletišta. Idem obračunati s uljezom. Radi bolje preglednosti penjem se na 25.000 stopa. Naše patrole u zraku u međuvremenu nastavljaju kružiti iznad ukotvljenog "Prinza Eugena".

Ponovno pregledavam dio po dio neba. Ne vidim Tommyja. Poruke sa zemlje nisu precizne. Meni nimalo ne pomažu, zvuče prilično neodređeno. Poslije osamdeset i pet minuta zvrndanja okolo naokolo slijećem.

27. veljače 1942.

Uljez je opet negdje iznad nas. Polazim u potragu za njim, ali izbjegao me. Ništa, uzaludno.

28. veljače 1942.

Stožerni narednik iz operacijske sobe naglo upada u moj ured, prekida me u sastavljanju dnevnog izvješća.

- Što je?

- Gospodine, uljez se vratio!

Prilazim prozoru, netremice piljim niz zaleđenu nizbrdicu do piste. Oglašena je uzbuna. Cjelokupna zemaljska posada vrzma se oko moga zrakoplova. Kamuflačna navlaka leži na snijegu, zrakoplov je već potpuno otkriven.

Hajdemo!

Dok pričvršćujem sigurnosni pojas, odzvanja brujanje motora. Kontakt! Zemaljska posada zatvara kabinu i izmiče krilima. Palim i gromoviti stroj kreće u život. Oblačić blistava snijega vrtloži se u zraku ispred mene. Punim gasom preko duboka snijega. Nekoliko sekundi i ja sam u zraku.

Vrijeme - 11.46.

Baza i danas ne radi kako treba. Opet mi ne naznačuju točnu poziciju Tommyja. Utvrđujem da on prelazi obalu kod

Christiansanda, isto kao jučer i ranije. Podižem se na 25.000 stopa. Osamnaest minuta po polijetanju prve korisne informacije sa zemlje:

- Bandit leti pravcem Berta-Kurfurst-Hanni 8-0!

Ako je procjena točna, na istoj smo visini od 25.000 stopa i svakoga trenutka bi se trebali susresti u sektoru B-K. Zbog tanke koprene ledenog oblaka vidljivost je ograničena, moram vraški pomno osmatrati, što ruje tako lako i jednostavno.

- Bandit je sada na potezu Berta-Ludwig ... Dovraga!

Kamo li je pošao? Gledam na jednu i drugu stranu, zapravo provjeravam sve smjerove. Probijam se kroz tanki ledeni oblak i skrećem desno.

Najednom - tu je, bio je to Spitfire, na njemu okrugla oznaka RAF-a. Naglim trzajem podižem nos zrakoplova, idem k njemu. Sada je i on ugledao mene. Bit će što će biti. Tommy opisuje krug, obara nos svoga zrakoplova i spušta se na nižu visinu.

Ne smijem ga izgubiti. U strmoglavom poniranju kao da neka divovska ruka pritišće moje tijelo na sjedište. Na mahove mi se mračni pred očima.

On je još uvijek tu, ustrempljuje se okomito nadolje i nastoji uteći prema otvorenom moru. Ja za njim. Pri poniranju motor pomahnitalo tutnji, dršću krila.

Odmah otvaram vatru. S povećanjem brzine isključio sam hlađenje. Vrlo važno ako motor zakuha, ništa zato ako se i raspadne motor - uhvatio sam ga, kako bilo da bilo.

Spitfire juri i pada poput meteora kroz svemir. Tko zna što se odigravalo u Tommyjevoj kabini, tko zna što je poduzimao i čemu se nadao.

20.000 stopa - opet mi je u vidokrugu i opet pucam.

18.000 stopa - odlučujem se zaustaviti na 1.000 stopa.

12.000 stopa - moj motor počinje kuhati.

6.000 stopa - udaljenost među nama se povećava, namjerio sam se na srčanog protivnika.

Poskakuju slušalice na mojim ušima, u glavi mi puca. Paklena su ova luđačka poniranja, težak ispit izdržljivosti i zrakoplova i pilota. Strgnuo sam masku s kisikom sa svoga lica. Miris glikola u kabini. Motor kuha, toplina ulja raste, a brzinomjer pokazuje preko 800 kilometara na sat.

3.000 stopa - Tommy polako ispravlja zrakoplov poslije obrušavanja. Obojica letimo preko zasnježenih površina u visini obalnih planina.

Priznajem, Spitfire je nevjerojatan zrakoplov. Između nas sve veća udaljenost. Obojica hitamo k otvorenom moru, svatko sa svojim ciljem. Dajem se u potjeru, svjestan da se neću moći pohvaliti. Moj motor stenje. Smanjujem brzinu i otvaram radiator grijanja. Pogled prema pučini: moj Tommy sada sićušna točka na horizontu.

Povratak u širokom luku, let preko fjorda Inner, prije toga preko svih planinskih provalija. Veličanstvena panorama, zadivljujuća.

13.03 - prizemljenje.

Drhtim, cvokoćem. Sav sam ispunjen bijesom i hladnoćom koja mi se uvukla u kosti. Dotaklo me obrušavanje, ponajviše jalova utrka.

Izgovorio sam samo četiri riječi:

- Daj mi dupli brandy!

4. ožujka 1942.

Moj Tommy nije dolazio puna tri dana.

U ime jurnjave za uljezom zapovijedajući časnik otvara bocu sjajnog Hennessyja, rijetka i vrijedna nagrada ovdje daleko na sjeveru.

Naravno, slabije me oduševljavala pobjeda nad bocom konjaka nego sama pobjeda nad neprijateljem. Ja sam ratni pilot koji se ne zadovoljava igrom lovice na nebeskom svodu.

5. ožujka 1942.

Povik iz susjedne sobe:

- Opet je tu!

Dvadeset ili trideset dugih koraka, i ja sam u mojem zrakoplovu, sekundu zatim startam.

12.02 - brzo uzdizanje u oblačno nebo.

12.10 - visina 15.000 stopa, namještam masku za kisik, ubitačna studen.

- Bandit, u zoni Caesar-Ida-Hanni 7-0 - javljaju.

- Victor, victor, poruka primljena - odgovaram. Visina 20.000 stopa.

- Bandit sada u sektoru Caesar-Kurfurst.

- Victor, victor, poruka primljena.

S visine od 22.000 stopa penjem se na 25.000. Danas ga moram uhvatiti. Njegovo mi vršljanje izgleda kao temeljito pretraživanje morskih uvala u potrazi za našim skrivenim bojnim brodovima.

Na 25.000 stopa pretražujem nebo unaokolo i naprijed, sprijeda i sasvim lijevo otkrivam malu crnu mrlju, veoma upadljivu na bijeloj pozadini.

To je Spitfire koji ispušta trag. Tommy nailazi u širokom luku, usmjeren na fjord Inner. Zadržavam postignutu visinu i proučavam svoj budući plijen. Tommy izvodi dva puna kruga, bit će da fotografira.

Zauzمام položaj iznad njega, on je toliko zaokupljen svojim zadatkom pa ne obraća nikakvu pozornost na moguće iznenađenje. Vraća se jučerašnjim kursom. Usporavam i pripremam oružje. Proći će nekoliko sekundi, i - paljba!

Lijepo se vidi kako moji rafali vode do trupa Spitfirea, koji posrće, nema mu spasa, nema bijega, ne ovaj put. Tragovi dima na nebu, ponovo pucam. Nešto prska po mojem vjetrobranu. Je li to ulje iz moga motora? Ne vidim naprijed, zastrt mi je pogled. Već dosta dugo nisam primijetio neprijateljski zrakoplov.

Dovraga!

Mirno nastavljam let. Ulje na vjetrobranu mora da potječe od pogotka Spitfirea kad je raznesen njegov spremnik i vjerojatno stradao njegov motor. Pomičem se na desno i gledam kroz prozor Tommyja. Postupno gubi visinu ali još uvijek leti. Dimni trag iza njega postaje sve tanji.

S lijeve strane iskrsava Messerschmitt poručnika Dietera Gerharda, moga starog druga, koga sam preko radija izvijestio što se zbiva, dodajući na kraju da već dosta dugo nisam pucao i da mi je meta izmakla iz vidokruga. Gerhard urla u mikrofon:

- Onda ga dokrajči. Heinz!

Tada on pripuca. Otkinulo se desno krilo Spitfirea. Poput mrtvog jesenskog lista zrakoplov se bezglavo stuštio prema zemlji.

A pilot? Je li bio još živ? Grlo mi se stisnulo, nisam mogao ostati ravnodušan. Žalio sam tog momka. Ako nije bio mrtav, zašto nije iskočio? Možda se nije snašao, možda je bio ošamućen ili u nesvijesti. Spitfire sada gori na snijegu, srušen i potpuno uništen.

Dijeli sudbinu svoga pilota, koji nam je danima zadavao priličnu glavobolju.

Uhvatio sam sebe da sam govorio “Iskoči, iskoči!”, iako me on nije mogao čuti. On je, poslije svega, bio čovjek kao i ja, vojnik na ratnoj dužnosti kao i ja, pilot s puno ljubavi za nebo i oblake kao i ja, zacijelo istih godina kao i ja. Je li i on također imao ženu, djevojku poput Lilo, možda se tek vjenčao ili namjeravao vjenčati skorih dana?

Ipak, moj Tommy je preživio. Našao se izvan zrakoplova prije nego što se ovaj na tlu pretvorio u buktinju, padobran ga je odnio prema planini, objašnjavao je moj partner Dieter Gerhard. Sto posto nije poginuo, uradio je upravo ono što sam priželjkivao - iskočio je. Ta mi je spoznaja uljepšala dan. Uhvatio sam svoga protivnika i on je ostao živ, Dieter i ja podijelili smo bocu konjaka. Pili smo. Pili smo u čast našim palim ratnim drugovima i jednome koji je pravovremeno iskočio iz svoga zapaljenog zrakoplova, našem Tommyju. Dieter ga je doveo poslije njegova spuštanja u planini i dopremio kao zarobljenika i suputnika u Fieseleru Storhu sa skijama umjesto kotača. Bio je visok i nježan časnik RAF-a. Izdašno potezanje brandyja dobro mu je činilo. Uživao je i smijao se dok sam mu tumačio kako je zapravo cijela boca posvećena njemu.

6. ožujka 1942.

Vrhovno zračno zapovjedništvo (Luftflotte) odlučuje da se vratimo u Njemačku. Naravno, proslavili smo, na što me još dugo podsjećala bol u glavi. Naime, sinoćnja proslava nije završila samo na jednoj boci, koliko je toga ispijeno nitko pouzdano ne može reći. Pilo se, nazdravljalo, veselilo, i nije čudo da je još u podne eskadrila Čamila na uzletištu. Nismo je pokretali dok nas ne mine postignuto raspoloženje.

Let na jug počeli smo po oblačnom vremenu. Predvodio je Messerschmitt 110 upravljajući radiom i s automatskim pilotom. Za početak samo let bez prekida do Osla, ograničena količina goriva u našim spremnicima određuje duljinu pojedinih dionica leta.

Kao i uvijek ranije, ja sam još jednom iznova fasciniran ljepotom norveških planina, pokrivenih snijegom i ispresijecanih ledenjacima i uskim klancima koji su tako duboki da sunce nikada ne može

doprijeti do njihova dna. Ispred zubatih obalnih klisura majušni otoci i potopljene stijene koje izviruju iz mora kao nepravilna točkasta markacija.

U otvorenoj lepezastoj formaciji letimo iznad, ispod ili pored vodećeg Messerschmitta 110. Moj motor radi mirno i lako jednolično da je skoro naporno biti budan. Nitko ne govori preko radija.

Prelazimo visoki planinski lanac blizu Rorosa. Naoko, lijep krajolik. Ne bi bio ugodan za prisilno prizemljenje, niti za pristajanje padobranaca s obzirom na neravno i izbrazdano tlo s ponorima na sve strane.

Čini mi se da je moj pokazivač goriva neispravan. Tri puta sam nadolijevao normalne količine, a znam iz iskustva da je moj motor više nego ekonomičan.

Snimam nekoliko fotografija. Bit će to lijepe slike koje ću poslati mojoj Lilo. Ona dolazi na nekoliko tjedana u Tubingen da bude sa svojom tetom. Imat ćemo bebu. Bit će to u kolovozu, pisala je. Počinjem naglas računati koliko dugo nismo bili zajedno ...

Što je? Crvena žaruljica upozorava na nedostatak goriva.

Dragi Bože! Nego što, zadesilo me: morat ću dolje u ledenu pustoš!

Zovem satnika Losigkeita preko radija:

- Jumbo 2 Jumbu 1: Istječe iz moga spremnika ili iz dovoda goriva, imam pet minuta za prisilno slijetanje!

Zapovijedajući časnik odgovara psujući. Ne može mi pomoći, to znamo obojica.

- Jumbo 2 napušta formaciju i obustavlja let - poručujem i tražim gdje da potražim utočište prije nego zaustavim motor.

- Sretno prizemljenje! - žele mi ostali. Nema zadržavanja, svaka im je minuta dragocjena.

Planine ispred mene više su od 1.500 metara. Prekrivene su prostranim snježnim pokrivačem, s izuzetkom pukotina u ledenjacima i kamenih gromada. Beznadno za koliko-toliko normalno prizemljenje: zrakoplov i ja razbit ćemo se na sitne komadiće.

Široko otvaram oči, treperi mi svaki živac. Nadomak sam ledenjaka koji plovi malim planinskim jezerom. Na njemu sloj snijega. Je li jezero duboko? Hoće li ledenjak izdržati težinu zrakoplova? Nemam drugog izbora.

Pripremam se za prisilno slijetanje. Doticaj s ledenom podlogom mora biti nježan, blag. Kočnica unatrag, kotači van, hitro, bez trzaja. Polako sada, kontakt mekan kao maslac. Snijeg pršti uvis. Klizim nekih sto metara preko škripava leda. Napokon se zrakoplov zaustavlja. Skidam pokrov kabine, skačem na krilo, teglim torbu sa svojim stvarima kao i krznenu jaknu. Led cvili pod težinom zrakoplova, puca, lomi se. Hoće li izdržati?

Trčim do obale i sretan sam da nisam negdje propao. Obala je blizu, obrubljena odvaljenim kamenjem. Bilo je dosta pilota koji su pokušali sletjeti u ovome kraju, što ih je stajalo života.

Skoro je 15.00 sati. Kroz sat vremena oni će sletjeti u Oslu i organizirati moje spašavanje, zaboga, vidjeli su gdje sam aterirao. Samo, sumnjam da će se išta poduzeti još danas.

Zapadno odavde zapazio sam duboki planinski klanac u smjeru sjever-jug. Prevalio sam nekoliko stotina stopa kroz debeli snijeg u smjeru zapada: s druge strane, oko 700 metara niže, vidio sam cestu. Međutim, strma provalija predstavlja nepremostivu prepreku. Što je najgore, nema tragova ljudskoga života.

Moj zrakoplov leži u istom položaju na ledu. Smišljam da provedem noć u kokpitu. Počinjem osjećati glad. U mojem džepu na koljenima čuvam nešto čokolade i nekoliko cigareta, to mi je ostalo od jutros. Dobro da sam uzeo krznenu jaknu prije polaska, bit će sada od koristi jer postaje sve hladnije.

Kad se smračilo otvaram svoj padobran i zamatam oko sebe, da se utoplim. Zatim upadam u sjedište i zatvaram kabinu. Noću promatram hitanje oblaka preko neba, a onda sam zaspao na sjedištu u kabini.

7. ožujka 1942.

Do zore sam se često budio, zguren i ukočen zbog položaja tijela. Poslije istežem noge i kratko trčim po snijegu. Oko ponoći počinje jako sniježiti. Ujutro su ostali izvan snijega jedino rep i krak propelera moga Messerschmitta. Lagani snijeg i dalje pada. Ne vidim dalje od tridesetak metara. Spašavanje iz zraka ne dolazi u obzir. Jesu li me uopće pošli tražiti?

Izgubio sam zbog mećave pojam gdje sam.

8.00 sati - Pojeo sam ploču čokolade i žvakao cigarete, zato što nisam posjedovao upaljač, a osim toga sam nepušač. Žvakanje cigareta mi je pomoglo da utažim glad.

Vraćam se u zrakoplov, valjda je ondje toplije nego vani gdje sam istežao noge. Ustanovio sam da su ispravni električni uređaji u zrakoplovu, prhnuli bi uvis mali vodoskoci snijega kad bih pritisnuo dugmad. Palim motor zrakoplova, tutnjava odjekuje u planinskoj tišini, mora da se čuje kilometrima daleko.

Nakon toga puni sat provodim u strpljivom čekanju.

Jesu li me pošli tražiti po ovakvom vremenu? Bio sam istinski gladan. Nikotin i duhan donekle ublažavaju tjeskobu.

Snijeg nikako da stane. U 14.00 diže se vjetar i postaje neugodno.

Svakoga sata pucam. U noći ispaljujem signalne rakete. Izgubio sam osjećaj za vrijeme zbog beskonačnog iščekivanja. Opet noć. Snijeg preko ledenjačkog jezera, nošen snažnim olujnim vjetrom.

Svila padobrana je mekana - mekana kao lijepa žena ... To je sve što postoji u mojim mislima, ali izlaz iz svega ovoga je nešto drugo. Smrznut sam do mozga i leđne moždine, provodim sate i sate sjedeći i dršćući kao pas, u krznoj jakni i obavijen svilom padobrana. Sav u nekakvoj omaglici kao u bunilu. To je vjerojatno tako zbog nedostatka hrane. Moj se želudac buni na sav duhan koji sam išvakao.

Pokušavam spavati, osjećam se bolesnim, smrznut sam i gladan.

„Debele bebice“

"Debele bebice" haraju Njemačkom - Lavež dobrodošlice irskog setera koji će postati maskota eskadrile - Tajna primjena sustava "Y" - Messerschmitt 109 „Gustav“ predviđen za glavnog suparnika Spitfireima - 158. zračna pobjeda asa Hansa Joachima Marseulea - Zašto ljudi širom svijeta mrze Nijemce, a pjevaju njemačke pjesme i sviraju glazbu Beethovena i Bacha? - Prvi letovi američkih letećih tvrđava preko Sjevernog mora - Zabava njemačkih pilota: slušanje glazbenog programa BBC-a.

8. ožujka 1942.

Ponovno podne. Snijeg prestao padati. Krajnji je čas da me pronađu: moram odavde. Povremeno pucam. Je li to netko čuje?

U 16.00 sati pseći lavež. Lijepi irski seter poželio mi dobrodošlicu. Malo zatim rukujem se s natporučnikom iz alpske satnije.

9. ožujka 1942.

Tijekom noći dovoze me automobilom u Oslo. Podnosim izvješće službujućem časniku u Zapovjedništvu zračnih snaga.

Dugo spavanje u hotelskoj sobi datoj na raspolaganje. U podne transportni zrakoplov napušta uzletišta i polazi u Reich. Slijeće u Aalborgu u Danskoj. Ondje se privremeno skrasio zrakoplovni sastav satnika Losigkeita zbog lošeg vremena dalje na putu.

U 15.11 sati pristajemo u dobrom starom Jeveru. Dok smo letjeli irski je seter Turit mimo ležao u odjeljku prtljage iza mojih leđa.

Oslobođeni smo specijalnih dužnosti, Dieter i ja vraćamo se u prijašnju eskadrilu.

21. lipnja 1942.

Više od 150 operativnih letova nakon povratka iz Norveške, u patrolama iznad Sjevernog mora iz baza u Jeveru, Wangeroogeu i Husumu.

Svi piloti suiskusni zrakoplovci i veliki uzori ostalima. Šef je satnik Dolenga, ja sam drugi u zapovijedanju. Tu je i poručnik Gerhard, koji

se vratio iz eskadrile br. 52, on je sada naš inženjerski časnik. Poručnik Steiger leti već nekoliko mjeseci - visok, lijepo začešljan mladić koji je sjajan pilot i koji je prije nekoliko dana oborio prvoga Blenheima u tijeku napada na jedan od naših mornaričkih konvoja.

Časnici Maul, Voget i Dobrik okorjeli su i prekaljeni vojnici; svi su oni zaradili Željezni križ prvoga reda u borbama nad Britanijom. Zrakoplovni narednici Wenneckers i Raddatz počeli su ratovati u Nizozemskoj kao zrakoplovci godinu dana ranije. Narednik Biermann, "mali čovjek iz Berlina", dolazi iz Rusije, kao i ja (početkom rata bio je s pješaštvom u Poljskoj).

Naša zemaljska posada sastoji se od veoma sposobnih mehaničara, neki od njih bili su na glasu kao vješti zanatlije u građanstvu. Samo su manji dio njih profesionalni vojnici, poput nas pilota. Kaplar Arndt šef je zemaljske posade, savjestan momak - on uz svoj nerazdvojni trio vodi računa o mojem Messerschmittu 109.

Ne smijem zaboraviti niti naše četveronožne prijatelje. Moj seter Turit je lijep, razmažen i često se ponaša kao primadona. Naša maskota majmun Fips po naravi je anarhist, ne priznaje nikakvu disciplinu. Jednom je na smotri prigodom pukovnikove posjete oteo pukovniku njegovu kapu i zajedno se s njom popeo na krov hangara. Bila je to najzabavnija smotra kojoj sam ikada prisustvovao. Fipsu se ne jednom prijetilo da će biti po kazni upućen na rusku frontu. Tko zna, možda bi nam on tamo poslužio kao tajno oružje: kada ga ugledaju Rusi prasnu u smijeh i ne bi mogli istovremeno pucati.

Tako je nekako izgledao naš čudni mali svijet na kraju uzletišne piste.

22. lipnja 1942.

Jučer smo bili iznenađeni naredbom prebacivanja u Nizozemsku pod mojim zapovijedanjem. Za operativne potrebe izravno sam podčinjen zapovjedništvu divizije koje svakodnevno rukovodi svim operacijama.

Preko noći naši su zrakoplovi opremljeni najsuvremenijim ultrakratkim prijemnicima. Moj je zadatak provesti najšire provjere primjene novoga sustava "Y", u tu svrhu imam sasvim slobodne ruke i široka ovlaštenja. Između ostalih dokumenata dostavljeno mi je iz zapovjedništva divizije sljedeće:

“Poručnik Knoke dodjeljuje se 12. zračnom korpusu za specijalne potrebe zrakoplovstva u eksperimentalnim postrojbama u svrhu provjera od najveće važnosti. Po naređenju i ocjeni Višega zapovjedništva Zračnih snaga (OKL), ovo se smatra značajnim za buduće vođenje rata.

Izdana potvrda važi za čitavo područje i sva uzletišta na spomenutom području, kao i uzletišta izvan područja Prve borbene divizije i 12. zračnog korpusa”.

Naredba je bila ovjerena i potpisana u Glavnom stožeru divizije, O čemu je riječ? O uputama za uporabu sustava “Y” za uspostavu radiokomunikacija na veliku daljinu između zrakoplova u letu i nadležnih zapovjednih punktova na zemlji. Operativno govoreći sada je postojala mogućnost da naši piloti budu locirani na kojoj su poziciji i da budu stalno u izravnoj vezi sa zemaljskom kontrolom. Naime, naša se područna kontrola leta nalazila ukopana u velikom skloništu zaštićenom od bombardiranja, gdje je raspolagala ogromnim zastakljenim zemljovidom, iznad kojega je postavljena platforma s djevojkama iz naših zračnih snaga. One su sjedile uz mikrofone i imale slušalice na ušima. Njima su stizale vijesti o približavanju neprijateljskih zračnih formacija od radarskih postaja diljem obale da bi na golemoj karti označile položaj neprijatelja. Neke druge djevojke prate kretanja naših zrakoplova i označavaju gdje su trenutno.

Ispred ostakljenog zemljovida smještena je i druga platforma, s mikrofonima i prekidačima. Odavde je svaka pojedina naša formacija u izravnoj vezi sa zemaljskom kontrolom i to individualno preko ultrakratkih valova radiotelefonom. Na takav je način zaokružen pregled ratišta iz sekunde u sekundu.

Glavne odluke donosi zapovjednik divizije koji sjedi za nadzornim stolom skupa sa starijim glavnostožernim časnikom i šefom obavještajne službe. Ovdje su skupljene sve radio, telefonske i teleprinterske veze s cijeloga područja divizije. Ovdje je i ured u koji stižu sva izvješća meteoroloških postaja prije nego što će osvanuti na kontrolnoj ploči. Dva ostala kata u zgradi zauzimaju uredi zapovjedništva i razne operativne i tehničke službe. Otprilike 1.000 časnika, dočasnika, vojnika, tehničara, meteorologa, administrativnoga osoblja i vrlo lijepe djevojke danonoćno održavaju vezu između zrakoplova u zraku i zapovjedništva na zemlji.

18. kolovoza 1942.

Kroz protekla dva mjeseca obavio sam više od 200 probnih letova. Sada mi napadamo Spitfiree na nekoliko mjesta preko estuarija rijeke Shelde, a bezbroj puta smo prodirali i puno dalje. Nekoliko puta zamalo nismo zaglavili, izmakli smo za dlaku.

Eksperimentalna primjena sustava "Y" donijela je mnogo zadovoljavajućih rezultata. Svaka zrakoplovna borbena skupina na Zapadu bila je opskrbljena uređajima koje smo uveli.

Druga kontrolna zapovjedništva bila su raspoređena u više gradova (Stade, Metz, Munchen, Beč i Berlin).

Vrhovno zapovjedništvo Zračnih snaga očekuje intenzivnije zračne napade na području Njemačke.

2. listopada 1942.

Messerschmitt 109 E bio je poslije nekoliko mjeseci zamijenjen poboljšanim modelom 109 F, a uskoro su i prvi tipovi G počeli stizati na zajedničke položaje. Odlike "Gustava" kako smo nazivali tip Messerschmitta 109 G, definitivno nadmašuju britanski Spitfire.

Satnik Marseille, kojega sam posljednji put susreo u Sportpalastu u Berlinu kao kadeta zrakoplovstva prije dvije godine sa svojim je "Gustavom" u pojedinačnim letovima nadvladao i srušio čak 16 Spitfirea. On je nedavno iz ruku Fuhrera osobno primio najviše njemačko odličje, nakon što je oborio 150 neprijateljskih zrakoplova na nebu iznad Afrike.

Samo dva dana ranije Hans Joachim Marseille je, nepobijeđen od neprijatelja, susreo smrt, poginuo je kao zrakoplovac blizu El Alameina. Njegov je "Gustav" sijao smrt svuda oko sebe. Poslije 158. zračne pobjede, Marseille je iskočio ali njegov se padobran zapleo o stabilizator na repu. Drugovi su donijeli njegovo tijelo iz pustinje, tako smo izgubili njemačkog zračnog asa broj 1.

Danas se dogodilo nešto prilično čudno, nekoliko sati nakon što smo doznali za smrt Marseillea.

U 12.15 imali smo uzbunu. Poveo sam zrakoplovnog narednika Wenneckersa kao pratitelja. Upravo nam je bilo javljeno da se u području Oldenburga pojavio neprijateljski zrakoplov Mosquito. Prema dogovoru Wenneckers osmatra situaciju daleko naprijed

ispred nas. Na visini od 12.000 stopa sasvim ga gubim iz vida. Zovem ga preko radija, nema odgovora. Tada zapažam zapaljenu olupinu zrakoplova koji se maločas srušio.

Je li to Wenneckersov zrakoplov?

Mosquito koji nas je uznemirio bio je već jako udaljen prije nego što sam mogao utvrditi na kojoj visini leti. Dao sam se u potjeru bez ikakvih izgleda da ga stignem, te mi nije preostalo drugo nego da sletim u našu bazu u Jeveru.

Prizemljujem i ne mogu vjerovati svojim očima; Wenneckers stoji pred hangarom i smije se. Njegov je "Gustav" iznenada otvorio vatru sam od sebe i bez ikakva razloga, potpuno jednako kao što je to uradio Marseilleov zrakoplov za leta u Africi prije tri dana. Takva pucnjava počinje s prednje strane dok motor najnormalnije radi.

Zbunjujući misterij. Nekoliko dana potom jato broj 4 doživljava nešto slično. I iz drugih eskadrila izvješćuju o istoj pojavi.

Počinjem sumnjičavo zagledavati svoj zrakoplov sa svih strana ispunjen nekim čudnim predosjećajem.

31. listopada 1942.

Od prije nekoliko dana satnik Dolenga ustrojava formaciju noćnih lovaca, za početak je mene zapala dužnost zapovjednika te formacije.

Iako nemamo sreću s vremenom, rano ujutro pratimo naš konvoj u suradnji s Ratnom mornaricom.

U 14.14 izvješćuju da Blenheimi napadaju naš konvoj. Dvije minute iza toga ja sam u zraku skupa s poručnikom Gerhardom. Naša patrola preko mora uvijek je spremna za sukob s neprijateljem. Vođa jata zrakoplovni narednik Dobrik poziva za pomoć. Potrošio gorivo, treba sletjeti za nekoliko minuta.

Otkrivam položaj konvoja. Sjeverno od nas traje oštar dvoboj s četiri Blenheima. Jedan od njih upravo je pogođen i pada u more. Ostali pokušavaju pobjeći iskorištavajući izmaglicu, izabrao sam svoju metu, priljepio sam se za rep Blenheima.

Palim iz sveg oružja, njegov desni motor gori zahvaćen jakim plamenom. Protivnik počinje strmi uspon u niske oblake, vidim u oblacima - crveno usijanje, znači gotov je, nema mu spasa.

Po slijetanju dostavljaju mi izvješće sjedne naše pogođene lađe da su bili nazočni padu zapaljenog zrakoplova koji se strmogladio u more prema karti u sektoru "Anton-Quelle-3".

Taj zrakoplov mora da je bio onaj moj: to je bio moj drugi srušeni neprijateljski zrakoplov, shodno tome druga moja likvidacija protivničkog pilota.

6. studenoga 1942.

12.00 sati: iz zapovjedništva divizije priopćuju o približavanju dva Mosquita. Istoga je trenutka zazvonio moj telefon. Poručnik Kramer, naš borbeni nadzorni časnik u zapovjedništvu divizije, pita: mogu u poletjeti po ovako lošem vremenu? Odgovaram - negativno.

Oblaci prekrivaju nebo do visine od 100 stopa, nema najneophodnije vidljivosti. Uostalom, nije pregledno ni do druge strane uzletišta.

- Žalim, Kramer, ja sam bespomoćan. Ništa ne brini, oba ova dva odvratna Tommyja sići će dolje sa svojim njuškama i bez naših nastojanja.

Taman što sam to izgovorio, počinje rominjati kiša. Sipi istrajno, sitno. Piloti sjede kojekuda okolo, kartaju ili pišu pisma kući, odnosno spavaju na kamp-ležajima u susjednoj sobi. Tommyji napreduju, lete u unutrašnjost do srca Njemačke. Kroz sat vremena javljaju nam da su iznad Berlina i da naša protuzračna obrana tuče po njima. Vrijeme kakvo je danas može se bilo kako nazvati, ali nipošto piknikom za pripadnike zrakoplovstva pod uzbunom.

Telefon ponovno zvonu.

- Jato br. 5, poručnik Knoke ovdje.

Radi se o pozivu pukovnika Henschella, zapovjednika obrane Sjevernoga mora i obale.

- Kakvo je vrijeme u vašem kraju, Knoke?

- Najgore što može biti, gospodine. Ne biste vjerovali, skoro da ne pamtim takvu slabu vidljivost na zemlji, pogled mi dopire tek malo ispred nosa, možda nekoliko metara.

- Knoke, morate u zrak, i to je sve što trebate napraviti. Upravo me nazvao Reichsmarschall Goring, u jednom je od svojih napada bijesa. Zašto mi nismo u zraku, pita. Ako je vrijeme tako loše za nas, kako to da Tommyji dolaze do Berlina? Da li možete sebi predočiti

što sam odvratio maršalu? Ove Mosquite treba oboriti bilo gdje nad našom obalom. Razumijete, Knoke?

- Da, gospodine.
- Koje ćete pilote poslati?
- Sebe i zrakoplovnog narednika Wenneckersa, gospodine.
- Kad ne može drukčije, neka bude tako. Želim vam mnogo sreće.
- Hvala, gospodine.

Wenneckers i ja bili smo jedini piloti u jatu s iskustvom letenja na slijepo. Nije to bilo prvi put da skupa krećemo po ogavnom vremenu.

13.30 - polazak.

Jedva da išta nazirem ispred sebe. Prokleta kiša! Držeći se najniže što smo mogli, jurnuli smo preko krovova, drveća i stupova s električnim vodovima. Radio prijem sa zemlje je u redu. Vodi nas na poznati način poručnik Kramer. Tommyji su sjeverozapadno od nas u području Bremena. Kao u tolikim prijašnjim situacijama, namjeravaju se udaljiti preko istočnofrizijskih otoka.

Preda mnom obala. Vrijeme na moru nije ništa bolje. Točno navođenje usmjerava nas prema zemljopisnim oznakama: "Sada su Mosquiti u sektoru Berta-Quelle-8, pravac 315".

Oni su tu negdje, samo što nismo naišli na njih. Otpast će nam oči od neprestanog buljenja. Brrr, kad bi još prestala kiša.

13.47 - nisam u stanju ništa raspoznati ispred sebe. Da poludiš.

Baza: - Sada ćete ih ugledati, idite malo više u lijevo, kako ih ne vidite?!

- Još uvijek ništa - odgovaram.

Tada iz sjene sasvim lijevo iskrsne nešto sivo - to su svakako oni. Primijetio ih je i Wenneckers. Kako smo izmijenili mjesta, sada su nam s desne sirane. Gundam za sebe:

- Ne, ne, moj engleski prijatelju. Nije tako jednostavno porukovati se s Knokeom i otići bez pozdrava!

Letimo nisko, jako nisko, okrenuti prema otvorenom moru. Moj Tommy ostavlja iza sebe tanak trag dima, punom brzinom hvata kurs 320. Moj je "Gustav" spreman, držim se njegov kursa. Wenneckers leti sprijeda i postupno gubi visinu, posrijedi je užasna brzina.

Želim pucati tek kada postignem najpovoljniji položaj, a prije toga zapriječiti prolaz između nas. Polako prilazim protivniku - sada mi je na ciljniku.

Paljba, Knoke, paljba - SADA!

Pritišćem dugmad. Pogađam lijevi motor. Njegov je zrakoplov konstruiran od drveta, ima drveni kostur. Krilo se otkida u plamenu. Jedan de Havilland Mosquito nestaje u zelenim dubinama Sjevernog mora.

Bio je to moj treći.

Na mojem licu tragovi ulja. Brišem znoj s lica, a s njim i kapljice ulja.

23. prosinca 1942.

U 11.50 vraćam se iz patrolne pratnje konvoja preko mora. Deset velikih natovarenih lađa, u pratnji razarača i četiri torpedna broda sada su izvan estuara rijeke Weser. Za visoke plime nastaviti će plovidbu do Bremerhavena.

U 12.57 opet sam u zraku. S paluba brodova mašu nam posade kada ih nadliječemo. Beskrajno su sretni što su ovoga popodneva u luci.

Poslije dvadesetak minuta leta naredba za slijetanje. Tek što sam se prizemljio i tek što je moj zrakoplov napunjen svime što mu je neophodno, opet - uzbuna.

Blenheimi slijede obalom naše ratne brodove. Presrećemo ih kod Norderneya. Bila su to samo dva neprijateljska zrakoplova, ali taman što smo ih zamijetili - nestaju i više se ne pojavljuju. Kakav peh! Inače, bio je to moj 150. operativni zadatak. Baš sam želio osvojiti jubilarnu brojku s još jednom zračnom pobjedom.

Sutra je Badnjak. Lilo dolazi s Ingrid, našom malom kćerkicom.

24. prosinca 1942.

Badnjak.

Nema aktivnosti na drugoj strani. 1 neprijatelji i prijatelji u prešutnom primirju.

Lilo i ja opet zajedno. Za prvo vrijeme tu smo nas troje pod svjetlucavim božićnim drvćem. Podižem malu Ingrid svojim rukama.

Čudna mirna tišina svuda okolo. Lilo ljubi naše dijete i mene. Njene su usne napola otvorene, tople i blage. Parfem se miješa s mirisom borovine. Sobu ispunjava duh radosti i sreće.

Dieter Gerhard nam se pridružio. Poljubio je ruku Lilo i poželio nam sretan Božić. On i ja išli smo kasnije zajedno u nastambu naših ljudi

iz eskadrile. Vojnici su je ukrasili čitavim božićnim drvцем ili jelovim grančicama. Leže u svojim posteljama, čitaju, puše, razmišljaju ili sjede za stolom, pišu ili kartaju.

- Sretan Božić svima!

- Hvala, gospodine, isto želimo i mi svi vama!

Dieter i ja šetamo se s noge na nogu natrag do mojeg stana.

Snijeg pod nogama. Iz zapovjedništva satnije odjekuje pjesma:

- Stille Nacht, heilige Nacht... Tiha noć, sveta noć.

To je najljepša od svih njemačkih pjesama. Pjevat će je Francuzi i Amerikanci ove noći. Hoće li se netko od njih dosjetiti da je to zapravo izvorna njemačka pjesma? Zašto ljudi širom svijeta mrze nas Nijemce, a i dalje pjevaju njemačke pjesme, sviraju glazbu takvih njemačkih skladatelja poput Beethovena i Bacha, i recitiraju djela velikih njemačkih pjesnika?

Do duboko u noć Dieter, Lilo i ja sjedimo u mojem dnevnom boravku, u udobnim naslonjačima pokraj mirisna bokala vrućeg punča. U raspoloženju prisjećanja nas dvojica spominjemo događaje i godine, ljude s kojima smo dijelili iste sudbine. Koliko smo puta tako sjedili za sličnim stolom zajedno sa satnikom Dolengom i poručnikom Steigerom. Gerd Steiger, taj mirni, visoki, uvijek lijepo dotjerani momak, bio je pogođen pred mojim očima iz Mosquita u južnom dijelu uzletišta ... Njegovo smo tijelo pronašli pod poluotvorenim padobranom ...

Lilo nas sluša šutke. Smije se Dieterovoj dugoj i glatkoj kosi. Kad ustaje nije čvrst na nogama, izgleda da je naš punč prejak za njega. Zato je pametnije da prenoći kod nas, odveo sam ga do njegove sobe.

Po povratku u dnevni boravak, Lilo širom otvara vrata spavaće sobe, njen pogled počiva na našem djetetu, na Ingrid u njenom malenom krevetu. Dijete mimo i tiho spava.

Napokon smo sami, sami i zajedno ...

27. siječnja 1943.

Od 7. siječnja vodim tečaj uvježbavanja novih dočasnika koji svake zime organizira Druga borbena divizija. Ja sam taj tečaj polazio lani i zaradio u eskadrili nadimak - "posljednji Prus". Mi zrakoplovci ne polažemo važnost na laštenje i parade, ali spremno prihvaćamo

svako uvježbavanje radi povećanja borbene gotovosti, otpornosti i usavršavanja u vojničkom smislu.

Izdržljivost i borbena sposobnost od najveće je životne važnosti za svakog pojedinog njemačkog vojnika. Rat iziskuje nevjerojatne napore. Rusija nas je stajala i nezamislivih napora i teških žrtava. U nekoliko dana izgubili smo Staljingrad, najveće bitke u kronici ovoga rata prema tome dolaze na kraju.

Gledao sam, što se tiče dočasnika, njihova lica dok sam im opisivao uništenje njemačke Šeste armije. Jedna satnija koja je bila dio Paulusove armije potječe iz moga rodnog grada, znao sam da su u njoj bili moji razredni drugovi, školski prijatelji iz moje mladosti. U mislima sam zamišljao široko snježno prostranstvo i na njemu grobove - tisuće i tisuće grobova, svaki označen čeličnim šljemom na drvenom križu, grob do groba protegnuti do vječnosti u ruskoj zimi...

Ako istočna fronta popusti, cijela Europa ovisit će o milosrđu boljševizma.

U podne prvi napad američkih bombardera na njemačku obalu u Sjevernom moru. Očekivali smo ih već prije nekoliko tjedana. Neprijatelj je uspostavio formaciju teških četveromotornih Liberatora i Boeinga B 17S. Boeinzi su, sasvim opravdano, poznati pod nazivom - leteće tvrđave. Mi smo odavno znali sve njihove tehničke karakteristike. Naša obavještajna služba nas je mjesecima opskrbljivala informacijama o ovim divovskim zrakoplovima. Malo-pomalo mi smo se upoznavali sa svakim tehničkim detaljem tih zrakoplova. Kao borbene pilote, prvenstveno nas je zanimalo kakva su defenzivna svojstva tih superzrakoplova, branjenih sa šesnaest teških strojnica za koje smo točno znali gdje su.

Proveo sam sate i sate u čitanju i raspravama s drugim pilotima, tražeći najbolja taktička rješenja. Brzo su napravljeni ogledni modeli i počela je njihova demonstracija pod svakim uglom i u svakom mogućem položaju. Svaka naša slobodna minuta bila je posvećena beskonačnim varijacijama i kalkulacijama.

Za našeg stacioniranja na Kanalu, imali smo prvi susret s letećim tvrđavama, neprekidno su slana obilna izvješća našim najistaknutijim pilotima radi analize i objašnjavanja svake pojedinosti do posljednje minute prije njihova rušenja.

Prvi Liberatori i leteće tvrđave bili su oboreni u Francuskoj dok su tragali za svojim ciljevima. Na taj je način završio njihov mit o nedodirljivima i nepobjedivima, o monstrumima bez premca. Odmah je pojačan briefing sa zračnim posadama u ratnim i pripremnim postrojbama, što je usvojeno u čitavoj Njemačkoj, i tako se nastavilo do kraja rata. Prihvaćene su predložene pripreme za buduće mahnite zračne bitke, pogotovo poslije prvog većeg dnevnog napada Amerikanaca na Njemačku, čime je otvoreno novo razdoblje rata u zraku.

Popodne telefoniram u moju bazu u Jeveru. Dieter Gerhard i poručnik Frey, na dužnosti zapovjednika zrakoplovnog jata u tome času, bili su izbezumljeni od radosti: srušili su prve teške bombardere. Narednik Muller bio je oboren, ali spasio se padobranom i sada je na sigurnom.

Telefoniram i molim zapovjednika divizije za hitan povratak u matičnu postrojbu. Naravno, osjećao sam da mi je mjesto s mojim ratnim drugovima.

Napuštam Jever iste noći.

4. veljače 1943.

Od ranoga jutra smo u pripravnosti, spremni da smjesta poletimo. Naš radiotragač javlja o velikoj koncentraciji neprijateljskih zrakoplova kod Yarmoutha.

Gorljivo čeznem da krenem. Moral svih letaća s kojima se družim primjeren je: svatko od pilota sudjelovao bi kad počinje predstava.

11.13 - dovoljna je bila jedna jedina minuta da budem u zraku u sastavu svoje formacije, 11 zrakoplova jedan do drugoga u lepezastom rasporedu na putu prema označenoj poziciji .

Iz baze:

“Teške bebe u sektoru Dora-Nordpol, idu prema poziciji Hanni-8-0”.

To znači da su neprijateljski bombarderi istočno od Leuwardena, penjem se na 20.000 stopa, oni su vjerojatno na nekih 25.000 stopa. U zao čas probudio se moj Gremlin u mojem motoru, na 15.000 stopa nešto je zacvrčalo i najednom je spriječen daljnji uspon. Na postojećoj visini nisam od nikakve koristi.

ąMitsko biće koje navodno donosi nesreću pilotima (nap, prev.)

Zovem Dietera i on preuzima zapovijedanje jer moram hitno dolje, toliko ću valjda još moći. Drhtim od bijesa i spuštam se u nagloj spirali. Mehaničari skidaju poklopac motora, vrte glavama. Što li je snašlo ovu moju krtiju od zrakoplova?

Dijagnoza: otkazivanje crpke, smanjenje goriva, a ta nedostatnost ne odgovara letu na većim visinama. Mehaničari vjeruju da mogu otkloniti kvar.

Trinaest minuta kasnije ja sam u zraku, na svome borbenom mjestu.

“Teške babice sada u području Friedrich-Paula”. To je prilično daleko na jugu. Potežem ručicu za gas.

Motor odlično radi. Na 20.000 stopa prolazim kroz naslagu oblaka, moram premjestiti formaciju na pogodniju poziciju za napad.

25.000 stopa:

“Teške bebice Gustav-Paula”.

Neprijatelj prodire prema jugu, udaljen od nas otprilike 250 kilometara.

“Slijediti kurs 2-0.” Otkud sada to?

Zašto sam ja okrenuo i pošao u suprotnom smjeru? Oklijevam, ništa mi nije jasno, ovo je nešto novo. Moje propitivanje u bazi završava njihovim odgovorom da smjesta sletim.

Dolje sam u 12.58. Kroz dvije minute pojavljuju se i ostali članovi moga jata. Naš nadzorni časnik poručnik Kramer telefonira. Događa se nešto neshvatljivo za naše pojmove: Amerikanci dolaze do Zuiderskog jezera, nad kojim mijenjaju smjer leta i vraćaju se kući. Ne bacaju bombe ovaj put. Promijenili su svoju uobičajenu taktiku. Zašto? Iz kojega razloga? Svakako, nije to slučajno i bez unaprijed smišljenog plana. Jesmo li doista kadri proniknuti njihove konačne namjere? Ne istrčavam s nikakvom tvrdnjom.

13.08 - opet sam u patrolnoj pratnji konvoja, jednolična dužnost koja mi postaje sve odvratnija.

26. veljače 1943.

Kakav bogomdani dan!

Vrijeme idealno, nebo čisto kao suza, plavi se - slutim da bi danas vrijedilo upasti u roj “teških” Amerikanaca.

Onkraj Velikoga Yarmoutha sve mimo. Piloti se izležavaju, uživaju na prvom predproljetnom suncu. Dva velika zvučnika puštaju plesnu glazbu. Slušamo glazbeni program BBC-ija za njemačke vojnike. Propagandne poruke glavne neprijateljske radiostanice popraćamo ironičnim smijehom i pljeskom.

Neumjesnija dobacivanja prekida uzvik;

- Zaveži, čovječe, i dajte glazbu! — Najednom prestanak prijenosa:
- Pažnja svima! Pažnja svima! Poručnik Knoke da se javi na telefon!

Zove divizija: svježe okupljanje neprijatelja u sektoru Dora-Dora. Bit će to nezaboravan dan: Yankeeji su spremni za novi napad poslije zbornog okupljanja kod Velikoga Yarmoutha, obustavlja se plandovanje mojih momaka.

10.50 - priprema za uzlijetanje. Amerikanci su nad obalom i idu prema Wilhelmshavenu.

Kabine se zatvaraju, mehaničari pokreću startere. Moj motor i njegove munje polaze u život. Gledam kako drugi startaju.

10.55 sati - predstoji presretanje. Dvanaest zrakoplova u zajedničkoj formaciji. Sve čisto!

Otvaram radio i pozivam bazu:

— Elba i, zove Bodo, Elba 1, zove Bode, Victor, victor! Kontakt sa zemljom je odličan. Brzo se dižemo na 25.000 stopa.

“Teške bebice na poziciji Anton-Quelle-8”.

Idem na sjever. Naši motori ostavljaju bijele tragove na nebeskom plavetnilu. Najednom, neprijateljska formacija ravno ispred mene. Veoma impresivno. Nekih tri stotine teških bombardera u zajedničkoj skupini, trepere u zraku poput velikog grozda grožđa.

Otkočim, namještam ciljnik.

Neprijateljska zračna armada još je udaljena nekoliko kilometara, upućena na jug. Javljam bazi svoje zapažanje. Uzbuđen sam, a na licu mi titra osmijeh, kakva prekrasna lovina!

Letimo svi skupa prema formaciji bombardera. Ne mogu se opredijeliti za neki pojedinačni zrakoplov, većinom su to Liberatori, izgledaju kao debele ljepotice u drugom stanju onako natovareni bombama. Mjerkam ih i uzimam kao metu jednoga od njih. Prilazeći govorim glasno;

- Moj prijatelju, tebe sam izabrao i ti si na redu sviđalo se to tebi ili ne sviđalo!

Napadam frontalno, Yank shvaća da je moj. Pritišćem dugmad. Puca i on na mene.

Paljba!

Opet pritišćem dugmad, nema odustajanja. Prokletstvo, toliko metala u zraku: tri stotine teških bombardera naoružano s 4.800 teških strojnica. Polazim u drugi frontalni napad, sada na malo nižoj visini. Spuštam nos. Pljušti vatra s mojega Liberatora po meni, odvojio se od svoje formacije i skreće na desnu stranu. Ponovno se ustremljujem u novi napad, spuštam se iza njegova repa. Opasna defenzivna paljba po meni. Moj se zrakoplov sav trese dok uzvraćam s dva topa od 13 milimetara, Pritišćem dugmad s obje ruke.

Konačno, nešto očekivano: pogađam desno krilo neprijatelja ... Jedan član posade leteće tvrđave iskače, ali mu padobran zahvaća plamen. Jadnik! Njegovo se tijelo bespomoćno prevrće u zraku i pada na zemlju kao kamen.

Na visini od 3.000 stopa strahovita eksplozija, nakon čega se raspada golemi trup leteće tvrđave. Gorući dijelovi zrakoplova padaju na seljačko dobro nedaleko uzletišta Zwischenahn, a naknadna eksplozija spremnika goriva proširuje požar na gospodarske zgrade oko mjesta pada leteće tvrđave.

Prateći posljedice moje zračne pobjede, ponirem i prizemljujem se. Kod toga prelazim preko mjesta udesa. Ondje je mnoštvo ljudi, pokušavaju obuzdati požar na seljačkoj kući.

Priključujem se spašavanju i savjetujem da se najprije pobrinu za životinje i mehanizaciju iz gorućih kuća. Dim zasljepljuje i guši me, moja je letaćka oprema stradala dok sam izvlačio iz svinjca debelu svinju koja je ludo skvičala. Sve na meni bilo je sprženo. No, najglavnije: pošteđena je staja i nastamba domaćina.

Sve unaokolo, posebno pašnjak, bilo je zasuto razbijenim komadima zrakoplova. Eksplozija se odigrala u zraku, a tijela članova posade ležala su pokraj oprljenih i još uvijek dimećih ostataka letjelice. Stotinu metara dalje naišao sam na sjedište zapovjednika leteće tvrđave, do njega kotač zrakoplova. Mala lutka, očito maskota, sjedila je neokrnjena između smrskanih prozora kabine.

Sat vremena kasnije slijećem u Jever. Moj čovjek iz zemaljske posade podignuo me na rame. Bila je to moja četrta pobjeda na 164. operativnoj misiji i poslije 1000 sati letenja otkako me počeo podučavati narednik Van Diecken, Dieter se ponosi obaranjem njegovih 17 neprijateljskih zrakoplova, a tome se upravo pribrojio i njegov drugi teški bombarder. Istovremeno su Raddatz, Wenneckers i Dobrik svaki za sebe srušili po jednu leteću tvrđavu. Pet zračnih pobjeda na nas nekoliko, zbilja nam ide!

Nisam mogao prestati misliti na tijela članova američke posade. Kako su tako poispadali? Ovi su ljudi sudjelovali u velikoj zajedničkoj zračnoj pustolovini, lako razdvojeni barijerom rata, jednoga ćemo dana biti svi skupa sjedinjeni u smrti u zraku.

28. veljače 1943.

Prošle smo noći poručnik Gerhard i ja sjedili u mojem stanu. Amerikanci su nas uznemiravali. Pitanje je: što ćemo s njima?

Dieter je nadošao na briljantnu ideju: zašto ne bismo našim zrakoplovima bombardirali njihove goleme i nepregledne zračne formacije?

Čitavu smo dugu bogovetnu noć razglabali, uzimali u obzir brzine leta i uobičajene prilazne smjerove naleta neprijateljskih formacija. Poslije svega izveli smo obojica zaključak: takva bi se zamisao mogla provesti jedino pri simultanom bombardiranju veće zatvorene formacije, u kojoj leteće tvrđave lete blizu jedna do druge, presudno je da ih bude što više na okupu. Proračunavali smo: Messerschmitt 109 G može ponijeti teret od 250 kilograma, ili sličan tovar malih protupješačkih bombi kakve smo bacali na Ivana u Rusiji. S obzirom na svrhu "bombardiranja bombardera" valja predvidjeti nekih 15 sekundi za stavljanje upaljača, a sama bi se akcija počela odvijati 3.000 stopa iznad neprijateljske formacije, nakon čega slijedi slobodni pad do visine na kojoj obično lete američke leteće tvrđave.

Izjutra priopćujem zapovjedajućem časniku suštinu našeg prijedloga. On me isprva nije ozbiljno shvaćao, čak se smijao, misleći da je to neka šala. Kad sam ga uvjerio da je to sasvim ozbiljan prijedlog, prestao se smijati i priznao da - "ima nešto u tome". Ubrzo se složio da podupre našu zamisao na nivou divizije.

Preostalo je da čujemo što će reći viša zapovjedništva, hoće li i tamo odjeknuti salve smijeha pa će nam se narugati?!

Poslije najave o našem prijedlogu, letim hitno u stožer divizije u Stade. General Schwabedissen i pukovnik Henschel koji je zapovijedao borbenim pilotima zahtijevaju da objasnim o čemu se radi, obojica obećavaju svoju punu pomoć.

Odobrava se ispostava stotinu bombi težine 50 kilograma, dakako s odgovarajućim mehanizmima za aktiviranje. Sa svoje strane - kad je sve tako dobro krenulo - tražim svaki dan na upotrebu jedan sat po mogućnosti zrakoplov JU 88.

- Samo jedan? - pitaju me.
- Samo jedan jedini - kažem.
- Može - prihvaćaju general i pukovnik.

Pukovnik Henschel nije se odvajao od telefona dok se dogovarao s regionalnim Zračnim zapovjedništvom (Luftgaukommando), da bi pravilno utanačio sve pojedinosti.

Otišao sam zadovoljan, razradili smo sve mogućnosti i moje je vrijeme za izlaganje isteklo, otpustili su me s najljepšim željama;

- Sada je na vama da budete strpljivi.

8. ožujka 1943.

Četrdeset i osam sati poslije moje posjete divizijskom stožeru, evo tri teška kamiona natovarena našim bombama. Odmah su nas pronašli. U međuvremenu bili smo veoma zauzeti. Odlazili i vraćali se s raznih letova. Svi moji piloti bili su veoma sposobni i toliko vješti da su s lakoćom letjeli s vrškovima krila uz vrškove drugih krila, svaki smo manevar izvodili okretno i precizno, uredno slijetali u potpunoj formaciji. Što se mene tiče, imao sam puni uvid u pozicije pojedinih članova jata zahvaljujući sustavu "Y".

Uvečer smo Dieter i ja prvi put pokušali bombardiranje neprijatelja iz JU 88. Išlo je, ne baš onako i s punim uspjehom kako smo maštali: uostalom, niti Rim nije bio sagrađen u jedan jedini dan.

10. ožujka 1943.

Danas je pravi dan za provjeru novoga načina ratovanja u zraku. Zadovoljan sam rezultatima akcije iznad Zwischenahna.

12. ožujka 1943.

Potpuno smo spremni da nastavimo s “bombardiranjem bombardera”.

16. ožujka 1943.

Mehaničari daju sve od sebe, utovaruju bombe i održavaju zrakoplove, oduševljen sam njihovim entuzijazmom. Stvarno sjajni momci.

18. ožujka 1943.

Nemam nikakve primjedbe (Dieter i ja smo bacili četiri bombe od 50 kilograma, moja je treća bomba bila pun pogodak).

Vraćamo se u 14.12. Presreli smo i napali formaciju teških bombardera koji su se približavali obali. Tako smo brzo jurnuli da nije bilo vremena za prelazak na bombaški prepad.

Dieter ima posebnu želju: poručuje mi preko radija da namjerava danas oboriti vođu neprijateljske formacije. Ja mu smijući se odgovaram da bi takav zrakoplov morao biti nekako posebno označen.

Na visini od 25.000 uspostavljamo kontakt s neprijateljem.

Predvodim zatvorenu formaciju u frontalni napad. Pažnju mi privlači Liberator koji leti malo niže. Prilazim iza njega, otvaram vatru. Poslije napada snažno ponirem, pogođeni Liberator me mimoilazi za nekoliko centimetara, pada u more nekih dvadeset kilometara jugoistočno od Heligolanda.

Bio je to moj peti srušeni neprijatelj.

Opet sam na 25.000 stopa za sljedeći napad na veliku neprijateljsku formaciju, i tada - moje srce prestaje kucati. Čini mi se da sanjam: Dieter je usred neprijateljske formacije Amerikanaca gotov da uništi sve oko sebe. Njegov prvi pogođeni Liberator strmoglavljuje se već poslije nekoliko minuta. Međutim, Dieteru nije dosta. Naumio je dohvatiti njihovog vođu. Još uvijek ga progoni ista želja. Čvrsto se drži vođina repa.

Mora da je sasvim poludio.

Letim ispod njihove formacije u istom smjeru kao i Dieter, pucam na svaku leteću tvrđavu na vidiku.

Iznenada Dieter mijenja smjer svoga leta, oštro pikira kao da slobodno pada. Je li pogođen? Tri tisuće stopa niže njegov zrakoplov počinje ispuštati tragove dima. Otvara pokrov kabine, nastoji nekako nespretno izaći. Osloboditi se sjedišta, to dobro vidim. Njegov se padobran otvara, letim tako da mogu ustanoviti što se s njim događa, dapače blizu sam. Lice mu je iskrivljeno, na njemu se odražavaju velike muke, lice mu podrhtava u grčevima. Nema sumnje, Dieter je ranjen, i to teško ranjen.

Petnaestak minuta kasnije već je dolje u moru, prema našim zemljovidima u sektoru U-R-9. Letim nisko do površine mora. Vidim mu lice, mašem iz svoje kabine. On ne reagira. Očito nije u stanju reagirati zbog bolova i ranjavanja, nagađam da je pogođen u želudac.

Smjesta izvješćujem preko radija na kojoj je poziciji i pozivam da mu se pritekne u pomoć. Zatim hitam na slijetanje, mehaničari me okružuju, zanimaju ih novosti. Ja nemam snage bilo što reći.

Samo da Dieter bude spašen i živ ...

Sam polijećem ponovno nad more. Ostali se još ne vraćaju. Dugo ga ne mogu pronaći. Jedan od spasilačkih čamaca patrolira područjem na kojemu je uočen njegov padobran i žuri k njemu.

Pada noć.

Još uvijek ništa o poručniku Dieteru Gerhardu,

U ormaru s odjećom nalazim bocu konjaka. Tu su u mojem ormaru i druge boce. Jednom smo svečano obećali da će se otvoriti kad netko od nas obori svoga prvog neprijatelja.

Što li se dogodilo s Dieterom?

U ponoć zvoni telefon u mojem stanu.

Poručnika Dietera Gerharda pronašao je spasilački čamac "Falke", mrtav je.

Polako ponavljam: Dieter je mrtav, a bio je moj najprisniji prijatelj.

Uzimam bocu i idem preko do poručnika Freya. On je u svome stanu skupa sa suprugom i Lilo. Oni također uznemireno čekaju novosti o Dieteru. Nema potrebe ništa reći, baš ništa.

Dajem bocu Freyu;

- Hajde da popijemo dobro piće. Imali smo namjeru uraditi nešto slično ali tada s Dieterom, no tako je kako jest i tu se ništa više ne može.

19. ožujka 1943.

Donijeli su Dietera u Cuxhaven i izložili njegovo tijelo u mrtvačnici tamošnje bolnice. Naručio sam veliki vijenac. Moji su ljudi onamo odletjeli u Fieseleru Storchu, u kojemu sam znao mnogo puta letjeti nasamo s Dieterom.

Prije nego sam stigao u Cuxhaven letio sam rutom preko Jadebusena i preko estuara rijeke Weser. Površina rijeke caklila se kao mramor, glatka i hladna, s odsjajem sunčevih zraka koje su se srebrnasto odražavale na obzorju. Dalje prema sjeveru prostiralo se otvoreno more u kojemu su završila tijela mojih mrtvih drugova.

Sletio sam na malu poljanu blizu bolnice i nosim svoj vijenac u malu kapelicu. Ondje u sredini nevelike i hladne bijelo obojene sobe leži Dieter u lijesu. Oči su mu zatvorene, ali njegov je izgled još uvijek borben.

Laku noć, Dieter!

To je posljednje što ti se može reći poslije borbe i umiranja za našu voljenu domovinu Njemačku. Bio si moj najbolji prijatelj, nikada te neću zaboraviti - sada ću sam nastaviti ratovati u ovoj velikoj bici za Njemačku, u koju smo zajedno krenuli.

22. ožujka 1943.

14.24 - uzbuna.

Još jednom opet smo zatečeni i nemamo dovoljno vremena da opskrbimo naše zrakoplove "bombama za bombardere". Amerikanci dolaze preko mora. Okupljeni su kao obično na poziciji izvan Velikoga Yarmoutha.

Sedam minuta po polijetanju zovu nas da se spustimo: neprijatelj okreće i upućuje se zapadnim smjerom napredovanja prema nama.

Zašto mijenjaju smjer?

Poslije silaska, zrakoplovi su hitno napunjeni gorivom, piloti neraspremljeni pozorno čekaju. Nadaju se sljedećoj uzbuni. Nakana neprijatelja uopće nije jasna, oni su uvijek ranije koristili prijašnji smjer nailaska.

Ukravam snažnu eksplozivnu bombu od 250 kilograma i brzo je dajem smjestiti pod svoj zrakoplov. U međuvremenu nam naređuju polazak, ali ja još nisam do kraja spreman.

Obavještaju nas:

- Zrakoplovni narednik Wenneckers preuzima zapovijedanje skupinom!

Prolazim ispred postrojenih zrakoplova. Wenneckers mi maše. Prihvatio je novu dužnost, ostali ga prate, jato napušta uzletišta u zatvorenoj formaciji.

Mehaničari užurbano posluju oko moga "Gustava", ja sam nestrpljiv i kao na iglama:

- Hajde, idemo već jednom, idemo, brže, brže!

Jato nestaje, gubi se s vidika, penje se smjerom prema moru. Amerikanci krstare iznad obale Nizozemske. Napokon:

- Gotovo, gospodine

Moj teško natovareni "Gustav" mili do ruba piste, nije lako poletjeti s velikim teretom ispod krila. Isprobavam dugmad za paljbu. Signaliziram: sve u redu!

Po povratku hitan telefonski poziv iz zapovjedništva korpusa. Uzimam u hangaru telefon u ruke.

- Gdje je to dopušteno da svaki poručnik radi što mu padne na pamet? - doprlo je do mene. - Što, dođavola, namjeravate?

Znam sam što slijedi. Očekivao sam prigovor da se prestanem igrati s bombama. Tako je to kada se upletu viši časnici kojima neke stvari nisu poznate.

- Imate li opravdanje za ovakvo vaše ponašanje?

- Svakako, imam.

Navečer me posjećuje pukovnik Lutzow, inspektor njemačkih Zračnih snaga. Ovaj visoki mladi pukovnik jedan je od najboljih ratnih pilota, odlikovan Viteškim križem s mačevima. Popularan je među svim ljudstvom jer je doista šarmantan i topla ličnost. Sa mnom je jednostavno i na iskren način raspravljao o postojećim mogućnostima bombardiranja - iz zraka u zraku. Kao sličan pokušaj spomenuo je da je jedna eskadrila bazirana na području Kanala također napala bombama veliku formaciju Yankeeja. Obojica smo se složili da takva taktika ne može biti duga vijeka, barem dotle dok se bombarderi ne zaštite lovcima.

- Ako tako želite, ja ih nikada više neću bombardirati - primijetim.

On se nasmijao.

17. travnja 1943.

Danas Amerikanci napadaju Bremen. Uzeli smo sobom naše bombe, za slučaj bombardiranja njihove eskadrile ako u masovnoj zatvorenoj formaciji nadlete srce Bremena.

Odmah smo krenuli u napad topovima. Tri puta sam letio na leteće tvrđave i otvarao vatru. Četiri su se člana posade spasili padobranima.

Tri nove pobjede.

14. svibnja 1943.

Neprijatelj napada Kiel. Mi polazimo poslije njegova napada. Mehaničari su zbunjeni: ne razumiju zbog čega sam toliko usplahiren. Dajem gas, naglo povećavam brzinu da bih što prije bio u zraku. Nakon zaleta od nekih 600 stopa i preleta preko krova hangara br. 2 dižem se u oblačno nebo, usmjeren prema moru. Iznad mene lijevo bijeli tragovi naših zrakoplova i Yankeea. Oni se već bore.

22.000 stopa.

Moj "Gustav" sporije svladava uspon jer je preopterećen. Treba mi 25 minuta da bih se podigao na 30.000 stopa.

Amerikanci bombardiraju Wilhelmshaven, na zemlji - dim i vatra. Vraćaju se preko Heligolanda.

Napredujem postupno, stižem iznad neprijateljske formacije, potpuno sastavljene od letećih tvrđava. Zamalo dvije ili tri rupe na mojem lijevom krilu. Ispuštam bombu, čekam da eksplodira i vraćam se. Eksplozija usred skupine letećih tvrđava, jednoj se otkidaju krila, a dvije bježe u panici.

Dvadeset milja zapadno od Heligolanda ruši se moj treći teški bombarder u more, bez vatre na njemu. Padao je kao jesenski list.

Odmah po prizemljenju pozvan sam zapovjedniku puka. On je bio u zraku i vidio obaranja letećih tvrđava.

- Dobri Bože, morate ovo ponoviti s cijelim vašim sastavom.
- To i namjeravam, gospodine.
- Vjerujete da će to uspjeti?

Nisam bio siguran što da mu odgovorim.

- Danas sam imao sreću, gospodine, ali možda možemo srušiti nešto više teških bebica nego ovoga puta.

Telefonira pukovnik Henschel.

- Ja sam uživao, moj dragi Knoke. Bila je to veličanstvena predstava. Najveće i najsrdačnije čestitke.

Govorio je sav sretan ...

Eto, sjevernomorska obala ima svoju senzaciju! Komešanje na uzletištu. Razlog; povratak jednoga bombardera koji se nije snašao u zraku. Nije koristio svoje bombe.

Ali niti nitko drugi. Krivo mi je što se ova originalna ideja pripisuje meni: to je bila Dieterova zamisao. Nekoliko sam puta napadao formaciju na 30.000 stopa iznad Holsteina, međutim svaki put bi mi izmaknuli drugim smjerom, kao da pogađaju kakve su nam namjere.

Iz Keila tuče teško protuzrakoplovno topništvo. Ratna mornarica nije tako učinkovita. Gledam kako Yankeeji izručuju svoje bombe, bio sam impresioniran njihovom točnošću: fantastično.

Propala namjera da ih bombardiram u svome prvom naletu. Izbacujem. Zrakoplovni narednici Fuhrmann, Fest i Biermann registriraju da su tri leteće tvrđave uništene u zraku.

Ponirem za frontalni napad protiv formacije od nekih trideset letećih tvrđava. Najednom osjećam da sam pogođen u trup zrakoplova, no moj motor mimo radi, sve kontrole pokazuju redovno stanje.

Drugi frontalni napad. Pogođena pilotska kabina leteće tvrđave, koja posrće poput velike životinje koja je smrtno ranjena. Pada u spirali. Na otprilike 10.000 odlomljuju se krila, pada blizu Husuma u 12.17.

Povratak s nekoliko rupa na trupu i na repu.

Danas smo srušili pet teških bombardera. Potpuni broj iznosi ukupno pedeset teških bombardera, pedeseti je oborio zrakoplovni narednik Wenneckers. Tim pobjedama nadmašujemo u rušenju teških bombardera sve ostale iz eskadrile.

Kasnije navečer je za inspekcije general Galland, zapovjedni general njemačkih Zračnih snaga, zapisao u knjigu utisaka da nam čestita na našoj - "pedesetoj teškoj bebici".

15. svibnja 1943.

Amerikanci danas ponavljaju svoj jučerašnji napad na Kiel. Mogao sam podići u zrak samo pet naših zrakoplova, jer su ostali pogođeni

pri povratku. Presreli smo neprijateljsku formaciju kod poluotoka St. Peter prije prelaska na kopno. Zaradio sam osam rupa.

U noći najava važna poziva iz Vrhovnog zapovjedništva Zračnih snaga.

- Za mene? - snebivam se.

- Upravo za vas - odrešito naglašava bojnič iz Glavnoga stožera maršala Goringa.

- Vi ste danas srušili bombardiranjem neprijateljski teški bombarder?

- Jesam, gospodine.

Raspituje se za cijeli niz detalja. Koji je tip bombe korišten? Vrsta upaljača? Kakva se zaštite primjenjuje kod takvoga napada? Kakvi su ukupni rezultati?

- Tko je izdao naredbu za takve napade?

- Nitko, gospodine. To sam ja poduzimao na vlastitu inicijativu.

Prekid i tišina u slušalici.

- Dajem vam maršala Reicha! - Kakav šok.

Ležim u postelji od navečer.

- Na telefonu poručnik Knoke, eskadrila br. 5, borbena skupina br. 1.

Goringov duboki glas:

- Oduševljen sam vašom inicijativom, izražavam vam moje osobno priznanje.

To je bilo to.

Balavi pruski poručnik iz Zračnih snaga Njemačke razgovara sa svojim vrhovnim zapovjednikom odjeven samo u pidžamu. Da poludiš! Nevjerojatno.

Nisam čak imao ni hlače na sebi, jer me tišti elastika oko pojasa. Nisam mogao, a da se poslije ne nasmijem do suza.

Povratak s padobranom preko ramena

Narednik Kramer i narednik Biermann sudaraju se u zraku - Opet 13. u mjesecu: zakazuje okidanje - "Neobičan osjećaj u želucu. Je li to strah?" - Od neprijatelja masna mrlja na površini mora - Smrvljena ruka u rukavici - Hamburg pod stravičnim oblakom dima poslije američkog bombardiranja - Jonny Fast ruši jednom eksplozijom "tri monstruma" - Spasilačka služba "peca" američke zrakoplovce, a "leteći smetlari" domaće - Pojavili se Lightningi kao zaštita bombardera.

18. svibnja 1943.

Dopunjujući naše operacije protiv teških bombardera, nastavljamo letjeti i dalje u patrolama radi obrane naših konvoja na moru. Time dostižem brojku od 200 operativnih letova.

19. svibnja 1943.

13.40 - pada moj sedmi teški bombarder.

Poslije podne uljez u ulozi izvidnice na velikoj visini iznad Heligolanda. Nisam ga u stanju identificirati, bit će da je to bio neki Lightning.

1. lipnja 1943.

Amerikanci još jedanput dolaze preko mora. Za prvoga napada moj motor posustaje, zatajila crpka s uljem.

Pripremamo drugi napad. Otkvačujem svoje eksplozivno "jaje".

Pogođen narednik Kramer iznad Wangrooge. S oštećenim repom vratio se nazad i sudario u zraku s narednikom Biermannom. Padali su okomito od mjesta sudara. Biermann se nekako uspio do klizati na uzletišta. Bilo je to pogibeljno slijetanje, spuštao se preve likom brzinom i prevrnuo se. Zrakoplov je bio potpuno oštećen, ali Biermann je ostao neozlijeđen.

Što se tiče Kramera, on je iskočio, izgubio živce i nastojao otvoriti padobran pri brzini većoj od 600 kilometara na sat. Pao je u more ali

prije toga su pukle dvije naramenice i padobran se napola otvorio. Spašen je s jakim krvarenjem i u takvom stanju prevezen u bolnicu.

11. lipnja 1943.

Naš Yank nije dolazio do današnje večeri.

Dva puta smo se dizali radi presretanja. Pucao sam pri drugom uzlijetanju, kada je već njihova formacija bila daleko iznad mora i usmjerena kući. No, jedna je leteća tvrđava ipak srušena, i to tek u četvrtom napadu.

13. lipnja 1943.

Danas je trinaesti u mjesecu, opet jedan od onih dana koji me ispunjavaju zlim slutnjama. Polazimo u susret formaciji od nekih 120 teških bombardera. Bolje je nemoguće poželjeti: leteće tvrđave poredane preda mnom kao na smotri. Pritišćem vatreno dugme i - ništa se ne događa. Provjeravam spremnik za ubacivanje i sigurnosni zatvarač, pritišćem opet dugmad, i - dalje se ništa ne događa.

Što drugo, nego u spirali, zaklonjen oblakom natrag na zemlju. Zar nije danas opet trinaesti u mjesecu?

25. lipnja 1943.

I ovoga jutra kada smo se razilazili prema svojim zrakoplovima opsjedao me predosjećaj smrti. Inače, proveli smo vrijeme do svitanja stojeći u kantini, sada je naš bar uneređena špelunka prepuna praznih boca.

Nebo zastrto oblacima. Nadamo se da će nas danas Yankeeji pustiti na miru. Nemamo nikakvih obavijesti o aktivnosti neprijatelja. Legao sam da malko otkunjam u restoranu pokraj prostorije za posade.

Telefon me budi u 7.00: neprijateljsko sabiranje prema našem zemljovidu u sektoru Dora-Dora.

Piloti još uvijek spavaju. Ne smeta im uporna zvonjava telefona. Idem pred hangar, šef mehaničara izvješćuje da su svi zrakoplovi podmireni i opskrbljeni streljivom.

Svracam u blagovaonicu, naručujem pečeno jaje, krišku bijelog kruha i maslac. Pokušavam pojesti što sam zatražio, ali hrana mi je

sasvim bljutava. Po prvi put bezvoljan i loše raspoložen uoči leta. Neobičan osjećaj u dubini želuca. Je li to strah?

Uvjeravam se da griješim i da to nije nikakav strah, već neobjašnjiva nelagoda pojačana ravnodušnošću. Spoznaja da ne mogu predvidjeti moguće nedostatke, kao da sam suočen s nekakvim krnjim reljefom na kojemu se ne snalazim i ne mogu pogoditi koje su njegove manjkavosti.

Uzlet i kotrljanje pistom uzet će mi petnaest minuta. Moj irski seter Turit trčkara uzduž piste, opet pokušava uteći iz baze, poslije laje na galebove. Iz operativne sobe objavljuju pripremno stanje za predstojeću uzbunu. Piloti izlaze jedan po jedan zijevajući. Poslije će nešto pojesti, a onda šetkati bazom u krznenim čizmama, u letačkom odjeći i s nategnutim prslucima za spašavanje ... Kratki međusobni razgovori, guram u velike džepove na koljenima zalihe za slučaj nužde.

Laganim koracima do naših zrakoplova. Uzbuna slijedi svakoga trenutka. Mehaničari trčkarakaju amo-tamo. Šef moje zemaljske posade izvaljen na krilu, noge mu vise, gricka vlat trave. Kakva slika pripravnosti za uzbunu!

Arndt priteže moju opremu, nakon što sam nasadio kacigu na glavu. Donosi telefonsku vezu na razvlačenje, treba me zapovijedajući časnik. Pita jesmo li svi u pripravi za uzbunu. Jesmo li na okupu poručnik Sommer, satnik Falkensamer i ja i spremni za hitno uzlijetanje? Jesmo, kako da ne.

Neprijatelj se približava obali, očigledno danas opet ide na Wilhelmshaven.

8.11 - krećemo. Ukupno 44 zrakoplova u neprekinutom nizu. Oblaci na 6.000 stopa. Letimo kroz njih, u prolasku bacamo poglede kroz rupe u oblacima.

15.000 stopa - drugi sloj oblaka.

20.000 stopa - vlada radiošutnja, nema razgovora među zrakoplovima, jedino se ponavlja pozicija neprijatelja.

22.000 stopa - očekujemo skori susret s neprijateljem koji se još ne ukazuje na vidiku.

Provjeravam oružje. Moja me maska s kisikom neugodno steže, ja je olabavljujem i iznova namještam na bolji način.

Letimo između oblaka kumulusa. Visoko ispred nas proteže se treća naslaga ledenih oblaka. Prolazimo kroz doline i pećine divovskih oblaka. Naši su zrakoplovi apsurdno mali, upravo patuljasti u odnosu na veličanstvenu pozadinu.

- Tu su!

Leteće tvrđave na domaku, oko 3.000 stopa ispod nas. Danas ne lete u masovnoj formaciji, ali čvrsto se drže zadanog smjera i pojedinačno i zajedno u skupini od tri ili četiri zrakoplova. 1 oni nadiru kroz slikovite oblake.

Poniremo.

Počinje potjera. Nisu nam se nadali, ponašaju se potpuno zbunjeno. Nastoje se udaljiti od nas, izmaknuti. Bježe, obrušavaju se u zaklonu oblaka. Nevjerojatno koliko ih je. Pometnja i među nama. Zovemo jedan drugoga, možemo slobodno koristiti radio.

Naši piloti napadaju u parovima određene grupe. Danas je moj pratitelj mladi narednik, prvi put je uz mene i to mu je prvo iskustvo u zračnim borbama. Hm, ako sačuva živu glavu, mogao bi postići svoju prvu zračnu pobjedu.

Odabirem dva susjedna teška bombardera, lete krilo do krila, spuštam se da ih dohvatim sa stražnje strane, iza njihovih repova.

- Dolling, uzmi onoga lijevoga! - zovem narednika, ali on uzima suprotan kurs, očigledno ne čuje moj poziv.

Gubim strpljenje.

- Zatvori ih, čovječe - vičem - s druge, lijeve strane. Pođi u napad!

Otvaram vatru iz kratke udaljenosti. Moja zrna pogađaju sredinu trupa leteće tvrđave. Njihov stražnji strijelac tvrdokorno uzvraća paljbu. Nasrtljivo prilazim, tučem topovima. Pojavljuju se rupe na mojem desnom krilu, udesili su me. Pogodio me onaj stražnji strijelac. Moji me ne napuštaju, ono pravo tek počinje: treba postići više.

Prekidam paljbu i vraćam se, usredotočen na stražnji tomjić, odakle sam pogođen. Uništavam ga salvom svojih topova. Više jakih eksplozija i tornjić je izbačen iz borbe.

U tjesnacu smo među oblacima, na "mliječnoj stazi" okruženoj oblačnim klisurama s obje strane. Prizor za bogove u nekim boljim okolnostima.

Dolling uporno leti s moje desne strane. Zašto ne obračunava s drugom letećom tvrđavom, zašto mu se ne privuče iza repa, pruža mu se sjajna prilika?

Ponovo gubim strpljenje.

- U napad budalo blesava, u napad!

On ništa.

V-uuu-m!!! V-uuu-m!!! V-uuu-m!!!

Pod jakom sam bočnom vatrom. Sada pršti po meni iz tornjića strijelca druge leteće tvrđave. Sasvim sam zatvoren s te strane, po meni tuku oba topa leteće tvrđave. Prolijeću mi zrna pokraj glave, zviždi sve u šesnaest.

V-uuu-m!!!

Zaradio sam još jedan izravan pogodak. Upadamo u razvučene čuperke oblaka. Moj prozor zastire magla, otvaram bočni prozor. Leteća tvrđava je u nezavidnom položaju, pod vatrom straga i s lijeve strane motora. Još su se dva topa urotila protiv mene, iz leteće tvrđave udaljene nekih trideset metara koja me po svaku cijenu želi skinuti s vrata već napadnutim posadama.

Ne odustajem do konačne pobjede. Novi napadač ponire u pokušaju da me dohvati s leđa. Mijenjam taktiku i ja dolazim njemu iza repa na pedesetak metara. Pogađam njegovo desno krilo. Gdje je, dovraga, Dolling?

Mašem Dollingu i pokazujem mu da se ustremi na sljedeću leteću tvrđavu. Najednom me zasljepljuje bljesak sprijeda, snažno sam zaljuljan na desnu stranu. Moja je desna rukavica natopljena krvlju, poderana. Ne osjećam nikakvu bol.

Pucam u smjeru neprijatelja, praznim spremnik dugom paljbom. Konačno i posljednja leteća tvrđava pada kroz oblak kao plamteća buktinja.

Spuštam se za oborenim teškim bombarderom i pratim njegov pad do mora. Sve što je ostalo od njega pretvorilo se u masnu mrlju na površini mora. Počinju bolovi u ruci, to je lijeva ruka, u poderanoj rukavici smrskani komadići tkiva.

Za bitke iznad oblaka izgubio sam svoj raniji smjer leta, međutim leteći na jug bilo gdje ću naići na kopno. Nevjerojatno da moj motor nije stradao. Na svu sreću strijelci letećih tvrđava nisu dobro obavljali svoje dužnosti. Pojačava mi se bol u glavi, postaje mi sve gore. Mora

da sam izgubio dosta krvi. Moja odjeća izgleda kao da sam se valjao po klaonici.

Koliko ima do obale? Nigdje na vidiku kopno. Osjećam neku čudnu vrućinu, osjećam se bolesno. Prokleta bol u ruci.

Preda mnom - otok Nordney. Sedam ili osam minuta i bit ću napokon na zemlji. Vrijeme se oteгло. Letim iznad Jevera. Bijesan zbog bolova u ruci prkosno nadliječem vlastito uzletišće objavljajući mahanjem krilima još jednu zračnu pobjedu.

Mehaničari odmahuju rukama i svojim kapama, vesele se kao djeca. Trebaju mi obje ruke da izvedeni manevar slijetanja. Moram stisnuti zube, desna mi je ruka obamrla, nije ništa bolje ni s lijevom. Moj je šef zemaljske posade užasnut kada vidi da sam sav okupan u krvi. Pritrčavaju i ostali mehaničari, uzvikuju:

- Naš je vođa ranjen!

U stanici prve pomoći dežurni mi časnik skida rukavicu i zamata ozljede. Iz predostrožnosti da je mi injekciju.

9.00 sati - posljednji iz eskadrile još su u zraku. Na oglasnoj ploči zabilježene dvije nove zračne pobjede.

U podne sam primljen u bolnicu radi operacije. Amputirat će mi jedan prst, ruka će biti u redu ukoliko ne nastupi gangrena, kažu. Medicinska sestra me vodi u bolničku sobu. Ovdje bih trebao ostati do daljnjega. Pogledam kroz prozor: moj službeni automobil je još uvijek pred zgradom, u njemu me čeka moj vozač Jungmeier.

Oprezno silazim u dugi bolnički hodnik. Uredno, čisto, dotjerano. Nikad prije nisam tako duboko udisao mirise bolničkih dezinfekcijskih sredstava. Poslije pola sata vratio sam se na uzletišće, posjetio zbornu mjesto pred hangarom.

Ne mogu suzdržati smijeh: moji iz jata su me namjeravali običi danas u bolnici, očekujući valjda da će me zadržati na bolničkom liječenju.

2. srpnja 1943.

Na svoj zahtjev ostajem na uzletištu, dok mi zapovijedajući časnik satnik Specht - koji je preuzeo zapovijedanje - naređuje da uzmem nekoliko slobodnih dana, što ću provesti tako da Lilo i malu Ingrid odvedem u svoj rodni Hamelin. Prošle su tri godine kako sam otišao odande iz svoga doma. Tada sam s maturalnom svjedodžbom u

džepu čekao da postanem vojnik. A, evo, vraćam se kao natporučnik - unaprijeđen sam prije mjesec dana i postavljen za zapovjednika - sa Željeznim križem prvoga i drugoga reda, s crnom oznakom ranjenika i s oznakama borbenog pilota. Trebao bih uskoro primiti Ratna krila iz bronce, srebra i zlata za više od izvršenih 200 ratnih letova.

Onih davnih dana bio sam zaljubljen u Annaliese, danas sam obiteljski čovjek i otac, također.

U našoj staroj štakorskoj rupi ništa se nije promijenilo, kao da je vrijeme stalo.

Svakoga su mi dana mijenjali zavoje u mjesnoj bolnici. Nosim ruku u zavoju. Nisam osjećao neki poseban ponos zato što sam prvi put ranjen.

4. srpnja 1943.

Smatrao sam da imam pravo na još tjedan dana dopusta, ali predomislio sam se. Napustio sam privremeno uzletišta, drugove i zrakoplove, a sada bih se želio vratiti.

Osim toga, nisam uvjeren da naša eskadrila može opstojati bez mene!

25. srpnja 1943.

Nosim mali štitnik kao bandažu desne ruke. Ustanovio sam da sam sposoban za let ako se petljom povežem s pločom na kojoj su prekidači.

Posljednjih dana letio sam u Messerschmittu tipa Taifun i kratko razgledao četiri putnička zrakoplova.

Letim preko Hamburga. Britanci noću, a Amerikanci danju masovno i u serijskim napadima praktično su razorili ovaj veliki grad. Britanskim fosfornim bombama devastirani su cijeli dijelovi grada. Ubijenih je ukupno se procjenjuje oko 100.000. Amerikancima je prikladnije da bombardiraju danju, tako su se naučili.

Vidim iz zraka nepregledne vatre koje još uvijek plamte na ogromnim prostranstvima. Stravičan oblak dima diže se uvis čak do visine od 3.000 stopa iznad zapaljene oblasti, s površine 20 do 30 kvadratnih kilometara zračne struje nose oblak dima prema Baltičkom moru, najmanje 100 kilometara daleko.

Inače nebo vedro, bez oblaka, pa se zbog toga izdaleka raspoznaje golemi stup dima. Duboko sam kosnut prizorom, rat očito uzrokuje neke odvratne pojave.

Nepokolebljivo se odlučujem za povratak ratnim operacijama, bez obzira na moju nezaliječenu ruku.

27. srpnja 1943.

Siguran sam da mogu letjeti na "Gustavu" upotrebljavajući kožni štitnik koji će mi omogućiti rukovanjem prekidačima.

Popodne polijećem na kratak praktični zadatak, izbjegavat ću sukobe s neprijateljskim pilotima radi moje ruke, mogu biti koristan da ispuštam bombe na "bebice". Na tome je letu stradao zrakoplovni narednik Kramer - samo nekoliko dana poslije mog dolaska - koji je izgubio život zbog udesa motora. Gledali smo ga dok je padao ali nismo mu mogli pomoći: njegov je oštećeni zrakoplov zauvijek nestao u Sjevernom moru.

28. srpnja 1943.

Neprijateljske formacije koncentrirane na zemljovidnoj poziciji Dora-Dora. Dakle, akcija! Namjestio sam kožni remen na upravljačkoj ploči s instrumentima, i poletio kao uvijek ranije.

Zatekli smo 11 neprijateljskih zrakoplova u 8.35. Izbacili smo bombe. Bilo je to na području Heligolanda kad smo ih nadletjeli. Zadivljujući, fantastičan prizor u trenutku eksplozije. Konsternacija, smak svijeta, Sodoma i Gomora.

Njihova se zatvorena formacija potpuno smela. Neke leteće tvrđave brzo obrušavaju, ostale skreću s dosadašnjeg smjera leta i pri tome jedva izbjegavaju međusobno sudaranje. Bombe što ih je ispustio narednik Fest eksplodirale su u samome središtu formacije u kojemu su se nalazile tri leteće tvrđave, sva su tri teška bombardera simultano krenula prema zemlji da se razbiju - više od dvadeset otvorenih padobrana u zraku.

Odobranje u našim slušalicama, uzbudljivo i jezivo istovremeno. Okomito poniremo i hitamo za ostatkom neprijateljske formacije, obuzeti pobjedničkim raspoloženjem. Pamtim da je Jonny Fest srušio ni manje ni više nego "tri monstruma", i to jednom jedinom

eksplozijom. I drugi bi isto tako, nosi ih samopouzdanje da to mogu i oni.

Obraćam se preko radija:

- A sada, idemo ih zaposliti!

Nastavljamo dok nismo zaključili da je bilo dosta za danas. Letim u novom zrakoplovu s topom od trideset milimetara koji ostavlja ogromne rupe na trupovima letećih tvrđava kad ih pogodim.

Uzbuna: pet ili šest neprijatelja, neki od njih domalo pod vatrom, vratili bi se na poziciju s koje su bili otjerani. Kad je već tako, skinut ćemo ih jednoga po jednoga. Prvi ubrzo pada u more, opet velika uljna mrlja na površini mora.

Kakva potjera!

Čim sam se riješio protivnika, vraćam se u napad na rastrojenu formaciju. Zajedno sa zrakoplovnim narednikom Raddatzom otvaram vatru na sljedeću leteću tvrđavu, dok je nije obgrlila vatra. Raddatzova se meta odlučila za bijeg na zapad.

Spazim da je jedan od naših zapaljen, dajem gas i jurim uz njegov bok. To je narednik Hofig.

Urlam;

- Polako, Hofig! Smiri se, samo polako ... - Jezik plamena ispod njegova trupa.

- Hofig, sada iskači! Ako ne kaniš ispeći svoju kožu, iskači, zaboga!

Pozvao sam i ostale da ostanu mirni, dogodilo se što se manje-više očekivalo, dogodilo se onome kome se dogodilo, takva je sreća, takva je sudbina. Naredniku Krameru nije bilo do plivanja ali je ipak izvađen iz mora ... Narednik Hofig pada s gorućim zrakoplovom kao kamen, kasno je otvorio padobran. Promatrao sam njegov pad, kružio oko njegova padobrana kada je napokon iskočio, on mi je odmahivao.

Pozvao sam bazu preko radija:

- Mali brat pogođen i srušen u sektoru Ulrich-Quelle-6. Padobran u moru, obavijestite službu spašavanja.

Baza potvrđuje prijem, pokupit će ga.

Deset naših zrakoplova - neoštećeni na zemlji u 9.50. Arndt, moj šef zemaljske posade, sriče pohvalu i začas upriličuje ceremonijalnu predstavu koja zamjenjuje vijence cvijeća. Čovjek je pjesnik, a da to nije znao!

Svi u stanju neobuzdanog entuzijazma. Piloti se raspričali okruženi vojnicima, pričaju im iste priče. Jedanaest zračnih pobjeda, to je naš sadašnji rezultat. Jedanaest je teških bombardera srušeno, toliko ih je manje bombardiralo Hamburg.

Služba spašavanja bit će veoma zaposlena "pecajući" pola američkih posada iz mora. I Hofig je pretrpio uronjavanje u hladnu vodu, zajedno s kolegama iz neprijateljskog tabora. Uvečer ga spasilačka služba doprema iz Heligolanda, kamo je stigao skupa s mokrim Yankeejima. Veseo je, neozlijeđen, s omalovažavanjem pokazuje svoje spaljeno čelo.

- Dečko, dečko, no to je bila prava partija pucanja - govori kada su mu naši momci došli poželjeti dobrodošlicu.

Naravno, zasluženi je heroj dana Jonny Fest: on je sredio svojim "vrećama" s bombama tri teška bombardera u jednom jedinom naletu. Stvarno sam ponosan na moju "Petu". U svoj sam osobni dnevnik upisao svoju trinaestu pobjedu. Ovaj smo dan pamtili kao dan - "velike partije gađanja".

15. kolovoza 1943.

Još jednom moja je "Peta" odabrana za posebne potrebe: našim su zrakoplovima ispod krila pridodali "cijevi za peć". Ideja je potekla poslije napada na visini od 2500 stopa kada smo gađali neprijateljske formacije eksplozivnim raketama a sada će nam u tu svrhu poslužiti "cijevi za peć", da kroz njih lansiramo svoje rakete.

17. kolovoza 1943.

Jutarnje iznenađenje: smjesta se prebacujemo na Rajnu, 200 kilometara dalje na jug. Novi napadi američkih formacija uništavaju središnju Njemačku. Surađivat ćemo s ostalim eskadrilama na tome sektoru.

Poslije 90 minuta naređuje nam se transport u Gilze Rijn u Nizozemskoj, kuda stižemo u 11.15.

Neke lijepe djevojke poslužuju nam nezaboravan ručak u našim zrakoplovima. Prostrana uzletišna pista cakli se na sparnoj pripeci, kao posljedica bombardiranja od strane Tommyja nekoliko noći prije našeg dolaska.

Doznao sam da je natporučnik Geiger, moj stari drug iz dana u Vojnoj akademiji, stacioniran ovdje. Nazvao sam ga i on se odmah dovezao. Njegova se pojava toliko izmijenila da sam ga teško prepoznao, ali on je inzistirao da ga pomno zagledam i potvrdim kako je on isti onakav kao što je bio u našim zajedničkim mlađim danima. Geiger je u eskadrili noćnih lovaca i prije nekoliko je tjedana primio Viteški križ. Karakter mu je zaista ostao nepromijenjen, pravi je Prus i po svojoj konstituciji, gorljiv i otvoren, spreman na najteža iskušenja.

U 01.15 - zvučna uzbuna. Geiger polazi, ja ga vozim kao taksu. Preko Antwerpena utvrđujemo nailazak letećih tvrđava u pratnji Spitfirea, moj izum raketiranja sa zrakoplova nije pogodan zbog lovačke pratnje. Ne želim im pokazati Čime se služimo, u krajnjem slučaju bolje da to otkriju što kasnije.

Držim na oku leteće tvrđave koje su se odvojile da krenu jugozapadno i čekao da se obrnu Spitfirei radi povratka u Englesku. Eventualno, u protivnom, mogu ih napasti u području Aachena. Prije nego što sam bio spreman otvoriti vatru, pogoden sam u lijevo krilo i otkinula se cijev za raketiranje. Gubim ravnotežu - na lijevom krilu rupetina. Bojim se da je oštećen glavni nosač, čime je krilo izgubilo podupirač. Pokušavam ispaliti moju drugu raketu na neprijatelja bez naglog i oštrog manevra. Moji piloti postižu na ovaj način dobre rezultate. Fuhrmann i Fest svaki put postižu izravan pogodak, pogodeni zrakoplovi odmah eksplodiraju u zraku. Nema nikakvog efekta ako se rakete ispaljuju s veće udaljenosti nego što smo odredili. Nije išlo: moja je raketa prošišala kroz sredinu formacije a da nije nikome naudila.

Prizemljujem na području Bonna (Hangelar). Hitno tražim remontno skladište i pozivam inspektora za održavanje. On potvrđuje moju bojazan da je glavni nosač lijevog krila zaista slomljen. Povlačim zrakoplov do mjesta odakle mogu pratiti daljnje operacije. Tijekom noći bit će ugrađeno cijelo novo krilo.

Tumaram preko poletnosletne staze do kontrolnog tornja. Borbeni zrakoplovi, Messerschmitti i Focke-Wulfovi stalno u pokretu. Blizu trideset zrakoplova ponovno se naoružava i puni gorivom. Nažalost, većina ovih pilota nema iskustvo naših u našem jatuu.

Amerikanci očitó opet napadaju tvornice kugličnih ležajeva u Schweinfurtu, prolaze preko nas na najvećim visinama, leteći smjerom jug-istok.

Muka mi je zbog moga zrakoplova, tek su ga počeli popravljati. Nenadano mi pada na pamet da poletim unatoč tome što još nije popravljen, bez obzira na upozorenje inspektora održavanja.

17.00 - pozivam k sebi pilote koji su upravo sletjeli i pričam im kako bi to bilo kada bi bili pod mojim zapovjedništvom. Skupilo ih se podosta.

Amerikanci su već na povratku, nadao sam se da im mogu zagorčati taj njihov povratak.

Idem ...

U zbijenoj skupini oko 250 letećih tvrđava, postupno ih opkoljavamo, šaljem jedan po jedan zrakoplov u napad. Osobno ostajem iza neprijateljske formacije i odabirem za metu leteću tvrđavu koja leti lijevo i malo niže glavnine. Otvaram vatru s 500 stopa kratkim rafalima. Američka obrana odgovara: tanad zuji oko mene posvuda, veoma opasno i blizu glave. Uobičajene "biserne perle" svjetlećih rafala postaju sve zgusnutije. Plijušte po metalnoj oplati moga zrakoplova.

Htio sam letjeti iza neprijateljske skupine bez ikakve primisli o sklanjanju. Zadržavam pogled na svome krilu, rupa do rupe. Tuča neprijateljske vatre, u kabini zaudara na gorući kordil. Motor radi ravnomjerno. Bez poteškoća sam se dvaput propeo na veću visinu. V-uuu-m!!!

Izrešetan trup, što se u pilotskoj kabini sasvim drugačije čuje, nego kada je zahvaćen motor ili krila. Moje pucanje da je rezultate, Yankee je u plamenu, skrenuo na lijevo i napokon posustao ... Evo i vatre iz motora. Dim mi oduzima dah, oči mi suze, ništa ne vidim.

Poslije svega, i to!

Pomičem bočne prozore zbog dima koji je sve gušći. Vrelo ulje lije iz motora kao sirup. Udaljujem se od neprijateljske formacije u širokom luku i njišući se. Imam svoje zadovoljstvo: pogođena je leteća tvrđava sva u plamenu udarila u planinu Eiffel. Stup dima iz crnogorične šume.

To je to!

Zaustavljam daljnje razgorijevanje ulja, termometar pokazuje da ulje vrije.

Vatra unutra, vatra vani. Da iskočim?

Moj "Gustav" iako izbušen kao sito još uvijek leti.

Usmjeravam na sjever i počinjem gubiti visinu. Osluškujem zviždanje vjetra i stenjanje krila, oblijeva me znoj. Sprijeda je rijeka Rajna, srebrna vrpca u suncem obasjanom krajoliku. Zdepasta planina Rhineland treperi od toploga zraka.

12.000 stopa - s malo više sreće mogao bih stići do uzletišta Hangelar blizu Bonna.

10.000 stopa - čini mi se da prebrzo gubim visinu, Messerschmitt 109 ne ljubi jedriti, nije to takav zrakoplov.

Da li život leži u motoru? Lagano puštam ulje, podešavam kontrolu nagiba zrakoplova i spuštam nos prema dolje da bih postigao potrebnu brzinu. Krkljanje, prasak u motoru, ipak ide.

Nije baš najpametnije otvarati dovod goriva u ovoj situaciji, oprezno uspinjanje na 12.000 stopa. Osjeća se dim i paljevina. Obustavljam paljenje i nastavljam jedriti, pa kud puklo da puklo.

Ne uspijevam do Hangelara, ne usuđujem se iznova pokušati s motorom.

6.000 stopa ... 3.000 stopa.

Spuštam se spiralno na prostrano polje. Zemlja mi se primiče užasnom brzinom. Spremam se za spuštanje na truh, još jednom pritišćem paljenje. Motor radi. Sav sam u jednome grču u potrazi za mjestom za spuštanje, međutim motor se buni, štropoće na uobičajeni način kada mu je svega dosta. Još samo malo, samo malo.

Stani. Nema dalje. Shvaćam; moj je zrakoplov pretežak i ne pokorava se upravljanju. Najednom - tajac, motor otkazao. Otkida se lijevo krilo.

Prokletstvo!

Ponirem nos i uspostavljam koliko-toliko upravljanje zrakoplovom. Ispod mene iskrsavaju nekakve kuće u sklopu naselja. Brzinomjer očitava 300 kilometara na sat, stalno sam povrh vrškova drveća.

250 kilometara na sat - moram niže.

200 kilometara na sat - samo što ne dodirujem krošnje drveća nad kojim letim.

150 kilometara na sat - skrhao sam dvije ili tri drvene ograde. Krhotine u mojem smjeru, u zraku prašina i grumeni zemlje. Radi konačnog udara čvrsto pritežem sigurnosni pojas, nogama se upirem u pedale kormila. Sprijeda zemljani nasip. Bogovski dim!

I onda zaglušna, mrtva tišina ... Otkopčavam pojas i izvlačim se iz zrakoplova, guram sjedište od sebe. Moj "Gustav" liči na dotrajalu staru kantu, izgaženu i temeljito izudarano nogama. Totalan udes. Ništa nije pošteđeno, izuzev kotača na repu.

Tek sada zapažam skorenu krvavu mrlju na desnom rukavu, tek sada.

18. kolovoza 1943.

Patrola "Weihe" cijeli dan skuplja naše oborene pilote, mi ih nazivamo - "leteći smetlari".

Vraćamo se u Jever u podne, pozdravljeni gromoglasnim bodrenjem. Nisam prošao bez posljedica: donio sam sobom komadiće šrapnela u desnom ramenu - noćas će ih izvaditi medicinski časnik u Hangelararu.

19. kolovoza 1943.

Ubuduće će naši zrakoplovi biti opremljeni posebnim dopunskim spremnicima, kako bi se povećao doseg letova. Preuzimamo obranu srednje i južne Njemačke. Nova spoznaja: "Gustavi" u mojem jatuu postaju prespori za upravljanje ako im se pridoda teški teret.

27. rujna 1943.

Neprijateljsko okupljanje u sektoru Dora-Dora. Njihovo vrijeme, drže se svoga voznog reda.

10.30 - spremni smo, na oprezu.

10.45 - na startnoj poziciji. Dobio sam nov zrakoplov. Arndt ga je polirao pa blješti kao novo zrcalo. Nadam se da ću sada biti brži barem za 15 kilometara na sat, možda i za više.

10.55 - preko zvučnika na uzletištu: "Svi zrakoplovi na polazni položaj!"

Nebo prekriveno oblacima. Izlazimo iz oblaka na 10.000 stopa, leteće tvrđave paradiraju kao da su same na svijetu. Dižemo se

usporedno s njima, i to istočno na 20.000 stopa. To je visina na kojoj će oni letjeti danas.

Dopunske spremnike još ne koristimo, upozoravam da ću ja odrediti kada će to biti. Brzo prelazimo u napad s našim raketama. Razdvajanje letećih tvrđava u odvojene skupine: svaka sa po trideset ili četrdeset zrakoplova odlazi svojim promijenjenim smjerom. Vlažni tragovi na oblačnoj pozadini ostavljaju cik-cak šare na plavom nebu.

Naređujem rasterećenje čim je postignuta visina od 2.000 stopa. Sljedećega se trenutka odigrava fantastičan prizor pred mojim očima. Obadvije moje vlastite rakete udaraju u leteću tvrđavu i proizvode na njoj zasljepljujući bljesak.

Za uzvrat, suočen sam s izvanrednim vatrenim odgovorom. Gorući i dimeći se dijelovi leteće tvrđave padaju prema zemlji.

Wenneckers također pogađa; njegova meta odlazi zahvaćena plamenom prema zemlji. Moj pratitelj narednik Reinhard svojim raketama ruši drugu leteću tvrđavu - trup joj se počeo raspadati, survala se s lijeve strane. Gledao sam kako Reinhard kreće u potjeru, tukući topovima pošto se privukao iza repa američkog bombardera.

Na plavetnilu - neobična pojava: vlažni tragovi koji su svakako potjecali od veoma krupnih letjelica. Što bi to moglo biti? Samo su Messerschmitti i Focke-Wulfovi, koliko ja znam, sudjelovali u napadu s naše strane. Opisani su tragovi bili razvučeni iznad bombardera. Stvarno neobjašnjivo, ako su potjecali od njemačkih borbenih zrakoplova, zašto nisu jurnuli na neprijatelja?

Odvojio sam se i nagađao.

Sjetio sam se: Lightninzi!

Dvanaest ili trinaest njih - Yankeeji su dakle povelili zaštitnu pratnju. Preko radija upozoravam ostale naše pilote. Protiv ovih novajlija nisam mogao sam krenuti, stoga se odlučujem za iznenadni prepad ponovno na leteću tvrđavu.

Baš tada četiri novih tragova. Bijele zvijezde i bijele pruge na krilima.

Znači, Thunderbolts! Nisam ih nikad prije vidio.

Smjesta ponirem ispod njih. Oni kruže u strmoj spirali prateći osamljenu leteću tvrđavu kojoj su zatajila dva motora. Za repom te

leteće tvrđave prikrada se Messerschmitt, prepoznao sam: to je Reinhard.

Glupi blesonja, njegove oči počivaju na debelom bombarderu i nema pojma da mu se straga približavaju opasni protivnici.

Pokušavam ga prenuti:

- Reinhard, Reinhard, probudi se. Dolaze Thunderbolti!

Reinhard ne odgovara, nastavlja za letećom tvrđavom kao opčinjen. Letim iza najbližeg Thunderbolta, prvi među njima otvara vatru na Reinharda, posljednji podržava tu vatru - ovo neće dobro ispasti. Vodeći Thunderbolt postaje odlična meta na mojem ciljniku: jedan potez, paljba iz svih topova i sve je gotovo. Eksplozija i vatra, Thunderbolt poput mrtvog lista u dubinu, bio je moja druga pobjeda toga dana.

Dok još likujem, snažan udarac u nos moga zrakoplova. Okrećem. Jedan Thunderbolt za mojim repom, druga dva silaze da sa mnom obračunaju. S dvije ruke potežem upravljačku polugu, ponirem da bih ušao u oblak.

Prekasno: moj motor gori. Velika vrućina u kabini, ubrzo postaje nepodnošljivo.

Odbacujem poklopac kabine, stavljam masku za kisik na lice. Otkopčavam i razmatam sigurnosni pojas, izvlačim noge, udaram ručicu svom snagom. Izbačen sam iz zrakoplova u velikom luku. Vjetar vitla pojedinim dijelovima moje letачke opreme i mojom odjećom.

Lagano povlačim uzicu za otvaranje padobrana. Osjećam kao da sam naglo zastao u padu, zaustavljen sam u zraku - iznad mene široko se raširila bijela svilena gljiva. Zadovoljan sam: dogodilo se ono što je najvažnije kod padobrana - otvorio se!

Jever i tamošnje uzletišta leže na sjeveru. Mora da me vide odande, još kad bi znali da se ovo spušta padobranom zapovjednik slavne "Pete" letачke skupine, oboren od Thunderbolta. Padam u polje.

Vrijeme: 11.26.

Samo sam 31 minutu bio u zraku. Dovoljno dugo da se obustave tri neprijateljska leta, Arndt, moj odani šef zemaljske posade, vidi me kako dolazim s padobranom prebačenim preko ramena. Lice mu je obliveno suzama dok se rukujemo.

- Dobri stari Gustav - kaže i ne diže glavu.

Ovo je zaista crni dan za sve nas. Do večeri sve jedna vijest gora od druge. Osim zrakoplovnog narednika Dollinga koji je smrtno stradao, srušeni su Raddatz i Jonny Fest koji je preminuo u bolnici u Emdenu. Jato br. 3 izgubilo je dvojicu, dok je jedan teško ranjen.

Jedan od zrakoplova zapovjedništva nije se vratio.

Najtragičnije je prošlo jato br. 6, izgubljeno je čak devet od ukupno dvanaest pilota. Svi su oni ubijeni u svojim zrakoplovima, njih trojica su preživjeli - ili su preživjeli sam pad, ili su iskočili. Nijedan od tih zrakoplova nije se vratio.

S druge strane, međutim, mi smo srušili dvanaest neprijatelja, njih šest - znači pola - uspjeh je to "Petoga" jata.

Postiglo se nešto: ubuduće su se pojavljivale smanjene formacije teških bombardera. Oni su nalazeći rupe u oblacima zasipali bombama male gradove poput Essena u Istočnoj Friziji (razorena je škola, ubijeno 120 djece - trećina cijele dječje populacije toga grada).

Ovaj rat postaje sve nemilosrdniji, strahote se ne mogu izbjeći.

2. listopada 1943.

Novo odredište - Marx, prostrano operativno područje, s odgovarajućom poletnosletnom stazom, južno od uzletišta u Jeveru.

Prvi napad odavde bio je manjkav: prvo nismo mogli ustanoviti na kojem mjestu leteće tvrđave stižu preko mora i drugo, jedan od pilota jata br. 4 srušio se po lošem vremenu i poginuo.

4. listopada 1943.

Od ranoga jutra naša prislušna služba izvješćuje o intenzivnoj zračnoj aktivnosti iznad jugoistočne Engleske. Vrijeme izvrsno, što podrazumijeva da se uskoro mogu očekivati Amerikanci koji sigurno neće propustiti takav dan za let nad Njemačkom. Izvješća javljaju da je neprijatelj još daleko, nedostaje nam jasnija predodžba što se zbiva.

Sjedimo vani, pred hangarom. Zvučnici nas razonođuju glazbom. Stariji časnički pripravnik mi prilazi s hrpom papira, što mrzim iznad svega. Poslije pravoga rata papirnati je rat nešto najogavnije, najubitačnije. Glatko sam izašao na kraj s podnesenim aktima, preuzeo samo najvažnije i smjesta se ozlovoljio.

Moj irski seter Turit krstari pistom, lajući na galebove koji su dolazili s mora. Kao prvorazredni lovački pas, vječito je načuljenih ušiju, pun života i primjerno snažan. Jučer sam ga promatrao dok je lovio zečeve.

Glazba iz zvučnika naglo prestaje:

- Pozornost svima! Zrakoplovi neka budu spremni za hitno uzlijetanje!

Mehaničari naviru iz hangara, za njima piloti. Turit sjedi na mojem lijevom krilu. Miluje me pogledom svojih inteligentnih smeđih očiju. Otkako sam ga doveo iz Norveške, najdraže mu je da se izvali na krilu zrakoplova. Silazio bi tek kada se upali motor. Zatim bi trčao straga za zrakoplovom i udaljavao se čim bi motor jače zatutnjio.

Arndt donosi telefon na produžnom vodu.

Zapovjedni časnik traži satnika Spechta. Objašnjava mu situaciju:

- Amerikanci se približavaju preko mora prema obali sjeverne Nizozemske. Danas prvi put pokušavamo napad u zatvorenoj formaciji s više od četrdeset zrakoplova.

Baza naređuje;

Moji su pratili moje spuštanje, imam puno povjerenje da će me izbaviti odavde. Samo da ne bude tako hladno, i da prestane ovo vječito dizanje i spuštanje. Pogledam na sat, stao je. I njemu nije odgovarao doticaj s vodom. Kada sam iskakao poderao se moj desni džep na koljenu, rasulo se ondje pohranjeno pakiranje za nuždu, a ispao je u tome svemu i moj pištolj iz navlake. Otkopčao sam sigurnosni pojas sa signalnim svjetlom i odapeo raketu. Što još učiniti?

Nebo iznad mene i dalje isprekrižano tragovima zrakoplova. Jedan zrakoplov dolazi sprijeda u mojem smjeru i to s juga. Mašem poput luđaka. Primijetili su me. Nemam želje i dalje valjati se u moru kao kakav šugavi pas.

Spasilačka služba "Weihe" iz postrojbe s Focke-Wulfovima leti nisko iznad mene. Mašu mi i ponovno se spuštaju, uvjeren da će me pokupiti. Dobacuju mi gumeni čamac, zbog kojega zamalo da nisam ispao iz svoga čamca. Nisam pazio, gledajući njihov manevar s čamcem i nagutao se dosta vode - voda je strahovito slana. Potom me poklopio preko glave jedan veliki val.

Da bih se dokopao čamca koji mi je dobačen, morao bih zaplivati nekoliko metara. Trebalo mi je dosta truda i vremena da u tome uspijem, poslije sam bio prisiljen ispružiti se da bih se oporavio od potpune iscrpljenosti. Možda sam ležao neka dva sata, dok se napokon nije pojavio pramac spasilačkog čamca.

Jake ruke me uzimaju k sebi, podižu.

Spašen!

Sklopčan u vunenom pokrivaču stižem u Heligoland, odakle će me služba "Weihe" nakon toga otpremiti natrag u polazište, u Marx.

5. listopada 1943.

Otpratio sam pakao i danas lebdim. Prošle noći sam s pilotima proslavio nečiji rođendan. Bilo je veoma naporno, o čemu najbolje svjedoči izgled sobe posade koja danas podsjeća na jutro poslije bitke.

Popodne s četiri zrakoplova idem na spašavanje iz mora. Jučer sam ja bio taj koji je ležao bespomoćan, sada letim iznad valova - pretražujemo u potrazi za preživjelima s broda koji je potonuo poslije sudara s plutajućom minom.

Izmaglica i magla poigravaju iznad mora. Vraćamo se u bazu nakon potrage od sat i pol bez ikakva rezultata. Kao što se običava reći: još jednom je more uzelo svoj danak. Sretan sam da me mimoišla takva sudbina.

8. listopada 1943.

Iz mojeg dnevnika...

Datum - 8. listopada

Let-1422

Uzletište Marx.

Prizemljenje - 15.21

Trajanje leta - 59 minuta

Opis - formacija s borbenom pratnjom presretnuta iznad sjeverne Nizozemske. Srušena jedna leteća tvrđava južno od Dollarta.

9. listopada 1943.

Poslije naše jučerašnje zračne pobjede (moje sedamnaeste zračne pobjede!) prisilio sam sebe da danas ne sudjelujem u lovu na leteće

tvrđave iznad Flensburga bez očite veće potrebe.

Moj je mehanizam za podešavanje nagiba oštećen, a neophodan je pri svakom slijetanju, u što sam se uvjerio kada sam aterirao na otočju Westerland.

10. listopada 1943.

Yankeeji nas ne ostavljaju na miru. Danas u povećanom obimu napadaju Munster. Taman kad sam bio spreman navaliti na formaciju letećih tvrđava iznad zapaljenog grada, presreli su nas Thunderbolti.

Razvio se divlji zračni dvoboj. Nalijeću nezgrapno leteći velikom brzinom i nestaju. Manevriraju nepredvidljivo, međutim Messerschmitti su u rukama izvrsnih pilota.

Za sukoba prvi put promatram majstorije Messerschmitta 110, jednoga iz borbene skupine 76, ispaljuje svoje rakete na leteće tvrđave. Dva američka bombardera eksplodiraju u zraku. Odmah zatim nekoliko Thunderbolta iznenadno napada. Časnički pripravnik Barran, Fuhrmann i ja spuštamo se pred njih da ih dočekamo.

Od moje prve paljbe dobija svoje Thunderbolt ispred mene. Fuhrmann rješava sljedećega. To nam donosi skupni napad ostalih Thunderbolta na naša leđa. Probao sam sve trikove koje znam, primijenio svaki od njih, nisam slab u zračnoj akrobatici ali na koncu sam pobjegao onome najobičnijem - spirali uvis, znajući da Thunderbolti ne mogu oponašati ovo izmicanje. Niti Barran a ni Fuhrmann nisu bili svjedoci moje igre s Thunderboltima, njih je priklještilo deset ili dvanaest progonitelja Amerikanaca iza njihovih repova.

Procjenjujući da to sada mogu, vratio sam se ponirući u gužvu da bih svojim pucanjem skrenuo pozornost od Barrana i Fuhrmanna. Pucao sam tek toliko da me uoče i loše sam zapravo pucao. U srljanju amo-tamo otkrivam da ne vladam kormilom za visinu. Bjesomučno padam do 3.000 stopa. Gdna situacija s ružnim predosjećajem. Cijeloga me oblio hladan znoj i moje se ruke počinju tresti.

- Knoke - velim sam sebi - sada moraš uraditi ono jedino što se mora uraditi!

Utčen do dna duše, pokušavam pokrenuti bočnu ručicu koja se zaglavila. Podižem noge s pedala i njima udarim ručicu. Pomoglo je.

Jak trzaj, moja glava udara o bočni prozor, i gle čuda - zrakoplov se sam od sebe vraća u normalnu letnu poziciju.

Barran je ponirao skupa sa mnom, ali se skamenio i nije se javljao preko radija.

Malo poslije mene silazi na uzletišta jedan Focke-Wulf. Slomljen mu je stajni trap, stoga se prevrnuo i nakon prevrtanja zapalio. Pilot je ostao zarobljen na svome sjedištu, izgorio je do smrti pred mojim očima prije nego što bih ga dospio izvući. Bio sam potpuno nemoćan da mu pomognem, da išta učinim za njega. Jedino sam mogao izbliza promatrati kako polako živ izgara u razbijenom zrakoplovu. Nisam se dugo uspio pribitati, drhtao sam u koljenima.

Da se ne bismo opušitali, strovalila se pošiljka bombi teških bombardera na naš inače zaštićeni aerodrom.

17. studenoga 1943.

Šalju nas - 14. listopada, 13. i 15. studenoga - u akciju protiv formacije teških bombardera koji lete iznad Rheinlanda. No, uskratili su nam zadovoljstvo; svaki put upadamo u žestoke dvoboje s pratećim Thunderboltima, Mustanzima i Lightningzima.

Ovoga jutra piloti iz tri lovačke i bombarderske eskadrile odlaze na smotru i paradu u Acmeru pred maršalom Goringom koji će se po običaju pojaviti s oko trideset vozila u svojoj službenoj pratnji. Prisjećam se moga razgovora s njim zbog uspjeha u rušenju letećih tvrđava. Njega je točno zanimalo kako to izvodimo. Tada je bio rekao:

- Ja vas ne mogu dovoljno nahvaliti, čestitam!

Trenutno sam bio vodeći na području divizije s 15 oborenih teških bombardera. Satnik Specht i natporučnik Frey bili su drugi i treći po redu, s četrnaest i petnaest zračnih pobjeda.

Goring je ostavljao posebno izuzetan dojam. Odjeven u svojevrsnu blistavu sivu uniformu, nosio je kapu i epolete ukrašene zlatnim trakama. Nevjerojatan čovjek; isturene noge u grimiznim čizmama od jelenje kože, s podbuhlim i debelim licem kao da je bolestan. Imao je seljački glas, ali meni veoma srdačan. Znao sam da mu je zrakoplovstvo priraslo za srce, zanimalo se za svakodnevni život zrakoplovnih posada.

Od mene je tražio da mu točno navedem koliko sam neprijateljskih zrakoplova srušio. Naročito je htio doznati kako je to bilo s mojim prvim Mustangom lani. On se dobro sjećao toga slučaja. Po njegovu mišljenju zrakoplovi Mosquito “nisu bili ništa drugo nego paklena gamad” i “smetnja na našim leđima”. Neprestano je to ponavljao emfatično. Dvojica pilota koji ga posjetili u Berlinu i ostali s njime nasamo podnijeli su grdne muke, jer ih je davio svojim budućim govorom, a zadržao ih je puna dva sata.

Meni je osobno dodijelio njemački Zlatni križ.

Goring se poslije Često obraćao nama borbenim pilotima, da bismo s njime raspravili pojedinosti oko obrane Reicha.

Utuvljivao nam je da zračne posade koje sudjeluju u obrani Reicha moraju znati sve o nedostacima zračne obrane na Zapadu. Priznavao je veličanstveni napor britanskih borbenih pilota Royal Air Forcea u obrani Britanije, pohvaljivao njihovu srčanost ističući je kao jedinstven primjer. Susretali smo ga i kada je napominjao da zapovjednik njemačkih zračnih snaga ima samo nejasnu predodžbu što se događa kada ulazimo u borbu s jakim američkim formacijama. Smatrao je da su s tehničke strane naše performance podređene u svakom pogledu. Pobjede u Poljskoj i Francuskoj samo su uspavale na njihovim lovorikama Vrhovno zapovjedništvo Njemačkih zračnih snaga. Broj zračnih operacija bio je neodgovarajući uloženoj tehnici i ljudstvu, tim više što je omjer 8:1 u korist neprijatelja. A kako to da smo ipak uspijevali? Goring: zbog našeg izuzetnog morala i podstreka koji smo davali našim zrakoplovnim snagama. Što nam nedostaje? Više zrakoplova, bolji zrakoplovni motori i nekoliko novih zrakoplovnih stožera koji će regionalno rukovoditi budućim operacijama obrane.

19. studenoga 1943.

Poslije beskorisnog jučerašnjeg napada i izjalovljenog presretanja, sletjeli smo kasno navečer u zračnu bazu u St. Tront u Belgiji.

Vrijeme loše, gotovo da je nemoguće zamisliti gore. Nizozemska i Belgija leže pokrivene sumornim i mračnim nebom, šibane olujama. Dižemo se kroz usjeka među oblacima na uobičajenu visinu za obračune s uljezima, toliko je hladno da prijeti zamrzavanje i to unutar oblačne mase. Kao da smo tko zna koliko sjevernije. Naši su

se Messerschmitti caklili na zubatom suncu, dok su njihovi motori Daimler-Benz obilježavali vlažne tragove na ledenom jesenskom nebu. Na našim se maskama za kisik dah ledi.

Letjeli smo u zatvorenoj formaciji, poput ždraloiva u selidbi. Baza javlja o približavanju jake formacije letećih tvrđava preko mora. Jedan od nas, to je bio Fuhrmann, postupno zaostaje iza svih i počinje gubiti visinu, kao da se zamorio poslije duga uspona.

Preko radija doznajem da ima poteškoća sa svojim motorom. U ovome slučaju i u posve tmurnom vremenu, ako mu je stalo do vlastita života, nema drugog izlaza osim da iskoči. Ali, zrakoplovni je narednik imao sreće: njegov motor nije otkazao. Poslije smo zajedno letjeli, ali i odustali od napada, jer su neprijateljski bombarderi odustali, dok su Thunderbolts u njihovoj pratnji unaokolo patrolirali nalik na "sjededeće patke".

Kroz otvor u oblacima spustio sam svoje jato mimo i sigurno u St. Tront.

Erich Fuhrmann je posljednji sletio, krivudavo i nespretno, na sam kraj poletnosletne staze. Počinje padati lagani snijeg, što je prilično neuobičajeno u ovo doba godine - naši zrakoplovi okruženi smrznutim snijegom izgledaju kao čudovišta iz bajke.

Sjedili smo u bučnom društvu kad je banuo Fuhrmann, sa zaparenim čašama vrućeg rum-punča u rukama. Njegov je motor opet bio u redu i nije izazivao nevolje: u pitanju je bila crpka za dovod goriva. Ispočetka Fuhrmannu nije bilo do partije karata, u načelu klonio se svakoga hazarda, takva razonoda nije postojala u njegovu životu.

Ali, od današnjeg dana ništa više nije bilo isto: Fuhrmann je ušao, zagledan u svoje ruke, osobito u kažiprst. Netko ga je dovukao do stola i posjeo. Kao i prije, netko je dao svojih pet franaka, budući da Fuhrmann nije nikad imao novaca kod sebe. Toliko je čudnoga bilo u njegovu životu, nitko nije razumijevao njegove sklonosti, njegove misli. Sada, najednom, gurnut s vrata za kartaški stol nastavio je s igrom. 1 što je još nevjerovatnije: počeo je pobjeđivati. Povećavao poklonjeni ulog iz kruga u krug. Uzeo nam je banku, mi smo se počeli povlačiti. Događalo se nešto nesvakidašnje. Prolaze sati, oblak plavog dima lebdi do tavanice. Redaju se na podu prazne

boce, prisutni shvaćaju da se uplela neka viša sila, kojoj oni nisu dorasli.

Gledam Fuhrmanna i sjećam se kako je to bilo kad je stigao u eskadrilu prije nekoliko mjeseci i postao jedan od naših drugova. Nebo je njemu kao i nama bilo element u kojem smo i za koji smo živjeli. Nebo nam je davalo osjećaj da smo daleko od ratnih zbivanja. Dijelio je s nama osjećaj domoljublja, bio je dobar vojnik kao što je bio i dobar pilot. Kad ne letimo, Fuhrmann je pronalazio posebno zanimanje za sebe gdje god se zatekao, oko uzletišta, u hangarima, u kantini, na zbornom mjestu. On je jednostavno bio negdje ovdje, nitko nije zasluživao njegovu pojedinačnu pozornost. Ako bi nas napustio, mora da ga je nešto njemu važno odmamilo. Rijetko je otvarao usta, iako ga je malo tko slušao kada je govorio. Jednom kada smo pričali da je ovdje primimo i da je jedna od nama poznatih djevojaka "tiha voda koja brege dere", on se namršteno okrenuo i udaljio. Taj i takav Erich Fuhmiann sada trijumfalno odlazi iz kantine, zarađenih je 600 franaka strpao u otrcani novčanik skupa s ulogom koji su mu drugi poklonili, ljubazno se nasmijao i — zdravo društvo, ispraćen je u potpunoj tišini, svi su ga osupnuto promatrali.

U podne ponovljeni let. Vrijeme - nepromijenjeno.

Fuhrmanna nema na slijetanju, opet je bio na začelju. Kažu da je njegov zrakoplov stalno gubio visinu, dok napokon nije nestao s obzorja u rubnom oblačnom sloju. Izvijestio sam o njegovu nestanku, od večeras je na snazi opća potraga, uzalud smo čekali do mraka.

Tada - telefon. Svi me gledaju sa zebnjom. Pronađena su krila i rep, kokpit s tijelom pilota utonuo je u bezdan močvare. U gužvi iskrivljenoga metala spasilačka je ekipa pronašla poderane dijelove pilotske odjeće i novčanik, u novčaniku šest novčanica i francuski petak, Fuhrmann!

Ljudstvo oko mene stajalo je bez riječi, kao smrznuto.

23. studenoga 1943.

Podnevna crna novost: satnik Dolenga poginuo pri padu zrakoplova. Stavili smo na zid njegovu fotografiju kojom obavještavamo da je umro naš drug.

Narednik Wolny, poručnik Steiger, časnički namjesnik Kolbe, poručnik Gerhard, narednik Kramer, narednik Dolling, poručnik

Killian, zrakoplovni narednik Fuhrmann ...

Tko je sljedeći?

Tisuću letova podrazumijeva tisuću prizemljenja, zapravo ateriranje ne možete izbjeći nekad ovako nekad onako, jednoga dana je to posljednji put!

Svaki redak o našim drugovima i svaka crtica o njima nama je prisjećanje koliko smo bili međusobno bliski, tako reći jedna obitelj. Prisjećamo se njihovih pokreta, koraka, njihova smijeha i glasa. Jedino nas odbijaju proturječni prizori, pogotovo njihova smrskana tijela. U takvim slučajevima odvrćemo oči... Volimo život...

Osim toga, oni za nas nisu stvarno mrtvi - Dieter, Dolenga, Fuhrmann, Steiger, Kolbe i ostali. Oni jednostavno nisu već dugo s nama, oni su negdje daleko od nas. Bog ih je uzeo k sebi, to je ono što želim reći njihovim majkama. Oni su ostali negdje gore u oblacima - našim oblacima koje mi tako dobro poznajemo i koje toliko volimo.

11. prosinca 1943.

Dana 26. i 27. studenoga kao i 1. prosinca sudjelovali smo u borbi s američkim zrakoplovcima iznad Ruhra i Rhinelanda. I tako se povećao moj ukupan zbroj srušenih neprijateljskih zrakoplova na dvadeset.

18. prosinca 1943.

Amerikanci dolaze skoro svakoga dana. Jučer sam sjedio u autu koji me je trebao odvesti do vlaka kada je preko zvučnika objavljena uzbuna. Istrčao sam i pohitao do svoga "Gustava". Vozač je samo vrtio glavom, a Arndt je potihom rekao kako ne bi bilo zgoroga da ostanem još nekoliko dana.

Na visini od 10.000 stopa okrećem i napuštam operaciju, moja nazočnost nije neophodna. Wenneckers preuzima zapovijedanje, srušili su dvije leteće tvrđave i jedan Thunderbolt. Jesam li im potreban? Nisam.

Danas sam slobodan.

Jungmeier me vozi na kolodvor. Stojeći na peronu vidim da su moji još jednom poletjeli. Poslije dugog vremena sudjelujem promatrajući

let svoje skupine kroz prozor vlaka u vožnji. Prvi put poslije godine dana nisam s njima.

20. prosinca 1943.

Lilo i ja u Berlinu. Uživamo nekoliko dana, posjećujemo prijatelje, idemo na predstave, u operu, u kazalište.

Jedva prepoznamo Berlin: jako se promijenio. Na stotine i tisuće stranaca: Danci, Francuzi, Nizozemci, Belgijanci, Rumunji, Bugari, Poljaci, Česi, Norvežani, Grci, Talijani, Španjolci. Mogu se čuti svi europski jezici u kinima, kazalištima, restoranima, kabaretima, u prijestolničkoj gradskoj željeznici i u autobusima. Svi ovi stranci guraju u stranu domaće stanovnike Berlina. Lilo i ja nismo htjeli nigdje sjesti.

Živcirala me ova babilonska zbrka svih mogućih jezika. Ljudima koji ovdje žive nije lako, život u ratu postaje primitivan, to je realnost. To je nešto što mi vojnici tek otkrivamo, postajemo svjesniji rizika naših života u velikoj borbi koju vodimo svi zajedno. Zaprepašćujuće je da ljude u gradu zanima jedino razonoda i zabava. Ovo je tipično područje s građanskim mentalitetom, slijepo za osnovne razloge naših ratnih napora i žrtava.

Gledao sam stožerne časnike stacionirane u Berlinu, nalickane, dotjerane, dobro očuvane, besprijekorne u njihovim paradnim uniformama. Živim daleko odavde, u drugačijem svijetu i stekao sam sasvim različita mjerila. Ovdašnja situacija čini me bolesnim.

22. prosinca 1943.

Zajedno s Ingrid išli smo obići moje roditelje u Schieratzu, i tu sam sa svojom obitelji napokon našao smirenje. Duge vožnje zimskom okolinom preko obala Warthe na saonicama s konjskom zapregom.

Lilo i ja sretni smo da smo zajedno. Ingrid, ta divna kovrčava glavica, ne sustaje, njoj se ovdje sviđa. Ipak, radije bih bio s mojima na uzletištu, gdje bih udisao vonj zrakoplova i osluškivao zvuk motora.

26. prosinca 1943.

I drugi je Božić bio i prošao. Rat još uvijek vlada licem ove zemlje. Rano jutros dolazi brzojav:

“Falkensamer poginuo - Sommer ranjen - Specht”.

Nema zahtjeva da prekinem boravak i da ga skratim, niti da se odmah vratim u formaciju, ali shvaćam kako im je i da sam im potreban što prije. S obzirom da je Falkensamer vodio svoje jato a Sommer svoje, ja sam bio jedini zapovjednik koji je preostajao za predstojeće operacije.

Dva sata po primitku brzojava, ja sam u prvome vlaku koji polazi odavde. Lilo me razumije, ona je takva kakva može biti supruga vojnika. Ispraća me, maše i smije se dok kreće ekspres.

Hoćemo li se ikada više susresti?

27. prosinca 1943.

Putujem dan i noć. Jungmeier me dočekuje na željezničkoj postaji u Wunsdorfl. Vozi me na uzletišta koje je sada naša nova baza i kamo je jato premješteno u posljednjih nekoliko dana. Dobro je opremljeno još u mirno doba i nedavno je obnovljeno.

Odmah se javljam:

- Natporučnik Knoke vraća se na dužnost. - Specht mi smijući se steže ruku:

- Nadam se da se ne ljutiš, stvarno si mi sada potreban, vjeruj mi. - Opisuje kako je Falkensamer izgubio život. Duboko sam nesretan zbog pogibije toga prvorazrednog časnika. Naočita izgleda, visok, vitak, bio je veoma omiljen među zrakoplovnim posadama i izuzetno šarmantan. Bio je rodom iz Beča i prethodno služio u austrijskim zračnim snagama. Njegov je otac kao carski časnik sudjelovao u Prvome svjetskom ratu. Voljeli smo Falkensamerovu suprugu, s kojom smo se Lilo i ja susretali u Jeveru prije nekoliko mjeseci.

Za razliku od Spechta, Falkensamer je bio jako visok, to mi sada pada na pamet dok Specht sjedi preda mnom u kožnoj letačkoj odjeći, i koji je nizak; on je zapravo najniži čovjek u cjelokupnom letačkom sastavu.

U posljednjih deset mjeseci srušio je dvadeset teških bombardera. Njegova točnost dolazi do izražaja i u zraku, taj ne promašuje pod cijenu vlastita života.

Sve u svemu, Specht je težak i nepopustljiv zapovjednik, imao sam s njime mnogo svađa. Nekoliko tjedana ranije prigovorio mi je jer su neki od mojih pilota išli plesati u obližnje naselje s djevojkama koje

su bile poznatije po svojim dražima negoli po svojem moralu. Tražio je da povedem disciplinske mjere protiv mojih ljudi, što je bilo sasvim besmisleno i beskorisno.

- Ja to neću uraditi - rekao sam.

- Onda vi niste podesni za zapovijedanje - pobunio se sav bijesan, mali je čovjek u tome trenutku stvarno bio izvan sebe.

- Ako je tako, morate naći novoga zapovjednika. - Morao sam ga spustiti na zemlju.

- Kroz posljednjih nekoliko mjeseci koji su bili teški za sve nas, moji su piloti srušili više neprijateljskih zrakoplova nego druga dva jata i više zapovjedništvo skupa s njima, je li tako?

Unatoč njegova prgava temperamenta, čega se nikada nije uspijevaosloboditi, ja sam ga jako cijenio - nema sumnje, bio je velik čovjek.

31. prosinca 1943.

Pripremali smo zabavu u mjestu za Staru godinu. Međutim, u 17 sati dolazi Spechtovo naređenje da se posade ne smiju udaljavati. Jedino se dopušta proslava u našoj kantini. Specht nije nikada provjeravao da li se i koliko ispunjavaju njegova naređenja, i kada je u 20 sati banuo u našu kantu; svi smo bili u povišenom raspoloženju. Pred nama prazne boce likera. Specht traži pozornost da bi objasnio razlog svoje naredbe te kaže:

- Gospodo, iz divizije mi je priopćeno da noćas slijedi važna odluka. Radi najveće operativne spremnosti zrakoplovnih posada, ja sam zabranio uobičajeno novogodišnje slavlje. Mi ćemo provesti zajedno posljednje sate stare godine i ići u postelje odmah iza ponoći.

Izgovorio je to mimo, na svoj suhoparan način. U ponoć, upravo kada je počela nova godina, iz divizije poruka: Specht je unaprijeđen u bojnika!

Specht zgromljen, zbunjen, bez riječi. On je zaista očekivao specijalno operativno uputstvo za našu zračnu formaciju. Prva njegova reakcija: otpušta pilote. Zamalo, nikoga više u kantini... Čuo sam ih kada su se pjevajući vraćali iz mjesta u sitne sate, izjutra će se oporavljati od mamurluka.

I meni je pucala glava.

Jedino smo se nadali da barem na novu godinu neće pristizati Amerikanci. Minula je ratna 1943. godina.

Okršaji na "aleji bombardera"

"Dijagnoza: fraktura lubanje, fraktura kičme, modrice na ramenima i na zdjelici, potres mozga, privremena paraliza ..." - 1.000 teških bombardera prema Berlinu - "Kako dugo to može potrajati?" - Tijelo narednika Velta pronađeno u žitnom polju - Katastrofalno; šest zrakoplova odlazi, vraća ih se samo četiri!

4. siječnja 1944.

Cijeli nas tjedan leteće tvrđave ostavljaju na miru.

Današnje njihovo okupljanje - sektor Dora-Dora.

10.02 - prvi zadatak u ovoj novoj 1944. godini. Preko Munstera i vatre naše protuzračne obrane u susret jakoj formaciji letećih tvrđava.

Primjenjujemo zatvoreni napad na izdvojenu skupinu. Pri tome - opasno oštećenje, na repu. Prestaje rad motora, dohvatilo me zrno protuzračne obrane. Jedan Thunderbolt ponire prema meni i puca. Wenneckers priskače i gruva iz svojih topova. Ulažem sve snage. Nema odlaganja: moram napustiti zrakoplov koji gori. Skidam poklopac, odvezujem se. Ponavljam sve što mi je već itekako poznato, sada je to rutina.

Prije nego sam pripravan za ono što slijedi, držim se grčevito za sjedište. Visim s lijeve strane. Zapeo padobran za prtljažnu komoru. "Gustav" se praktično izvrnuo na leđa, a ja još uvijek ne mogu osloboditi lijevu nogu. Pokušavam promijeniti položaj ali užasna snaga zračne struje ne dopušta mi da se odbijem od trupa. Vrištim od boli, preko mene liže plamen. Zrakoplov podrhtava, zatim se vrti u kovitlacu dok strelovito pada prema zemlji. Ne mogu pomaknuti udove od zračne struje i vjetra. Ako nešto ne poduzmem i ako se nešto ne promijeni, odoh ja i to je onda kraj.

Prokletstvo!

Kako se spasiti? Kako ...? 10.000 stopa.

Teče mi krv iz nosa dok se desnom nogom odupirem o upravljačku ploču. Zrakoplov se napola okrenuo od pritiska na dugme za

upravljanje, pada čini mi se slabijom brzinom. Nešto me udarilo u leđa, oslobodio sam se. Obljeva me krv.

Nemam pojma što se poslije događalo.

Kada sam došao k sebi, bio sam ispod oblaka i pod rastvorenom kupolom padobrana. Nisam mogao disati i borio sam se za dah. Oblak se prostirao negdje na visini od 600 stopa, moj se padobran divlje ljuljao sjedne na drugu stranu.

Lagano udaram o krov neke kuće, jedva sam se spustio na smrznutu zemlju u nekakvom vrtu.

Ponovno gubim svijest. Sljedeće čega se sjećam, bilo je u ambulanti.

Rengenski pregled u bolnici u Munsteru. Dijagnoza: fraktura lubanje, fraktura kičme, modrice na ramenima i na zdjelici, potres mozga, privremena paraliza s desne strane leđa.

Neprekidno povraćam. Oporavljam se u sobi sa širokim prozorom, povremeno me izvode iz te sobe na pokretnom krevetu. Trpim velike bolove i želim što više spavati, kako bih lakše podnio dane u bolnici.

Danas bi trebao biti moj oproštajni bolnički dan, sutra ću otići odavde s Lilo i malom Ingrid.

Večeras sam konačno potpuno pri sebi.

Preko puta mene u sobi leži natporučnik iz bombarderske formacije, jedan drugome kratimo vrijeme; on je bez obje noge, žrtva protuzračne obrane u Rusiji.

30. siječnja 1944.

Prošlo je 26 dana otkako sam srušen. Nisam više u velikoj bolnici, prebacili su me u stanicu hitne pomoći blizu uzletišta Wunsdorf, ovdje sam uz svoju eskadrilu. Svakoga dana mogu nadgledati bazu, zavaljen u platnenoj stolici.

Suprotno strogim zabranama, pokušavam hodati.

Jutros nas premještaju: smjestit ćemo se u Arnhemu, odakle ćemo nadzirati nizozemsko nebo i presretati teške bombardere. Na štakama odhramao sam do svoga "Gustava", skupa s ostalima. Specht je bio iznenađen, ali nije bio nimalo nezadovoljan što me vidi.

13.05 - krećemo.

Hitno iznad oblaka, napadaju nas Spitfirei. Iznenađeni, nismo se najspremnije suprostavili Tommyjima. Lete na nas kao roj stršljena.

Sada se svatko bori sam za sebe, nisam uopće u prilici da pucam. Loše nam se piše.

Blizu Hilversuma moj je zrakoplov pogođen, sva je sreća da sam mogao sletjeti na trbuh, svega kilometar od uzletišta u Hilversumu.

Specht se jedini iskazao, oborio je svoga protivnika.

Jato br. 4 - četvorica nisu preživjela, jato br. 6 - odoše trojica zauvijek, glavno zapovjedništvo - pao jedan. Ja sam ostao bez jednog narednika (Nowotny) koji mi je bio dodijeljen prije nekoliko tjedana.

Zrakoplovni narednik Raddatz također prizemljen u Hilversumu, zajedno ćemo se vratiti u Wunsdorf.

10. veljače 1943.

Dojava:

"Koncentracija neprijatelja u sektoru Dora-Dora".

10.38 - idemo.

"Na 25.000 stopa iznad Rajne", naređujem, Specht je bolestan i ja privremeno zapovijedam jatom. Na 25.000 stopa iznad jezera Dummersee zastaje nam dah: otprilike 1.000 teških bombardera u smjeru istoka, zaštićeni jakom borbenom pratnjom. Nikad prije nisam vidio tako impozantnu zračnu armadu; - nema nagađanja: sto posto idu na Berlin, skupa s pratnjom mora da ih je oko 1.200.

Protiv svih njih - samo nas četiri. Odlučujem se za skupinu letećih tvrđava s lijeve strane, frontalni napad. Amerikanci pretpostavljaju kakve su mi namjere, mijenjaju kurs pa moj zamišljeni napad otpada.

Čekam bolju poziciju za drugi frontalni napad. Moja četiri Messersmitta u zbijenoj V-formaciji nastoje presjeći postojeći neprijateljski raspored. Preko radija požurujem pilote i ujedno savjetujem da budu hladnokrvni i paze na svaki svoj pucanj. Važno je da smo zajedno kao skupina. Thunderbolts sprijeda htjeli bi nas omesti prije nego se strmoglavimo na bombardere.

Raddatz tako reći krilo do krila sa mnom, prelazi me prije nego smo otvorili vatru na naše mete. Baš što sam namjestio svoj ciljnik, bljesnulo je na zrakoplovu iza mene i Raddatz naglo jurne u dubinu. Nisam ga pratio, ne znam što se dogodilo, jer sam bio zauzet pucanjem.

Kružim iznad moje leteće tvrđave, pucam po njoj: krila se otkinula. Ogroman zrakoplov poletio nadolje, izgubivši svaki nadzor nad svojim letom. Raspao se nekih 5.000 do 10.000 stopa niže.

Oboreno više od deset letećih tvrđava.

Leteći osamljen iznenada nailazim na osam Mustanga, njihovi su piloti po svemu sudeći neiskusni. Poslije nekoliko oštih okreta i lupinga, odlazim i vraćam se da bih obigravao oko repa jednoga od njih. Otvorio bih vatru ali opkolila me družina Thunderbolta. Izbjegavam ih letom u obratnom smjeru, naglim penjanjem, spiralnim manevrima. Niti jedan me ne prati. Pokušavam doći u položaj da bih pucao u donji stražnji dio ili rep nekoga Mustanga ili Lightninga. Bez uspjeha.

Možda bih se mogao podvući pod skupinu letećih tvrđava i otvoriti vatru po njihovim donjim dijelovima ili sa stražnje strane, no prije nego sam išta poduzeo, opet sam progonjen. Dva Thunderbolta na mene, na poklopcima njihovih motora crno-bijele oznake. Naglim obrušavanjem bježim u oblak.

11.41 - slijetanje u Wunsdorfu. Doznajem da je Raddatz mrtav. Gadan udarac za eskadrilu: Raddatz je bio u njenom sastavu otkako je osnovana, malo tko je letio virtuoznije od njega. Nesebičan, požrtvovan, pun razumijevanja za svakoga. Jednostavno ne mogu vjerovati da ga više nema.

11. veljače 1944.

Danas iznad Mainza prsa u prsa s Amerikancima koji su pratili njihove leteće tvrđave.

Za predah: slijetanje u Wiesbadenu.

20. veljače 1944.

Dva obračuna s formacijama letećih tvrđava nad sjevernom Njemačkom i iznad Sjevernog mora.

Specht mora na prinudno prizemljenje na danski otok Aroe. Kako se pravdati? Slaba i netočna paljba s moje strane kao da je utjecala na ostale. Na svaki način, popušteno se ne može nadoknaditi.

21. veljače 1944.

Danas dvije prekoredne misije nad obalom. Mi štitimo druge dok ostali iz eskadrile napadaju teške bombardere unaokolo.

22. veljače 1944.

12.54 - presretanje. Amerikanci u prilazu središnjoj Njemačkoj. Možemo povesti u zrak samo pet zrakoplova, poslije prošlotjednih gubitaka. Nema nas nigdje, kao da smo se rastopili.

Da bude još gore, javljaju o novih 1.000 neprijateljskih "teških bebica". Naravno, Amerikanci koji su u međuvremenu smanjili formacije na skupine od trideset ili četrdeset bombardera. Rutu kojom dolaze inače nazivamo - "alejom bombardera". Ova je "aleja" pod budnom prismotrom njihovih krilatih stražara. Danas "aleja bombardera", baš se tako dogodilo, prolazi točno preko moga starog roditeljskog doma u Hamelinu. Polazim u akciju iznad poznatih brežuljaka i planine moga djetinjstva u Hamelinu. U društvu s kaplarom Kreugerom koji je s nama od prije svega dva dana, napadam "tešku bebicu" u formaciji njih oko trideset koliko ih nosi svoj ubojiti teret u dubinu Njemačke.

Posljednja dva tjedna uz moje je topove postavljena automatska filmska kamera. Tako snimljeni filmovi bit će korišteni za uvježbavanje u Letačkoj školi, kao zorna obuka iz prve ruke. Čim pritisnem dugme za okidanje, kamera počinje snimati. Vodim računa da svojim "gledateljima" pružim što raznolikiji program.

Čelni napad na "tešku bebicu" - prvo gađam pilotsku kabinu.

Nakon toga vraćam se, ovaj put s namjerom im udesim rep.

Htjeli bi me se otresti, pa leteća tvrđava naglo skreće na lijevo.

Mladi kaplar također bi oborio leteću tvrđavu, s moje lijeve strane. Dotle iskače posada iz one leteće tvrđave koju sam ja napao. Trup njihova zrakoplova - u plamenu, iza njega se rastegao dugačak trag crnog dima.

Hamelin je ravno ispod.

Goruća leteća tvrđava pada sve brže u okomitom vrtloženju. Strovaljuje se na pašnjak pokraj rijeke i nešto južnije od moga starog roditeljskog grada. Gezir vatre ravno u zrak. Na ovaj pašnjak preko rijeke sletio sam na svome prvome letu prije zaista podosta vremena.

Drugi neprijateljski zrakoplov također pada, tresnuo u šumski pojas južno od Hamelina, na radne prostorije proizvodnje vagona Kaminski. Ovime se mogao podičiti moj pratitelj mladi kaplar, njegov prvi operativni zadatak i prva zračna pobjeda.

Spustio sam se nisko iznad gorućih ostataka. U Širokom luku nadliječem krovove moje stare štakorske rupe. Ulice puste, stanovnici Hamelina zacijelo bojažljivo skutreni u podrumima i skloništima.

S posljednjim kapima goriva - poslije devedeset minuta u zraku - na uzletištu u Wunsdorfu.

Imali smo i drugi susret, kada su se leteće tvrđave vraćale kući. Nije bilo mogućnosti pucati na bilo koji od bombardera, no zato sam utrošio pola sata u obračunu s pratnjom. Thunderbolts su me vruće željeli uhvatiti nespremno, ali nije im se posrećilo.

24. veljače 1944.

Čitavo jutro u očekivanju novosti o noćnoj operaciji u kojoj je smrtno stradao Geiger. Samo nekoliko tjedana ranije on je odlikovan Viteškim križem i unaprijeđen u satnika. Od male grupe učenika Van Dieckena u Vojnoj akademiji, sada sam jedino ja još živ. Hain i Menapace su poginuli u Rusiji prije nekoliko tjedana.

Eskadrila je ostala bez još šestorice koji su danas u podne podlegli u ljutom sukobu s Thunderboltima, Lightningima i Mustanzima koji su pokrivali pohod teških bombardera.

Naša "mala banda" sve je manja i manja.

25. veljače 1944.

Amerikanci i Englezi provode svoje krupne zračne operacije na način koji nama ne dopušta ni najkraći predah. Prevoze na stotine i tisuće tona najrazornijeg eksploziva i fosfora u svojim sve opasnijim i uništavajućim bombama koje će baciti na naše gradove i industrijska središta. Iz noći u noć jauk sirena oglašava nove strahote i nove katastrofe. Kako dugo se to može izdržati?

Divizijska obavijest: ponovno proketo okupljanje u sektoru Dora-Dora! Ovo svakodnevno čekanje na polazak u akciju, ovo permanentno stanje napetosti u kojoj živimo, uništava naše živce do

kraja. Svaki naš let završava s više fotografija na zidu onih koji se nisu vratili.

Koncentracija u sektoru Dora-Dora!

Svaka takva obavijest ima za nas poseban prizvuk: podsjeća nas da smo ovoga trenutka još živi. I to se zajedničko podsjećanje ogleda na našim licima koja su - mračna i izmučena.

Koncentracija u sektoru Dora-Dora!

U tišini se pripremamo za uzlijetanje. Jedan po jedan povlačimo se u sebe, pojedinačno. To je također stečena rutina. Ne treba nam nikakav laksativ da probavimo što će nam donijeti izlazak u sektor Dora-Dora.

16.00 - polazak.

Kružimo uzletištem, potom u formaciji prema poznatom smjeru gdje ćemo odraditi današnju akciju.

- Letite na 25.000 stopa, kurs 2-sjever - poručuje baza. - Teške bebice dolaze preko mora.

Na 15.000 stopa iznad Luneberga susrećemo zrakoplove iz 3. eskadrile. Hladno je, stavljam masku.

20.000 stopa - održavamo radiotišinu. Baza povremeno nadopunjuje prethodno priopćenje.

- Teške bebice sada u sektoru Siegfried-Paula.

22.000 stopa - let u otvorenoj formaciji. Jednolično brujanje u slušalicama; di-da-di-da-di-da... kratko-dugo-kratko-dugo-kratko-dugo ...

25.000 stopa - iza nas dugački vlažni tragovi, kao bijele zmiје.

30.000 stopa - crpka za dodatno punjenje radi besprijekorno, kompas pokazuje kurs 360.

Nigdje uljeza, nemir u nama, napregnuto osmatranje na sve strane. Jako sam naoštren, pretražujem pogledom cijeli horizont, nepregledan sloj oblaka dokle seže vidik.

33.000 stopa - tu se negdje nalaze oni zbog kojih smo poletjeli.

Bijeli tragovi na nebu sprijeda.

Naravno, to su oni!

- Vidim ih - obznanjuje Specht, njegov je zvonki glas pomiješan s pucketanjem.

- Victor, victor - potvrđuje baza.

“Aleja bombardera” prostire se oko 6.000 stopa dolje niže: 600 do 800 stopa ispod nas nadiru teški bombarderi u smjeru istoka, uzduž i iznad njih lovci kao zaštita.

Potpuno sam zaokupljen i uzbuđen prizorom. Specht okreće prema dolje vrškom svoga lijevog krila, i mi smo ostali također spremni za napad. Messerschmitt za Messerschmittom za Spechtom na nižu visinu.

- Za njima!

Radio se pretvara u zvučni Babilon, sa svačijim uzvikom barem jednom. Otkočim topove i prilagodim ciljnik dok silazimo prema metama. Zatim hvatam upravljač s obje ruke, oprezno opipavam okidač desnim palcem i kažiprstom. Bacam brz pogled naprijed: Thunderbolti ponavljaju naš manevar, spuštaju se za nama. Mi smo u prednosti, međutim oni bi nas presreli prije nego se okomimo na leteće tvrđave. Naši lete preko bombarderske formacije u frontalni napad. Pritišćem okidač i moj zrakoplov dršćući mijenja smjer.

- Za njima!

Moja topovska zrna buše rupe na krilu leteće tvrđave.

Prokletstvo!

Pogoditi su me. Vraćam se iza formacije, prateći moje jato, Thunderbolti nas dostižu. Divlji obračun u zraku. Nekoliko puta ponavljam isti položaj za otvaranje vatre na neki od Thunderbolta, ali svaki put odustajem jer su mi za repom najprije dva, pa četiri, pa pet i konačno čak deset napadača.

Svatko, prijatelj jednako kao i neprijatelj, neka se tuče s kim hoće i kako hoće, prosto mu bilo, ali ovo s Yankeejima prelazi sve granice: četiri ili pet na jednoga, kao što oni rade. K tome, malo im je i to, pa im pomažu i tek pristigli Lightningzi, od kojih jednoga uzimam za metu.

Vatra!

V-uuu-m!!! V-uuu-m!!! Dobar pogodak.

Predah - za kratko. Provjeravam instrumente: izgleda sve u redu. Wenneckers juri i izmiče potjeri čak četiri Lightninga, ni na tren ga ne ispuštaju. Smatraju ga svojim plijenom, na svaki način: lov na život i smrt.

- Za njima!

Lightninzi se presijavaju na suncu. Jedan mi je za repom, tvrdokoran neki tip. Pikiram u spirali, motor skviči, brzina je prevelika - postaje opasno. Zahvaća me zračna struja, odskakuju zakovice na krilima. Pucaju mi uši. Polako i oprezno nastojim ispraviti zrakoplov, pomičem se na sjedalu - naprijed i dolje, crni mi se pred očima, podbradak utisnut u prsni koš.

Jedan Lightning pokraj mene, pada sav u plamenu.

- Zbogom - čujem Wenneckersa.

Čas potom Wenneckers leti pokraj mene, mašem mu objema rukama.

- Čestitam - mumljam.

- Taj nitkov je bio iza vas - čujem Wenneckersa.

To je već drugi put da mi Wenneckers "skida" neprijatelja s leđa i repa.

Po slijetanju idem do Wenneckersa, čestitam mu, srdačno se rukujemo. Međutim, Wenneckers mi ne dozvoljava da mu se zahvaljujem, kaže:

- Nema nikakve potrebe, nije potrebno, gospodine. Ja sam jedino želio da vaša supruga ne postane udovica zbog nekakva nitkova. Osim toga, pomislite kakve bi neprilike nastale u jatuu!

Svi mehaničari unaokolo, pozdravljaju izgovorene riječi sa smijehom. Zajedno ulazimo na zbornu mjesto svih posada. U međuvremenu su sletjeli i ostali - bio je to jedan od onih dana kada su se svi sretno vratili.

3. ožujka 1944.

Amerikanci na Hamburg. Specht ne leti, ja sam zapovjednik umjesto njega. Smanjio nam se brojčani sastav: od prijašnjih četrdeset sada nas ima samo osamnaest, i tih sam osamnaest poveo na borbeni let.

Premala formacija za napad na leteće tvrđave. Mojih je osamnaest zrakoplova bilo udaljeno nekih 5.000 stopa kada smo primili dojavu da je Hamburg na udaru. Dok smo hitali prema mjestu gdje bismo sudjelovali u obrani, nekih 3.000 stopa niže i lijevo čak šezdesetak Mustanga; oni nas nisu mogli nazrijeti jer smo letjeli iz smjera sunca koje im je sijalo u oči.

Kakva veličanstvena povoljna prigoda!

Smanjujem gas dopuštajući neprijateljskoj armadi malu prednost, Wenneckers produžuje, pozdravlja, uživa. Napokon sam u situaciji poučiti ga na pravi način, no valja biti oprezan i ne sunovratiti se odmah. Oni nas još ne očekuju. Za njima!

U doslovno okomitom poniranju upadamo usred formacije Yankeeja, istovremeno otvaramo vatru po njima. Potpuno su iznenađeni. Neki pokušavaju u velikoj spirali natrag, neki stradavaju pogodeni prije nego su se dohvatili oblaka (pod vatrom mojih topova - jedan literarni raspad: ode zrakoplov kao da ga nikada nije bilo).

Uzvici kao odjek pobjede preko našeg radija.

Uvečer primam izvješće iz divizije da su na sektoru Caesar-Anton 4 i 7 pronađene olupine ne manje od dvanaest razbijenih Mustanga.

Bila je to samo kap u našoj općoj radosti. Methuselah se nije vratio. Neki su piloti vidjeli Messerschmitt bez krila u padu. Što se dogodilo s Methuselahom?

4. ožujka 1944.

Novosti o Methuselahu: hospitaliziran blizu Hamburga.

Mustang je pogodio oba njegova krila, njegov zrakoplov eksplodirao. Ozlijeđen, ali uspio se spasiti padobranom.

Od staroga društva sada raspolazem samo s Wenneckersom i Festom. Svi ostali piloti mladi su i bez iskustva, a s nama su od siječnja.

5. ožujka 1944.

Zračna bitka s Thunderboltima južno od Bremena.

Rano poslije podne u zraku kratki test letenja za nove pilote koji su jučer pripali eskadrili. Dok uvježbavamo letove na niskim visinama, ponavljam im da mogu biti ubijeni i sada, ako nemaju sreće.

6. ožujka 1944.

Prošle je noći mnogo motora progrmjelo iznad nas, Britanci s više od 1.000 zrakoplova napadaju Berlin.

U podne susret s Amerikancima, ja sam opet zapovjednik sastava. U prvome čelnom napadu srušio sam leteću tvrđavu sjeverno od uzletišta i nakon toga još jednu koja se zapalila. Nisam pratio njihov

pad, jer sam u međuvremenu bio potpuno zauzet obranom od pokušaja nekoliko Thunderbolta da me dohvate za rep.

Izgubili smo narednika Veita, njegovo je tijelo pronađeno u žitnom polju sjeverno od uzletišta, nad kojim je bio i oboren.

U sljedećoj operaciji imao sam sreću i dokrajčio leteću tvrđavu, pogođenu u prvom napadu u kokpit. Vjerojatno su oba pilota bila ubijena, let se završio bez upravljanja ali i bez znakova vatre.

Idući dvoboj s Thunderboltima - puno rupa na mojem repu, motor i moje lijevo krilo također loše. Zbog svega loga jedva sam "dohramao" na naše uzletišta. Po prizemljenju otkriće: odbijen lijevi kotač, desni se ne može uvući - prizemljenje zapravo na jednom kotaču. Na kraju piste odbor za doček: ambulanta kola i vatrogasci, iako takva pomoć nije bila potrebna, s obzirom da sam izveo sasvim pristojno slijetanje.

Odmah tražim rezervni zrakoplov, kako bih krenuo na svoj treći današnji let. Jato br. 4, iako na svome uzletištu, meni je na raspolaganju. Specht i ja smo preuzeli ekipu sa zrakoplovnim narednikom Hauptmannom i narednikom Zambelijem kao našim pratiteljima.

Kada smo polazili u napad na formaciju Liberatora, očekivali smo sukob s četrdesetak Thunderbolta. Oba su naša pratitelja srušena. Zapovjedni časnik i ja na kraju smo se jedva izvukli poslije žestoke potjere, u kojoj je sve visilo o koncu.

Poslije prizemljenja, javlja Diepholz da je netom dodijeljeni zrakoplovni narednik u bolnici, nakon što je srušen i ozbiljno ozlijeđen. U dogovoru s divizijom tijekom noći govori se o tome da se povlačimo iz daljnjih operacija. Ovisi što će odlučiti na višoj instanci: je li povlačenje privremeno ili na duže vrijeme.

Prijedlog nije prihvaćen, rečeno je da nastavljamo s letovima do posljednjeg zrakoplova i do posljednjeg pilota (zaboga, Berlin, glavni grad Reicha, nestaje u plamenu!).

Veoma je tiho u prostoriji za posade. Jonny Fest i ja sjedimo osamljeni na našim stolicama do duboko u noć, nismo mnogo govorili. Gomila ugašenih cigareta, palili smo i gasili jednu za drugom. Samo smo povremeno razgovarali, više se prisjećali ...

Wolny ... vraćali smo se sa sprovoda u službenom automobilu kada je dobačen na ulici vijenac borovine njegove zaručnice. Stidjela se

da stane uz nas pred grobom, bojala se da neće moći zatomiti tugu koja je njome ovladala otkako je prije tri dana čula za njegovu smrt...

Steiger ... izgledom potpuno nalik na brata blizanca, kojega sam upoznao lani u Tubingenu. Zvao se Gerd ...

Kolbe ... njegovo je tijelo pronađeno u ostatku zrakoplova, ali nije imao obje ruke. Njegova je žena pitala za vjenčani prsten. Kako smo joj mogli reći pravu istinu? ...

Kramer ... zašto, o zašto je taj dečko izgubio glavu u času kada je njegov zrakoplov pošao ravno dolje u more? ...

Gerhard ... njegova mi je majka često pisala da joj nisam sve rekao o njenom hrabrom sinu ... nadala se da "smrt njena sina za slobodu našeg naroda i opstanak Reicha neće biti uzaludna ..."

Fuhrmann ... na onome komadiću zemlje gdje je pao njegov Messerschmitt i potonuo u Moor, mi smo u znak sjećanja podigli visok hrastov križ ...

Dolling ... njegove vječite nevolje sa ženama prouzrokovale su mi obilje neprilika ...

Dolenga ... što li se dogodilo s njegovom šarmantnom suprugom? Bio sam kum na njegovu vjenčanju u Jeveru ...

Nowotny ... njegov mi je otac pisao iz Bruna da su dva njegova brata također ubijeni u akciji ...

Raddatz ... njegova draga Myra-Lydia dosta je dugo lila suze, ali nije prošlo puno vremena i utješila se na drugome mjestu. Nije bila jedina koja je otkrila privlačnu stranu njegove ličnosti ...

Arndt... nije se vratio sa svoje prve misije koja je bila i njegova posljednja ...

Reinhard ... moj dobri stari prijatelj, jednom mi je pokazao fotografiju njegovih šestero braće skupa s njime, svi su bili u uniformi i svi odlikovani Željeznim križem prvoga reda ...

Zambelli... volio je svirati na harmonici. Njegova je posljednja svirka prekinuta zbog uzbune usred plesne melodije. Kada se ostatak jata vratio iz akcije u kojoj je ubijen, njegova je harmonika još uvijek ležala na stolu ...

Weissgerber ...

Hetzel ...

Kreuger ...

Veit...

Hofig...

Trockels ...

Trondle ...

Sada smo na okupu samo još Jonny i ja ...

15. ožujka 1944.

9.55 - na presretanje.

Šest zrakoplova odlazi, vraća ih se samo četiri, to je kraj.

Nekoliko stotina Thunderbolta i Lightninga dolazi s više od 1.000 teških bombardera. Jonny i ja prizemljujemo oznojeni kao svinje - oba su naša zrakoplova pogodoena i pretrpjela ozbiljna oštećenja.

Zavaljeni u "kabinetske" naslonjače dočekujemo Spechta koji ulazi u sobu.

- Bit ćemo povučeni iz operacija na šest tjedana - kaže. -Mislím da smo zaslužili ovaj odmor.

Jonny i ja ništa ne odgovaramo.

Specht brzo dovršava cigaretu i izlazi iz sobe, uzimam bocu konjaka iz ormarića s bravom. Dva sata poslije dokrajčujem drugu bocu, prva je prazna.

Sami smo. Jonny priča o svojoj djevojci kod kuće u Weselu. Ja pripovijedam o Lilo: ona očekuje drugo dijete za mjesec dana.

Jonny želi četvero djece, nakon što se prvo oženi svojom djevojkom.

- To je prava stvar - gundža za sebe kao svoj zaključak o svemu izloženom - ovo, naravno, ako išta ostane od nas do tada.

Kada se smračilo, idemo u grad. Alkohol opušta napetosti posljednjih tjedana i pomaže nam da zaboravljamo.

- Kako bi bilo da noćas priredimo doličnu proslavu, gospodine - predlaže Jonny.

Čini mi se da je to dobra ideja: osjećam se slično i spreman sam na bilo što. Odjednom, za nas ne važe nikakva ograničenja.

Udaram Jonnyja u leđa.

- Jonny, moj momče, ti si potpuno u pravu. Noćas ćemo prirediti zaista bjesomučan provod!

Gegamo se cik-cak ulicom, vičući i pjevajući.

Jonny zna mladu udovicu koja živi u mjestu. Penjemo se do njena stana ... Ona ima prijateljice. Pijemo i plešemo dok nas noge drže.

Ništa posebno, osim da smo otišli od tamo svi skupa, nešto toga vremena baš i ne pamtim.

Proveo sam noć u tuđem krevetu.

Doba života i doba smrti

Novi zrakoplovi izravno iz tvornice: 900 kilometara na sat - Afrika otpisana: 120.000 zarobljenih njemačkih vojnika - Amerikanac: "Vi ste stvarno mene oborili? Zbog čega kada sam već bio dokrajčen?" Pucali ste na mene!" - Ne treba se bojati vlastite smrti ako je brza, "strašno je čekanje" i "neodređenost odakle će doći" - Poklopac kokpita kao poklopac lijesa - Naredba koja je čisto ubojstvo - "Rat nije isto što i nogometna utakmica, a nije ni fair-play"

24. ožujka 1944.

Jutros me na zbornom mjestu pozdravilo bučno mnoštvo: "Sretan rođendan vama!"

Jato postrojeno, predvođeno starijim inženjerom: "Sretan rođendan vama!" Idem pokraj stroja i rukujem se sa svakim od svojih ljudi. Dobro sam ih upoznao kroz sve ove godine, svako lice kao da je iz obitelji. Znam zašto me vole: nikada nisam utjecao na njihov ponos. Oduvijek sam bio za stvaranje i razvijanje drugarstva, svi smo bili složni u jedinstvenom idealu koji se zvao "Živjela Peta!"

28. travnja 1944.

Kroz protekli vikend-priljev novih pilota. S izuzetkom zrakoplovnog narednika koji je došao s Istočne fronte, gdje je bio odlikovan Željeznim križem, svi su odreda mladi dočasnici bez letačkog iskustva, upućeni k nama izravno po završenom tečaju ili iz odgovarajućih škola, svi odreda u cijelosti manjkavi za operativne potrebe. Inače, oni su skupina pažljivo odabranih mladih ljudi, s oko 120 trenažnih letova. Dva ratna veterana podučavaju ih slijepom letenju. Dopunski primaju napredne instrukcije o bombardiranju i pucanju iz topova.

Sredinom travnja Barran, naš dobri stari Methuselah, pridružio nam se po otpuštanju iz bolnice.

Novi novcati zrakoplovi iz tvornice. Opremljeni su povećanim spremnicima goriva i s novim pogonom na metan. Neke od njih sam testirao, ubrzanje je od mješavine alkohola i vode. Na mojem je

zrakoplovu kamera, nekoliko je izvadaka prikazano u žurnalu "Deutschen Wochenschau" i vidjeli su ih u kinodvoranama svugdje u Njemačkoj: "Peta se vraća!"

Od 15. do 20. travnja letovi na mlaznom zrakoplovu ME 262 na pokusnom poligonu u Lechfeldu. U horizontalnom letu 900 kilometara na sat. Tisuće takvih zrakoplova bilo bi u operacijama prije kraja godine. Bože pomози Tommyjima i Yankeejima!

Nekoliko tjedana poslije u Zwischenahnu boжник Specht prisustvuje letu ME 163 - za tri minute dosegnuta visina od 25.000 stopa. Pronose se glasine da taj zrakoplov može razviti veću brzinu od 950 kilometara na sat (godine 1941. postizao je preko 600 kilometara na sat). U međuvremenu svakodnevno pljušte američke bombe na industrijska postrojenja. Je li to utjecalo na proizvodnju?

Povlačimo se: otpisana je Afrika u ožujku - zarobljeno 120.000 njemačkih vojnika, svi su oni bili prekaljeni i okorjeli veterani. Situacija u Italiji postaje kritična. Talijani su kao saveznici krajnje beskorisni i nerealni, nikad ništa nisu uradili kako treba. Na Zapadu - buja američko iskrcavanje. Eskadrila se priprema za operaciju "Doctor Gustav Wilhelm" - svaki je pilot prošao ekstenzivne teorijske pripreme i zna kako treba postupiti protiv desantnih brodova i transportera.

Boжник Specht jutros imenovan zapovjednikom jata br. 11. nekoliko tjedana poslije dobio je Viteški križ. Mene je zapalo zapovijedanje eskadrilom br. u (II/JG), obaviješten sam o unapređenju u čin satnika zbog "hrabrosti u susretu licem u lice s neprijateljem" - u 23. godini postajem najmlađi zapovjednik sastava zračnih snaga.

Mali Specht smijao se dok se sa mnom tri puta rukovao i čestitao mi: prvo što sam promaknut u satnika, drugo što sam imenovan zapovjednikom (Kommandeur) i treće zato što mi je Lilo upravo poklonila drugu kćer.

Kakav čudesan dan - zasjalo sunce, a tamni su oblaci nestali s horizonta i sklonili se negdje daleko.

29. travnja 1944.

"Koncentracija neprijatelja u sektoru Dora-Dora!"

Opet ćemo tamo. Tri su se bombarderske divizije ustremile na isto područje (Veliki Yarmouth). Naše formacije u Nizozemskoj javljaju o

jakoj borbenoj pratnji, moj je zadatak obračunati s pratnjom. Ostali, predvođeni Focke-Wulfovima, napadaju bombardere.

10.00 - pozor svima!

Imam izravnu vezu s kopnenim postrojbama. Pravovremeno doznajem:

“Prošli su Amsterdam ... sada su južno od zaljeva IJssel ... nastupaju sjeverno od Deventera ... prelaze granicu Reicha ... zapadno su od Rajne”.

11.00 - čelo neprijatelja leti iznad Rajne.

“Čitava eskadrila na zadatak, čitava eskadrila na zadatak”, odjekuje iz zvučnika na uzletištu. Ispaljuju se signalne rakete i pale signalna svjetla.

Motori bruje. Dižemo se.

Zrakoplovi kružeći odlaze. Uključujem radio i zovem bazu. “Teške bebece u sektoru Gustav-Quelle. Prelazak na poziciju Hanni-8-0.”

“Victor, victor”, prihvaćam.

Nastavljam se uspinjati u širokom krugu napredujući prema naznačenom smjeru.

20.000 stopa ... 22.000 stopa ... 25.000 stopa.

Sjeverno i južno od nas i drugi se također penju, većinom su to Focke-Wulfovi.

“Teške bebece sada u sektoru Gustav-Siegfried, smjer Hanni-8-0”.

“Victor, victor”. 30.000 stopa - postignuto u hipu, zaista je sjajan ovaj novi motor u mojem aparatu.

11.30.

Sa zapada i dolje prvi vlažni tragovi na nebu, to su Lightningi. Zamalo su točno ispod mene, prate leteće tvrđave. Njihova putanja s kraja nakraj vidika. Thunderbolts i Mustanzi vršljaju naokolo i spiralno uzduž trase leta.

Focke-Wulfovi izlaze na scenu. Odvojim se i spustim pod Lightninga u blizini, koji je kružio i čekao sukob. Veliko društvo Thunderbolta, njih oko trideset, iz smjera juga. Na njih sam i čekao. Focke-Wulfovi raskršuju bombardere, prva leteća tvrđava već je u plamenu. Bojnik Moritz polazi sa svojim jatom u bliski dvoboj.

Ludi kovitlac. Postigli smo svoje: svatko ima svoga protivnika. Ja sam zaostao za repom nekoga Lightninga. Leti kao đavao, okreće

se, penje kao raketa. Jednostavno nisam u mogućnosti naciljati ga kako treba, nisam jedan jedini put okinuo.

Pojavljaju se Mustanzi, zrna meni pored glave. Obim rukama pritišćem dugmad, potom brzo bježim u stranu. Moj me pratitelj narednik Druhe pokriva odostraga. Još jedna prigoda za vatru na Lightninga, napokon plotun. Dim iz njegova desnog motora. Prekidam i vraćam se. Hitro pogled unazad; osam Thunderbolta za repom, opet paljba oko moje glave. Bit će da je moj protivnik iskusan borac. Izvodim sve što mi izgleda spasonosno: prevrćem se, pikiram i penjem u spirali. Uzimam dopunsku "injekciju" metanola, ali ne uspijevam uteći progonitelju. Nemam pojma kako sam ga se otarasio, gdje je nestao. Moj se pratitelj pripio uz mene kao da je zalijepljen uz moj zrakoplov. Savjetuje me;

- Idi desno!

Odgovaram "Victor, victor", kao dokaz da sam dobro čuo, premda mi uopće nije jasno zbog čega da pođem desno. I dok tražim pogodan izlaz za sebe, Yankee preda mnom. Otvaram vatru iz svih topova dok se naglo penjem. Ali, što se to događa? Njegovi su drugovi odlučili da me sliste, lete iza mene.

Usprkos ledenoj hladnoći, čitavo mi je lice obliveno znojem. Ovo više nije ludnica, ovo je pakao. U jednome sam trenutku potisnut u sjedište i zbijen, u sljedećem okrenut naglavce i obješen o sigurnosni pojas s glavom praktično priljubljenom za poklopac i krov zrakoplova, gotovo da mi crijeva izlaze na usta.

Svake sekunde slično.

Focke-Wulfovi su u međuvremenu obavili svoj posao. Rekao bih da sam vidio blizu trideset letećih tvrđava kako gorući padaju. No, što to vrijedi? Ima ih još nekoliko stotina, teški bombarderi drže se svoga rasporeda i mjesta u formaciji - spremaju Berlinu vruć dan.

Mjerač goriva pali crveno svjetlo, još kojih deset minuta i spremnik će biti sasvim prazan. Moram dolje, kako bilo da bilo, Thunderbolta nema - otišli su.

Na 3.000 stopa lagano izravnavam zrakoplov da bih horizontalno letio, pretpostavljam da sam u blizini ili susjedstvu Brunswicka ili Hildersheima.

Gledam na sat, možda u narednih četrdeset i pet minuta opet budem na "aleji bombardera". Možda se tada nađe pred mojim

topovima neki tusti bombarder.

Iznad mene nebo iscrtano tragovima zrakoplova, sudionika u mahnitom zračnom sukobljavanju. Moj pratitelj leti u krug i nestaje u sloju oblaka.

Prignem glavu: oko mene desno od repa Thunderbolta, njih čak osam. Svih osam otvara vatru, paljba im je djelotvorna - moje desno krilo guta plamen.

Spiralni bijeg u oblak. Nekakva sjena ispred mene. 1 to je Thunderbolt. Otvaram vatru, ode mu rep.

Vidim dolje zemlju. Odbacujem poklopac, spreman za iskakanje. Uši mi puni štektanje strojnica po gorućem trupu moga zrakoplova. Thunderbolt je opet ovdje, na nekih 100 stopa ispred mene.

Prokletstvo!

Ako sada iskočim, bit ću samljeven njegovim propelerom.

Zato ponirem i pri tome se sagibam u sjedištu da se što više smanjim. Stražnja oplata zaštićuje me od opasnih pogodaka. Krila i trup izrešetani. Ispred moje desne noge zjapi rupetina. Sve mi se više primiče vatra: osjećam nenasnosnu vrelinu. Tresak!

Ploča s instrumentima raspala se pred mojim očima. Nešto me lupilo u glavu. Motor se stišao: u njemu nema više niti kapi goriva.

Nikakvih izgleda za mene. Moja brzina jenjava, upravo nailazi moj protivnik. Kada se izravnam, povest ću njega sa sobom. Pucam. Drhtim čitavim tijelom od živčane napetosti. Samo da ga uspijem povesti sobom!

Moj plotun u samo središte njegova zrakoplova. Diže se gust dim, tren zatim izbija plamen. Otvara se poklopac i pilot ispada.

Zemlja se približava, za mene je suviše kasno da iskočim.

Prelijećem široko polje. Ateriram na nos. Vatra prema mome licu. Zemlja pršti. Težak udar. Trup u oblaku prašine, zatim ruje. Pokrivam rukama lice, odupirem se nogama o polugu kormila za smjer. Sve je gotovo u djeliću sekunde, nešto me omamljujuće tresnulo po glavi.

Ovo je valjda kraj, prohujalo mi je kroz glavu prije nego što sam izgubio svijest ...

Moja glava, moja glava!

Držao sam je s obje ruke i pao na koljena. K sebi dolazim sa spoznajom da netko nepomično stoji ispred mene. Taj netko je visok i vitak kao mlado stablo: Amerikanac?

Pokušavam ustati i sjesti na rub jame. Neznanac sjedi preko puta, na suprotnom rubu. Ispočetka nitko od nas ništa ne govori. A onda Amerikanac ponudi cigaretu. Ja zahvaljujem i odbijam, nudeći ga istovremeno jednom od svojih cigareta. On također neće moju cigaretu, i tako uskoro pušimo svaki za sebe - svoju cigaretu.

- Vi ste letjeli na Messerschmittu?

- Da.

- Bili ste pogođeni?

- Tako nekako.

- Krvarite na glavi...

Osjećao sam da mi krv curi niz leđa. Amerikanac nastavlja:

- Vi ste mene oborili.

- Jeste li sigurni? - pitam.

- Da. Nije mi jasno kako ste to uspjeli, pa vaš je zrakoplov već bio sav zahvaćen vatrom!

- Nemam pojma.

Amerikanac razveže kako je naišao na mene ispod oblaka, budući da je on pao na zemlju poslije mene.

- Imali smo sreće - slegnem ramenima.

- Zbog čega ste nasrnuli na mene kada ste vidjeli da je moj zrakoplov već izbačen iz borbe?

- Pucali ste na mene - opet slegnem ramenima.

- I zato ste i vi ovdje? - nasmijao se. - Ako se ne varam, ja nisam vaša prva pobjeda, je li tako?

- Ne, vi ste moj 26. oboreni.

Amerikanac kaže da je do sada srušio sedamnaest Nijemaca. Kroz nekoliko dana trebao bi ići kući. Zapazio je da nosim prsten i pitao me jesam li oženjen.

- Jesam, i imam dvoje male djece. - Pokazao sam mu fotografiju Lilo i Ingrid.

- Jako lijepo - reče i zaklima glavom, onda se okrene prema meni da to potvrdi: - Doista, jako lijepo.

Bilo mi je drago. On je također bio oženjen. Njegova ga je supruga negdje očekivala, ali sada ga neće biti neko vrijeme. Pita što mu predstoji. Objašnjavam da će biti upućen u poseban zarobljenički logor za američke zrakoplovce.

- Jeste li časnik?

- Satnik.

- Ići ćete u logor za časnike. Postupat će s vama dobro. Naši zarobljenici jednako kao i vaši izloženi su najboljem mogućom postupku.

Časkali smo oko pola sata. Izgledao je pristojan čovjek. Nikakve mržnje nije bilo među nama, uostalom nije bilo niti nikakva razloga za to. Imali smo toliko toga zajedničkoga. Obojica smo bili piloti, i obojica smo za dlaku izbjegli smrti.

Prilaze nam vojnici reflektorske bitnice, s oružjem u rukama.

- Maknite tu prokletu artiljeriju, vi budale - kažem im. Na cesti nas je čekao kamion. Šest Amerikanaca iz leteće tvrđave sjedilo je otraga, bili su tmurno raspoređeni. Moj satnik i ja smjestili smo se preko puta njih. Iako smo osjetili smrt blizu nas, pokušao sam razveseliti nazočne s nekoliko šala.

Na cesti smo pokupili više Amerikanaca koji su bili oboreni. Jedan od njih bio je teško ozlijeđen u nogu. Vidio sam da naši pažljivo s njime postupaju.

Vozili smo se na uzletišta Brunswick kod Broitzuma. Ondje sam se pozdravio s "prijateljem", rukovali smo se.

- Good luck!

- Ali the best.

- Auf wiedersehen!

Sat vremena kasnije Barran dolijeće i otprema me zrakoplovom Aroda. Inače, cijeli se sastav vratio bez ikakvih posljedica - ja sam jedini bio srušen. Poslije u operativnoj sobi ponovno gubim svijest. Odveli su me u moj stan, gdje me spopala ljuta groznica. Noću su me primili u bolnicu.

10. lipnja 1944.

Prolazi nekoliko sivih tjedana. Liječnici utvrđuju frakturu baze lubanje. Uz to i opasno krvarenje mozga. Potpuno sara klonuo, postao strahovito nervozan, nekoliko dana nisam izgovorio ni riječi. Moj govor nije sasvim normalan, memorija je nepouzdana, i dalje sam jako živčan. Žele me poslati u psihijatrijsku bolnicu. Odbijam: ne dam da me proglase luđakom!

Upravo traje iskrcavanje Saveznika u Normandiji. Eskadrila je premještena u invazioni sektor pod zapovjedništvo mojeg starog

druga Krupinskog.

Telefon iz Druge borbene divizije i naređenje za obustavu operativnih dužnosti danas i smjesta.

General zahtijeva:

- Knoke, vaša je najpreča dužnost da se oporavite, vi niste sposobni za invazioni sektor. Ne želim pospješiti vaše samoubojstvo, šaljući vas u nove operacije. Vi, prije svega, morate misliti na svoju obitelj!

Jučer sam podvrgnut pregledu u bolnici Zračnih snaga. Rezultat je zaprepašćujući: potpuno sam nesposoban za službu u zrakoplovstvu.

Duboko sam deprimiran, zlovoljan, tjeskoban, ali svejedno išao sam obići naše posljednje položaje na najbližoj fronti. U Rusiji zaustavljeno svako napredovanje, zatvorena je njemačka granica prema Istoku, a naše armije u Rusiji iscrpljene. Ondje su neke divizije u akciji bez odmora od 1941. Nema ništa od zamjene i popunjavanja radi obrane na Zapadu.

Tragična farsa - zapadne demokracije sada su u savezništvu i ratnom bratstvu s armijom boljševika. Na Istoku su njemački vojnici godinama vodili herojsku borbu protiv sovjetskog komunizma, oni su se borili za spas ne samo Njemačke, već za spas zapadne civilizacije od opasnosti azijske svjetske revolucije ... Ako ovaj rat završi kolapsom Njemačke, bit će to pobjeda snaga boljševizma i svjetske revolucije!

20. srpnja 1944.

Ubilački napad na Fuhrera!

Cjelokupni njemački narod se gnuša. Što je bio motiv urote? Obični njemački vojnici u ovome ratu osuđuju taj podli čin.

Dobro znamo postignuća nacističkog režima, njegove ludosti i ispade. Znamo da takve okolnosti ostavljaju mnogo neispunjenih želja. Uklanjanje ovoga nezadovoljavajućeg stanja u državi bit će prva dužnost njemačkih ratnika odmah po svršetku rata.

Prvo je u pitanju egzistencija same Njemačke, ta je egzistencija na kocki dok traje njeno preživljavanje i obrana predaje Europe jarmu boljševizma. To je velika tragedija za cijeli svijet, bez nas. Svaka

europska borba protiv azijskih horda dobila je udarac u leđa invazijom na Zapadu.

6. kolovoza 1944.

Posljednja dva mjeseca bio sam u planinama blizu jezera Tegernsee. Moje su ozljede zaliječene, smatram da sam se oporavio. Nisam mogao ispomagati prijateljima i drugovima, dok sam bio suočen s teškoćama i opasnostima. Pomalo sam se stidio samoga sebe: živim ovdje kao lord u velebnom zdanju.

Danas doznajem da je poginuo Jonny Fest, ubijen je u akciji, pogodio ga Thunderbolt.

Grozan šok.

10. kolovoza 1944.

Dva uzastopna dana medicinskih provjera: novi raspored, jer nisam za zrakoplovne dužnosti.

Moja medicinska dokumentacija i nalazi, naravno uključujući i posljednje papire, uručeni su mi s napomenom da ih predam medicinskom časniku u novoj postrojbi u koju me namjeravaju poslati.

Zaboravio sam ostalo, konačno gubitak je sjećanja barem neka nadoknada.

11. kolovoza 1944.

Moje staro jato vraćeno je u Wunsdorf na kratak odmor. Otputovao sam tamo i bio s mojim starim prijateljem Krupinskym. Poslije sam telefonski razgovarao s divizijom, uvjeravao ih da sam se oporavio i napominjao da očekujem zapovijed da se skupa s mojima, nad kojima bih preuzeo zapovjedništvo, uputim u Francusku.

12. kolovoza 1944.

Prebačeni srno u Wiesbaden skupa sa 74 zrakoplova.

Krupinsky je u međuvremenu morao odsustvovati, jer je ozlijeđen i primljen u bolnicu. Tako sam privremeno preuzeo zapovjedništvo u Wiesbadenu.

13. kolovoza 1344.

Kasno navečer: idemo na frontu. Bila se već spustila noć kada smo krenuli s uzletišta u polju. Natporučnik Kirchner udario je u telefonski stup u noći i poginuo. Čudo Božje da tada nije stradao još netko. Jaka oblačnost svako malo nekoga prisiljava na spuštanje i odustajanje od leta.

Tijekom noći stižem na odredište da bih preuzeo zapovjedništvo mogega novog "ganga".

Na moje veliko iznenađenje zamjenjujem satnika Woitkea, moga prvoga operativnog zapovjednog časnika u ratu. Rukujemo se poslije podnošenja prijavka, i to je prvi put od onda da se nalazimo i da sam ja opet mlađi koji mu je dodijeljen.

Woitke se smije videći moje zbunjeno lice, kažem da mu se sada pruža mogućnost da poslije svih svojih činova i stečena iskustva na kraju postane dopukovnik.

Prije nekoliko dana bio je oboren i ranjen.

14. kolovoza 1944.

Na prvi zadatak polazim rano ujutro s pratiteljem.

Iznad Rennesa - šest Thunderbolta. Izbjegavajući oblake u pravom trenutku pucam i rušim jednoga od njih. Eksplodirao je u zraku. Dolje na cesti - kolona džipova s malim prikolicama. Poniremo i gađamo ih. Jedan od džipova gori i kotrlja se niz nasip.

Tijekom večeri još dvije akcije, pratimo naše bombardere u napadu na američke položaje sjeverozapadno od Rennesa.

15. kolovoza 1944.

Postaje nepodnošljivo vruće i sparno.

Još jednom letimo kao pratnja našim bombarderima. Moje se pobjede povećavaju na 28 oborenih neprijateljskih zrakoplova, i ovaj put Thunderbolt.

Danas ukupno šest polijetanja.

16. kolovoza 1944.

Spitfirei napadaju našu pistu, tuku po našem zbornom mjestu, ali ne s naročitim uspjehom.

Još dva uzlijetanja preko dana. Krećem u potjeru i rušim jednoga Spitfirea iznad Etampesa. Napadamo i mitraljiramo savezničke

transportne kolone.

17. kolovoza 1944.

10.00 - uljez izviđa našu pistu i to dok su neki zrakoplovi ondje prizemljeni. Nitkov odlazi i šalje svoje prijatelje u bombarderima.

Sasvim ih je dovoljno: 8 bombardera poslije sat vremena tuku po zbornom mjestu i usput uništavaju jedan naš zrakoplov. Čim se slegla prašina, izlazim iz kamuflažnog skloništa i počinjem proganjati napadače. U tome lovu hvatam jednog Lightninga koji leti sam, vjerojatno i on zbog izviđanja. Rušim ga iznad sela Auxonette.

Navečer je poletnosletna staza posuta kraterima, odmah poslije našega povratka s napada protiv američkih tenkova i kada smo se već bili prizemlili. Na vraćeni nebu eskadrila od nekih dvanaest Maraudera (B 26). Napadali smo ih dok nije ponestalo goriva: tri su oborili moji ljudi, četvrti je bio moj.

Morali smo na slijetanje u Bretigny, zbog brojnih dubokih oštećenja naše piste.

U noći smo otišli do Marollesa.

18. kolovoza 1944.

Preko Etampesa Amerikanci hitaju do Seine, sjeverno od Pariza.

Eskadrili je naređeno prebacivanje u Vailly, istočno od Sois-sonsa ... Nabasao sam na opskrbnu kolonu blizu Avrengesa, i to smo riješili u suradnji s jatom koje ulazi u naš sastav. Iznad Lisieuxa rušim jednoga Mustanga, a samo pet minuta poslije oboren je i drugi Mustang zahvaljujući mojim topovima.

19. kolovoza 1944.

Da i ja jednom razmotrim godine moga života, i to ljeti.

Potpuno je drukčije, nego u ostala godišnja doba. K tome, ovoga ljeta u Francuskoj vlada nezapamćena vrućina, pa ljeto više sličići na noćnu moru koju nisi očekivao. Smrt svakodnevno žanje svoje krvave plodove, i ja svakoga dana uspijevam izmaknuti zamahu njene kose. Najgore je čekanje - čekanje da te zahvati kosa koja dohvaća druge, čekanje se pretvara u sate i dane.

Smrti se ne bojim, ako je brza. Utekao sam joj dosta puta, toga sam itekako svjestan, a sebi ću to priznati tek kasnije. Strašno je čekanje

na udarac kose, strašna je neodređenost odakle će pasti taj zadnji udarac.

Između operacija ležim i odmaram se izvan svoga boravišta, najčešće prepuštam ljenčarenju na malom gumenom čamcu na rijeci Aisne, i ovdje gdje plandujem samo sam nekoliko metara udaljen od svoje operativne sobe. Voda u rijeci je bistra i ja s malom udicom pokušavam nadmudriti dugačku štuku koja vreba ispod stijene na riječnom dnu. Žilava predatorska riba krije se pod granjem odakle drži na oku moj mamac. Ja to znam kao što to zna i ona.

Oduvijek sam bio mučaljiv, nikada nisam govorio nepotrebno, osim ako me na to ne bi natjerali, a i tada sam se ograničavao na svoga pobočnika, medicinskog časnika ili nekoga iz administracije. Moj je ovdašnji pobočnik Austrijanac, po činu satnik i dovoljno star da mi bude otac; moj medicinski časnik je pohotljivac koji bi samo lupetao o svome kućnom komforu i svojoj ženi. Najteže je s administrativnim časnikom, taj ni na tren nije zatvarao usta, trtljao je i trtljao sve vrijeme.

Osobna me pošta zatekla po povratku s leta, što me veoma obradovalo. To su bila pisma od Lilo s novostima iz kuće i o djeci. Bolje je sada ne potpadati pod takve uspomene, čovjek postaje ranjiviji nego što misli.

Jonny Fest je nestao: on bi sada bio sa mnom. Taj visoki, uredno začešljani dečko, zašto je baš on od svih drugih pao pod onom kosom?

Nemilosrdno kolovoško sunce prži i svaki put kad zatvaram providan pokrov kabine zrakoplova, čini mi se kao da navlačim poklopac na svoj lijes. Znoj lipti iz svake pore. Po povratku s leta košulja mi je zalijepljena za leđa.

Svaki dan izgleda kao vječnost. Ništa novo: teku naše paklene operacije, živci nikako da popuste u očekivanju onoga što će se dogoditi prije ili poslije. Noći ne donose olakšanje. Kratke su, sparne i tjeskobne, nema ni tada opuštanja od napetosti.

Točno u 3.00 svaki dan zvoni telefon kraj moga kreveta. Javlja se zrakoplovni puk, ja im prenosim svoja operativna naređenja za taj dan - patrolni letovi, pratnje bombardera, nisko leteće odmazde na to-i-to i cilj u tome-i-tome sektoru. Nakon toga dobijam odgovarajući

sažetak časnika inženjera. Kako god okrenuli: svakoga dana je sve manji broj zrakoplova za naše potrebe.

Danas je eskadrila napala neprijateljske mete u području sjeverno od Pariza. Amerikanci napreduju u sektoru Lisieux-Argentan. Također su prešli rijeku južno od Pariza. Četiri puta sam se dizao, ali ni u jednom od tih polijetanja nisam ništa postigao; stalno smo bili presretnuti neprijateljskim zračnim snagama. Kada smo se pojavili, oni su već bili tamo da nam potpraše.

Razvio sam poseban osjećaj o zračnim bitkama: prvenstveno treba posjedovati instinkt rođenog lovca, tu nije neophodno nikakvo herojstvo. Svakoga dana i u svako vrijeme imam neprijatelja na ciljniku, gledam ga kako pada bez ikakva osjećaja pobjednika. Na taj sam način danas skinuo s neba tri Thunderbolta. Čista sreća.

Ali prati nas zla sudbina!

Pet se naših zrakoplova nije vratilo, to je veoma zabrinjavajuće za nas. Izgubiti pet zrakoplova ili pet pilota, ispada jako mnogo, kao kada bi neprijatelj ostao bez pedeset svojih zrakoplova ili isto toliko pilota.

28. kolovoza 1944.

Neprijatelj pokušava prodrijeti preko rijeke Seine pontonskim mostom između Vemona i Mantesa. Ništa od našeg upletanja. Neprekidne zračne patrole neprijatelja bdiju poput kišobrana, zajedno s kordonom osiguranja i koncentracijom protuzračne obrane, svime time štite prelazak preko rijeke.

Na ometanju prelaska preko rijeke na ovome sektoru jučer je izgubljeno dvanaest zrakoplova, mi smo gotovi.

Danas možemo izvijestiti da raspolažemo sa samo četiri zrakoplova. Ostala su dva sletjela s teškim oštećenjima trupova i nisu za zrakoplovnu uporabu. Njihovi su stari trupovi toliko oštećeni da ja ne mogu preuzeti odgovornost pošaljem li u njima svoje ljude na bilo kakav borbeni zadatak.

Oko 6.00 javlja se telefonski glavnostožerni časnik iz Zapovjedništva korpusa. Prekorava me:

- Ovoga ste jutro izvoljeli izvijestiti o samo četiri zrakoplova koji mogu ići na borbene letove. Meni su malo prije kazali da ih imate šest. Jeste li pri sebi? Jeste li vi svjesni postojeće situacije? Ovo

kako se vi ponašate ja ne mogu nazvati nikako drugačije nego sabotadžom, ja vaše bilo kakvo objašnjenje i opravdanje ne mogu prihvatiti. Svaki od vaših zrakoplova mora letjeti. To je naređenje!

Podsjećao me na razjarenog bika. Ovako nešto nisam doživio otkako sam završio trenažnu školu kao regrut. Bio sam izvan sebe od ljutine, budući ja svakodnevno nadzirem svoje ljude i njihove zrakoplove. Kakav arogantan stvor, i još da sam saboter? Poludio sam! Zaista me razgnjevljuju ovi stratezi po zapovjedništvima i stožerima, nemaju ti dripci blage veze kakav je naš život ovdje i s čime uopće ratujemo.

Dozvolio sam let jednome od naših dotrajalih zrakoplova, i da njime upravlja moj pratitelj kaplar Doring. Prema operativnim uputama on bi se imao naći s drugim jatom iznad Soissons; kada se ove dvije formacije spoje ja preuzimam zapovjedništvo. Polazimo dvije minute prije 10 sati, izlazak iz kamuflažnih skloništa. Ne koristimo pistu, služimo se okolnim mekanim zemljištem. Moj zrakoplov posrće, ljulja se, jedva hvata zalet a u zraku teško postizem potrebnu visinu - to je sve što mogu izvesti.

Doring je u sličnoj situaciji: pokušava uzletjeti ali udara o stablo na kraju piste. Prasak i visok vatreni stup na mjestu udesa. Doring mrtav, ostalo nas je još sam pet.

Naredba iz stožera puka nije ništa drugo nego - ubojstvo. Baza upozorava da drugo jato ne može napustiti svoju poziciju jer je njen poligon pod napadom neprijateljskih bombardera. Stoga:

“Krenite na sektor Siegfried-Gustav”.

Sjeverno od Soissons leži mali grad Temier, ondje se željeznička pruga sastaje s rijekom Oise, što se lijepo vidi s velike daljine. Iznad toga mjesta letimo na svoju posljednju bitku protiv Amerikanaca na području Francuske.

Nailazimo na šezdeset Thunderbolta i Mustanga. Nema uzmaka - što bude, bit će! Meni preostaje da povedem u napad, ovo je posljednje što mogu prirediti sebi i svojim ljudima.

Baza bi nešto pridometnula, gasim radio. Dođavola više i oni!

Letim da se popnem na 10.000 stopa, osjećam da je to posljednji let u napad. Bitka neće trajati dulje od nekoliko minuta. Kaplar Wagner pada prvi, nije uspio iskočiti iz zapaljenog zrakoplova.

Planuo je i drugi zrakoplov, njegov pilot iskače. Pada i zrakoplov njegova pratitelja.

Preživjeli smo još narednik Ickes i ja. Izgleda da nam je to kraj, jedino želim povesti nekog Amerikanca sobom.

Na sve strane tragovi zrakoplova na nebu. Ickes leti ispred mene. Mustang mi zalazi iza repa. Nastojim ga se osloboditi, mnoštvo tanadi u trup ispred moje glave. Posljednjim snagama motora podižem zrakoplov, napola ga izvrćem na bok i oduzimam gas. Mustang iza mene ne shvaća što kanim. Vidim lice neprijateljskog pilota koji ne može pobjeći. Sada sam iznad njega, čvrsto odlučan da ga dokrajčim.

Pucam!

Obojica padamo prema zemlji. Stradalo mi je desno krilo. Iskačem, otvaram padobran. Iznad mene, nešto poviše, otvara se još jedan padobran - Ickers.

Thunderbolti tuku po Ickersu. Pokrivam lice. Ickersovo beživotno tijelo visi o padobranu. Jadan on!

To je to: kršenje pravila igre, prljavi rat! Rat nije isto što i nogometna utakmica, a bogami nije ni fair-play.

Padam na šumsku čistinu. Nemam pojma gdje sam, da li iza njemačkih linija, ili iza linije neprijatelja.

Iznad moje glave Amerikanci lete na zapad.

Čudesan osjećaj opuštanja. Ubrzo: zapaljena cigareta i izležavanje na razastrtom padobranu, uvlačim dim. Spokojan sam. Iz opreznosti skidam oznake s ramena, guram njemački Zlatni križ u džep.

Nosim američku zrakoplovnu kožnu jaknu, tamnoplavu sportsku košulju, izbljedjele hlače i crne cipele. Cjelokupan utisak ničim ne ukazuje da sam Prus, nitko ne bi u meni prepoznao Nijemca na prvi pogled. Moja opreznost nije bezrazložna.

Petnaestak minuta po spuštanju - četiri francuska civila na drugom kraju čistine. Živo gestikuliraju i razgovaraju. S mojim školskim francuskim shvaćam da govore o meni. Jedan od njih predlaže da pođu dalje. Po svemu sudeći skloni su povjerovati da je padobranac Amerikanac. Sva su četvorica naoružani, bit će da pripadaju francuskom pokretu otpora.

Opipavam pištolj skriven ispod debele kožne jakne.

Četvorka pretražuje oko grmlja unaokolo. Neminovno će prije ili kasnije nabasati na mene.

Iznenadeno bulje u mene. Četiri su tommy-automata uperena u mene, možda zato da me zaštite. Treba sačuvati hladnokrvnost i razbor. Francuzi imaju uvriježene pojmove o izgledu nas Nijemaca. Ako zakluče da sam Nijemac, ne piše mi se dobro.

Ja im se prijateljski obraćam na engleskom:

- Hello, boys!

Stroga se lica smjesta smiruju, čak i smiju. Prihvaćaju me kao Amerikanca. Pitam ih svojim najboljim američkim naglaskom za pomoć i da mi kažu gdje mogu naići na svoje "comrades". Sričem:

- Voulez-vous aider moi truver mes camerades?

Odmah objašnjavaju gdje bi to imalo biti. Naime, američka je postrojba s tenkovima Sherman nedaleko, oko kilometar odavde. Kažu da moramo biti veoma oprezni, budući da borbe traju svuda oko nas. Sada zapravo prvi put zamjećujem odjeke paljbe iz daljine.

Treba kroz gustu šumu, pa onda do željezničkog nasipa. Čuju se njemačke strojnice. Tri Francuza sprijeda naglo prestaju biti raspoloženi. Onaj četvrti ne ispušta me iz vida, drži me na oku, očitó nepovjerljiv. S druge strane željezničke pruge huk teškoga tenka.

Pitam u kojem smjeru ide tenk. - Vers Amiens.

Amiens? Jesam li toliko zalutao na zapad u svojoj zračnoj borbi? Spomenuti je grad već neko vrijeme u američkim rukama.

Dovraga.

Stvarno mi nije stalo da ostatak rata provedem čameći u zarobljeničkom logoru negdje u SAD-u.

Najbliži grad je, znam, Nesle. U tome slučaju kanal rijeke Somme mora biti negdje na sjeveru. Prema ranom jutarnjem priopćenju u tome mjestu su još uvijek naše snage. Znači, trebao bih krenuti naprijed na sjever. Ali, kako da se onamo zaputim u društvu ovih sumnjičavih Francuza?

Raspolažu s odviše osobna naoružanja.

Odjeci borbe dopiru sa zapada. Francuzi oprezno prelaze prugu i pozivaju me da ih slijedim. Onaj četvrti stalno mi je za leđima, a ja bih se, ako bude moguće, vratio u šumu i tada okrenuo na sjever.

Poslije nekoliko stotina metara izbijamo na cestu koja presijeca čitav kraj i zapaža se izdaleka. Paljba nekoliko strojnica s lijeve

strane. Prva tri Francuza oprezno prelaze cestu. Onaj iza mene zaostaje dva ili tri koraka, i požuruje me. Susreću nam se pogledi, oči u oči. Rekao bili da me je proniknuo, da je shvatio kojoj zaraćenoj strani pripadam.

Moram ga se riješiti!

Sada ili nikada!

Potrčim prema šumi, moj pratitelj za mnom. Njegovi su pred nama, zaklonjeni. Francuz poteže automat i počinje pucati. Liježem iza nasipa, meci zuje svuda oko mene. Ispraznio je spremnik.

Vadim svoj pištolj, otkočujem ga. Pucam. Pada, s metkom u glavi. Uzimam njegovo oružje. Žalim prijatelju, ali tko prvi udara, živi duže!

Srce mi lupa kao ludo, bježim kroz šumu, grane mi paraju lice. Ostala su tri Francuza negdje lijevo straga.

Petnaest minuta kasnije susret s njemačkom patrolom, to su vojnici iz oklopne postrojbe. U Chaunyju me uzima u svoj automobil zapovjedni časnik naših zračnih snaga. Bilo je kasno u noć kada sam se vratio u svoju zračnu bazu, smještenu u starom francuskom dvorcu. Moj pobočnik satnik Marschall, medicinski časnik, časnik inženjer i satnik Wessels bili su u blagovaonici. Poželjeli su mi dobrodošlicu glasnim klicanjem. Njihova su lica bila ozbiljna dok sam im pripovijedao o dogodovštinama s Francuzima.

Prije nego sam dovršio priču primam telefonski poziv iz zrakoplovnog puka. Na vezi je bio zapovijedajući časnik ... Neprijateljski su tenkovi nepredviđeno napredovali od dvorca u Thierryju prema Soissonsu i Fismesu. Vode se teške borbe oko oba grada, jedna američka prethodnica je nekoliko kilometara južnije od uzletišta. Druge su nas neprijateljske postrojbe odsjekle na istoku. Na sjeveru neprijatelj navaljuje na Laon.

Ako je pomicanje Saveznika sa svrhom zauzimanja sektora Laon, kuhani smo. Dajem uzbunu eskadrili i naređenje za opću evakuaciju na položaj kod sela Beaumont u Belgiji. Prije samo nekoliko dana tamo sam pronašao pogodan položaj u slučaju povlaćenja.

29. kolovoza 1944.

Bakćemo se čitavu noć. Šest sati poslije izdane zapovijedi sve je dovršeno. Zračno zborna mjesto, operativna prostorija i zapovjedništvo, pokretna mehaničarska radionica, sve je

raspoređeno. Istovremeno kreće kolona od 128 vozila prema Beaumontu, ukrcano je sve potrebno za više od 600 ljudi.

Izdavao sam naređenja za svako vozilo pojedinačno, ali ne kao dio konvoja, nego svakome za sebe kako bi se izbjeglo moguće uništavanje iz zraka na putu. Biralimo, naravno, prometnice - ceste i obične puteve - koje još nisu blokirale neprijateljske postrojbe.

Francuski civili, stanovnici dvorca, već su u svečanoj blagdanskoj odjeći i spremni poželjeti dobrodošlicu američkim osloboditeljima. Pripremili su košare voća i bukete cvijeća. Prepali su se kad su američki tenkovi počeli bombardirati zgradu. Svejedno, jedna mi je dražesna francuska djevojčica, prekrasno dotjerana u nedjeljnoj haljinici, poslužila rani doručak u žbukom posutom tornju dvorca.

Neprijatelj zahvaća susjedno selo, malo više oko dva kilometra na jug. Samo prije sat vremena ondje je bilo zapovjedništvo jata br. 8. Uzduž ceste naše pješništvo na sjevernoj obali Aisne odstupa pod zaštitom tenkova u smjeru mjesta Vailly. Prekinute su posljednje telefonske veze koje su održavane preko uređaja na vozilima.

S uzvisine sjeverno od Vaillyja posljednji pogled na napuštenu zračnu bazu. Most iza nas leti u zrak u serijama snažnih eksplozija.

Moj čvrsti Ford V-8 grabi zakrčenom cestom, jedinom još otvorenom prema Laonu, koji je bio izložen bombardiranju u valovima Maraudera čak sat vremena prije nego što ulazimo. Ovdašnje njemačke postrojbe nisu se uspjele oduprijeti. Morali smo sačekati mrak da bismo se provezli kroz mjesto.

Stalno me mučilo: što će biti s mojim ljudima?

Vozimo noću s prigušenim svjetlima, pred nama nepregledni konvoj. Stalna zaustavljanja. K tome, francuski nas pokret otpora svako malo iznenadi nekom minom. Putujem u drvenom skloništu natovarenom na kamion, i spavam kao mrtav.

1. rujna 1944.

Neprestano smo izloženi napadima iz zraka, ali i od pokreta otpora. Čini se da je nemoguće organizirati bilo kakvo suprotstavljanje neprijatelju. Nekoliko oklopnih vozila SS-a i padobranaca u očajnom raspoloženju, općenito govoreći popuštaju. Postajem bolestan od svega toga, pa oni su ipak bili okupacijska vlast posljednjih godina. Osobna sigurnost jedino je čime je bila zaokupljena administracija i

vojna uprava. Povlačenje je smušeno, strahuje se od prepada neprijatelja. Časnici i administrativno osoblje su kroz minule godine uživali i parazitski živjeli u Francuskoj, zapostavljajući osnovne vojne dužnosti. Putuju zajedno s francuskim djevojkama s kojima su se zabavljali. Nisu omi za žrtve u slavu domovine, što bi bio dug prema onim našim vojnicima koji su se godinama borili na Istoku. Nikome nije važno da je Njemačka imala povijesnu misiju u spašavanju Europe od boljševizma. A krema je naše europske mladosti bila u njemačkim divizijama!

Još uvijek je neodređeno kamo idemo. Trenutno mi je dužnost utemeljiti zračnu bazu kod Manchesa, s 1.000 vojnika i 1.000 belgijskih civila za obavljanje radova.

10. rujna 1944.

Nema zamjena za pilote, niti nam dolaze novi zrakoplovi.

Nova baza: Westerwald.

Letio sam nekoliko puta s pukovskom eskadrilom. Nove zračne pobjede na mojem popisu.

Ovdje u Reichu situacija potpuno kaotična, posebno otkako je Himmler kao Reichsfuhrer SS-a preuzeo zapovjedništvo nad Dopunskim snagama. Stječe se dojam da je Fuhrer prenio zapovijedanje na šefove političke stranke. Ugled kojim je Hitler početkom rata proglašen "najvećim vojnim genijem otkako postoji svijet" polako, ali sigurno isparava. Bilo bi bolje da je armiju prepustio iskusnim generalima, kao i vođenje rata.

Prije nekoliko dana bio sam na savjetovanju s generalom Gallandom, šefom Zrakoplovnog zapovjedništva. Postoji mogućnost da moj sastav bude raspušten, jer izuzetno ga je teško privesti prijašnjoj udarnoj snazi. Proizvodnja naše zračne industrije počinje ozbiljno stradavati od savezničkih zračnih napada. Uništena je skoro svaka hidrogenska tvornica, trpimo nestašicu goriva.

Najveći je problem naših eskadrila u sastavu ljudstva, iskusni su piloti ili ubijeni ili ranjeni.

Čekamo - tajno oružje.

Mi borbeni piloti čekamo uvođenje mlaznih zrakoplova u operacije. U skladu s idiotskom Hitlerovom naredbom od nedavno mlazni

zrakoplovi ne stižu na prve linije, nego služe samo za - odmazdu (Velgeltungswaffe).

Hitler odbacuje sve prigovore zrakoplovaca iz Zapovjedništva zračnih snaga, Gallanda, čak i Goringa. Zabranjeno nam je raspravljati o mogućnostima uspješne uporabe mlaznih zrakoplova u operacijama.

Njemačko Zračno zapovjedništvo lagano krvari i umire u obrani Reicha: naši su gradovi i tvornice razarani do zemlje praktično bez suprotstavljanja smrtonosnoj preciznosti Britanaca i Amerikanaca. A Hitleru je jedina protumjera - odmazda.

Kada bismo imali jedan ili dva operativna puka s novim Me 262s, još bi postojala mogućnost da njemačko Zračno zapovjedništvo spašava situaciju. U protivnom, rat u zraku je nepovratno izgubljen.

2. listopada 1944.

Prije dva dana povezuju me s Osmom zračnom divizijom, i ujedno smo locirani na rijeku Dunav iznad Beča. Ovdje sam očekivao zamjenu pilota prije nego uđemo u operacije na mađarskom sektoru.

Imao sam sretan zajednički susret: stariji glavnostožerni časnik divizije uveo me u zapovjedništvo, gdje su se okupili predstavnici različitih grana. Iz obavještajne službe upoznao sam natporučnika Gunthera Gerharda. Nisam vjerovao vlastitim očima - bio je to moj stari prijatelj od prije dvije godine (Gunther je znao da sam bio obaran u borbama na Zapadu).

Na moj zahtjev Gunther na licu mjesta odobrava zamjenu satnika Marschalla kao moga pobočnika. Inače, živnuo je poslije posljednjih preimenovanja u stožeru, čezne za čistom atmosferom kao u operativnim formacijama.

7. listopada 1944.

Kroz dva dana bili bismo spremni letjeti s novim pilotima koje očekujemo. Neke se stare "obiteljske" njuške vraćaju na aktivne dužnosti poslije oporavka od ozljeda, neki od njih bili su piloti bombardera čije su postrojbe raspuštene.

Prolazi više dana. Sjedim skrštenih ruku i sklopljenih prstiju, nadajući se napokon mlaznim zrakoplovima.

9. listopada 1944.

Danas su propale sve moje nade o budućim operacijama.

Kratko poslije ponoći naređenje preko telefona za odlazak u Anklam u Njemačkoj. Putovat će se cestom i saslušati izvješće na sastanku zrakoplovnih časnika, na koji će biti pozvan Reichsmarschall Goring.

Nakon nužnih uputa i naredbi, sjedam u automobil s natporučnikom Gerhardom. Krećemo u 3.00. Putovali smo 36 sati preko Praga, Dresdena i Berlina u Anklam. Sve gorivo za toliko putovanje vozimo straga u automobilu u kanistrima, pošto ne znamo hoćemo li se moći opskrbiti lijekom putovanja.

Poslije podne, oko 16.00, zaustavljamo se radi kraćeg predaha, pijemo kavu u nekom svratištu u češkom selu. Osvježen, vraćam se u automobil. Nismo prevalili niti kilometar, a automobil potresa eksplozija. Upravljač slomljen, mi izbačeni iz vozila u ogradu mosta. Gerhard koji je sjedio ispred mene, izbačen kroz vjetrobran, slomio nogu. Vozač negdje iza automobila, nije vidno ozlijeđen, naknadno se onesvijestio. Ostajem priklješten u prednjem dijelu, dosta ozlijeđen, noga zasuta krhotinama metala, krv iz cipela, što me jako smetalo i neprestano sam čistio cipele. Nos automobila najviše oštećen u drugoj eksploziji. U nas udara gorući Volkswagen, odbio se i okreće na mjestu, zatim udara u ozidanu ogradu. Zbog očekivanih napadača, izvlačim se iz olupine.

Moje lijevo koljeno - razmrskano, kao i karlica s desne strane. Ležim na leđima, polomljen mi je palac.

Proći će dva sata prije nego nas pronađu ljudi iz SS-a. Vozač Volkswagena nije preživio. Eksplozija oba vozila bila je prouzrokovana pričvršćenom minom odozdo na vozilu. Još jedna sabotaza čeških terorista iz tajne organizacije.

U bolnici Zračnih snaga u Pragu utvrđuju da su meni i Guntheru neophodne operacije. Lijeva je noga počela otjecati i mijenja boju: kirurg ju je htio amputirati, jer da nema nade za njen spas. Zapao sam u očaj. Ne mogu sebe zamisliti kao bogalja, uopće život bogalja. Dva i po sata bavili su se mojim koljenom, prije nego su se usuglasili što će sa mnom. Obje su moje noge u kritičnom stanju, to sam otkrio iz razgovora s Guntherom koji je jednako stradao. Molio sam

medicinsku sestru da donese moju torbu, izvadio sam bocu brandyja koju smo Gunther i ja iskapili u nekoliko minuta.

Bila je to jedina noć kada nisam osjećao glavobolju i koju sam proveo u miru.

3. prosinca 1944.

Osam dugih tjedana, osam beskonačnih tjedana nepokretan na željeznom krevetu. Gunther u susjednom krevetu u istoj sobi. Jednolični dani koji su se međusobno razlikovali samo po noćnim bolovima.

Ozljeda na lijevom koljenu dobro zaraštava. Ali, za razliku, ozljeda desne noge, nije prolazna: ta će noga zauvijek ostati hroma, to je činjenica s kojom se valja pomiriti.

Doktor obećava da ubrzo odlazim, i ostavljam štake, što bi me trebalo razvedriti.

7. prosinca 1944.

Jutros odlažem štake, ako je za vjerovati. Gledam svoje noge; tako su užasno tanke u odnosu na cipele. Desno koljeno nepromjenjivo ukočeno. Jako sam slab i dok sjedim u krevetu. Želim ustati, provjeriti mogu li uopće stajati ili možda hodati. Hvata me vrtoglavica čim pokušam šetati hodnikom u bolnici.

Prvi koraci na štakama pod nadzorom. Jučer sam se usudio proći hodnik u bolnici. Odlučio sam - svakako hodati. Uporan sam - uradit ću to.

10. prosinca 1944.

Svaki dan prevalim nešto dulju šetnju: uz pomoć neke medicinske sestre, recimo do kazališta. Za omu i zdravu osobu, to je samo deset minuta, za mene sat vremena. Moje su ruke prekrivene žuljevima, ali i to je nešto.

12. prosinca 1944.

Šalju me na oporavak u austrijske Alpe, na radijski i kupališni tretman. Ukočenost lijevog koljena postupno popušta. Desna noga još uvijek slaba, visi klonula i kraća za više od pet centimetara od druge.

Provodim sate u dugim i napornim šetnjama sa štakama na snijegu. Svaki dan na kupkama s radijem, radi oživljavanja pokretljivosti mišića.

16. prosinca 1944.

Sumorne ratne novosti. Pratim neprijateljsko napredovanje na obje strane, na Istoku i Zapadu, i to unosim u svoj zemljovid. Konačna pobjeda nije tako daleko, ne vjerujem da rat završava nekim epohalnim odlukama, i da će to biti realna pobjeda. Jedina je istina da će napokon biti uspostavljen mir, ne znam kako bi mogao izgledati taj konačan mir ako nastavi opstojati boljševizam. Ako bude tako, jednoga će dana svijet biti osvojen teorijama o svjetskoj revoluciji. Cijena za kratak mir - porobljavanje svake nacije i čovječanstva.

19. prosinca 1944.

Lilo je uspjela ishoditi moje prebacivanje u Mornaričku bolnicu u Sanderbuschu (poslije će to biti Bolnica kanadske armije br. 7 - nap. prev.), samo nekoliko kilometara od Jevera. Tamo smo unajmili dražesnu malu kuću, koju je Lilo uredila kao naš pravi dom. Ondje me sada ona čeka s naše dvoje djece, želimo biti tamo zajedno - što god se dogodilo.

21. prosinca 1944.

Otišao sam na štakama. Jedino mi je stalo da idem kući. Sada sam izvan rata i bogalj. Malo prije nailaska mojeg vlaka kroz Salzburg, grad je teško bombardiran. Iskrkali su nas i kamionima - njih dvadesetak - prevezli iza grada na prvu željezničku stanicu, po oštroj i ledenoj noći u Rosenheim, gdje smo čekali na vezu s Munchenom. Tisuće je ljudi bježalo na sve strane dok su padale bombe. Mi teže povrijeđeni nismo se udaljavali od željezničke pruge, ležali smo između tračnica. Poslije smo smrznuti i u neredu nastavili putovanje. Istočni kolodvor u Munchenu gori. Britanci bombardirali grad, pomažu medicinske sestre Crvenog križa, tko nije bio za dalje ostao je u Munchenu u bolnici. Sedam sati vlakom do Augsburga, u normalnim prilikama samo sat vremena. U Augsburgu u baraci

Crvenog križa; ne mogu hodati, na smrt sam umoran, jedino želim zatvoriti oči, i spavati, spavati ...

22. prosinca 1944.

U podne iz kreveta. Leteće tvrđave bombardiraju grad, htjeli bi me smjestiti u protuzračno sklonište; rekao sam da me ostave na miru, samoga, želim - spavati, i spavati.

Navečer odbijam ući u vojni vlak koji do jutra stiže u Hannover.

23. prosinca 1944.

Jutrošnje natezanje bilo je prenaporno, boli me svaki mišić u tijelu. Ima ljubaznih ljudi koji mi pomažu na svakom koraku, čak i mala djeca.

Strojovođa me prima u lokomotivu teretnog vlaka za Bremen, toplo mi je i lijepo u kabini lokomotive. Strojovođa i ložač čine sve da mi bude udobno na šatorskom krilu i hrpi vreća. Iznenađeni su kada su vidjeli moja odlikovanja, nikada nisu čuli da je neki ranjeni časnik s fronte putovao na tako primitivan način. Pričali smo o ratu, uništenim gradovima i tvornicama. Strojovođa je izgubio cijelu obitelj u bombardiranju Bremena. Ložač je izgubio sina koji je ubijen u Rusiji. Obojica su, kao bivši ratnici iz Prvoga svjetskog rata, za to da se ne prekidaju borbe protiv Rusa.

Lokalnim putničkim vlakom u ponoć u Jeveru, zapovjedni časnik zrakoplovne baze šalje automobil po mene.

Stojim u mraku na vrtnim vratima. Lilo istrčava. Želim je zagrliti, ali ne mogu; obje su mi ruke zauzete štakama.

Poslije poljubaca zajedno u kuću.

Progovorila je samo jednom, drhtavim glasom;

- Hodaš sporo, ali se meni ne čini da je to tako loše. - Topao i udoban dnevni boravak. Ja sam jako, jako umoran, umoran od svega na putu. Ali sada sam sretan, sretan što sam napokon doma, sretan da sam s Lilo i da smo skupa.

Sutradan je Badnjak, sutra će mala Ingrid s njenim plavim uvojcima postavljati bezbrojna pitanja;

- Ostaješ li sada kod kuće? Zašto te tako dugo nije bilo? Zašto hodaš tako polako?

Zašto ... zašto ... zašto?

Do sredine siječnja nisam bio u mogućnosti napustiti kuću, snijeg i led nisu dozvoljavali da se javim u bolnicu.

Novosti iz eskadrile slao mi je satnik Woitke. Ubrzo je poginuo u akciji, nedugo poslije imenovanja. Poslao mi je moj dnevnik zajedno sa službenim priznanjem mojih ratnih pobjeda i ujedno obavijestio da sam dobio Viteški križ. Moj je zrakoplovni dnevnik sadržavao opise blizu 2.000 letova, kao i više od 400 misija "licem u lice" s neprijateljem. Zabilježeno je da sam oborio 52 zrakoplova, da sam na svojim letovima prevalio više od pola milijuna zračnih milja.

Hoću li još ikada letjeti?

S 1. siječnja 1945. naša je eskadrila zaključila svoju posljednju seriju zračnih operacija. S uzletišta u Francuskoj i Belgiji Britanci i Amerikanci poduzimaju uspješna bombardiranja protiv nas. Za mnoge moje drugove to su bili i njihovi posljednji napadi na neprijatelja, otprilike blizu 500 njemačkih ratnih pilota izgubilo je živote. Ne mogu se ne sjetiti naše zajedničke proslave Nove godine prije godinu dana ...

Zbog silne nadmoći neprijatelja, njemačko Zračno zapovjedništvo više ne djeluje - bore se još neke postrojbe s nedovoljnim snagama. Napredovanje neprijatelja s Istoka i Zapada prelazi granice Njemačke, milijuni Nijemaca na Istoku bježe pred azijskim hordama, riječi ne mogu opisati njihov užas i jad.

Moji roditelji su također među onima koji ostavljaju svoje domove, majka i sestra dolaze krajem siječnja, nikakva traga od oca. Stotine i tisuće gube živote u bijegu.

Nastavljaju se teške borbe na fronti, očajni njemački vojnici brane svaki pedalj svoje domovine - ubijeno je četiri milijuna ljudi. I seljački kraj ovdje u Friziji strahuje čim odjekne uzbuna. Opet i opet Lilo uzima djecu i s ono malo stvari bježi u sklonište. Meni pripada rov iza kuće u vrtu. Volio bih vidjeti što će se dogoditi, zato neću ići u sklonište.

U ožujku se javljam zapovjednom časniku zračne baze za zemaljsku dužnost. Bez obzira na štake, krećem se cijeli dan, obilazim mala polja kao moguća mjesta za spuštanje zrakoplova, obilazim manja mjesna uporišta, uspostavljam pokretnu zračnu kontrolu leta.

Uspostavlja se obrana Wilhelmshavena, grad se pretvara u tvrđavu, i tu bi bila naša posljednja obrana na ovome području, posada bi se opskrbljivala iz zraka u slučaju blokade. Kao časnik za vezu, potpadam pod zapovjedništvo garnizona; ovdje ima nekih 40.000 pripadnika mornarice, svi su neiskusni, nema dovoljno oružja za nešto značajnije.

Iz tjedna u tjedan sve više shvaćam koliko je besmislen svaki otpor na Zapadu. Neophodno bi bilo zaustaviti ruski prodor u Europu ... Nisam nimalo kolebljiv: opet bih sjeo u zrakoplov i borio se dokle god je svaki boljševik u posljednjem kutku njemačke domovine. To je vruća želja svih časnika i vojnika s kojima sam razgovarao ovih tjedana.

Na naš junački Dan sjećanja, 11. ožujka 1945. zapisao sam u svoj dnevnik:

“Rat je postao mjerilo duha Njemačke ...”

Pogovor

Svemoćno i nepobjedivo Njemačko ratno zrakoplovstvo Luftwaffe 1939.-1941. trebalo je kao "gospodar neba nad svim frontovima" slomiti kičmu britanskog otpora u zraku i omogućiti konačnu invaziju njemačkim kopnenim snagama kao završni čin rata na Zapadu: zapovjednicima Luftwaffe činilo se da im je Velika Britanija prepuštena na milost i nemilost, i da će "gordi Albion" ubrzo kapitulirati. Kanal la Manche, na svome najužem dijelu širok samo četrdeset kilometara, doživljavali su kao nešto širu i nemirniju rijeku preko koje se lako i brzo dolijetalo nad neprijateljsko područje!

Godinama se uvelike pamtila bahata izjava njemačkog maršala zrakoplovstva i zapovjednika cjelokupne Luftwaffe Hermanna Goringa izrečena 1939.: "Budu li bombe padale na Njemačku mijenjam prezime i zvat ću se Meyer!" Tri godine kasnije Nijemci će Goringa posprdno zvati "Herr Meyer", a on će 1942. u svome govoru preko radija poručiti iz Munchena: "Neki ljudi pitaju zašto im ne uzvraćamo. Odgovor je jednostavan - zato jer nam je većina naših bombardera nužno potrebna u Staljingradu i na Kavkazu. U ovome ratu pobijedit će ona strana koja zna usredotočiti snagu na odlučnom mjestu u borbi. Naši gradovi na Zapadu moraju podnositi teške gubitke, ali ja sam poslije svojih brojnih obilazaka tih krajeva shvatio da je njihov moral nadvladao iskušenja koja podnose".

Prevlast u zraku podrazumijevala je i prevlast nad Kanalom kojim su plovili britanski konvoji: uostalom za bistra vremena s njemačkih su se promatračnica u Francuskoj sasvim jasno vidjele Bijele stijene Dovera na engleskoj strani. Uslijedile su zamašne pripreme na kontinentalnoj obali u Francuskoj i susjednim zaposjednutim zemljama. Sve je zlokobno ukazivalo - Hitler ante portas.

Dok je sredinom ljeta 1940. Velika Britanija raspolagala s ukupno 700 jednomotornih lovačkih zrakoplova za obranu, njemačka je strana primakla atlantskoj obali zastrašujuću zračnu armadu i rasporedila je duž strateških položaja od Francuske do Norveške (John Vader, "Spitfire", Ballantine Books, New York):

“Ubrojimo li eskadrile što su se formirale i popunjavale Spitfireima i Hurricaneima, RAF (Royal Air Force) je raspolagao ukupno sa 700 jednomotornih lovaca da njima brani domovinu.

Luftwaffe je potkraj srpnja okupila 800 Messerschmitta 109 i 240 lovaca Messerschmitta 110, 1.100 bombardera i 300 bombardera JU 87 za obrušavanje u Drugoj i Četvrtoj zračnoj floti stacioniranoj u Nizozemskoj, Belgiji i sjevernoj Francuskoj. Peta zračna flota raspolagala je sa 120 bombardera u Norveškoj i Danskoj. Drugom zračnom flotom koja je djelovala iz Nizozemske i Belgije zapovijedao je nacistički feldmaršal Albert Kesselring u Bruxellesu, Trećom zračnom flotom na sjeveru Francuske feldmaršal Hugo Sperrle sa sjedištem u Parizu, a Petom zračnom flotom što je u operacije polazila iz Danske i Norveške zapovijedao je general Hans Jorgen Stumpff sa sjedištem u Kristiansundu. Dvojica najsposobnijih vođa eskadrila koje je Njemačka imala zračni asovi bojnici Adolf Galland i bojnici Wemer Molders, zapovijedali su eskadrilama koje su imale baze u Francuskoj.

Njemačka obavještajna služba priredila je cjelovitu studiju s kakvim snagama lovačkih zrakoplova raspolaže RAF, ali je s priličnom dobrohotnošću ako ne i s omalovažavanjem ocjenjivala kvalitetu britanskih zrakoplova i sposobnosti njihovih pilota. Tako je Goring vjerovao kako se engleski zrakoplovi Spitfirei ne mogu uspoređivati s njemačkim lovcima Me 109, a da nisu mnogo bolji od lovca tipa Me 110. Izjavljivao je kako će Luftwaffe u samo nekoliko dana, a ne tjedana pomesti Spitfiree, kao i ostale britanske lovce i bombardere.

Da bi se otkrilo kakvim sredstvima radioobrane raspolažu Britanci, još je 1939. iz zraka posebnim zrakoplovom s radio-uređajima provjeravana čitava engleska obala: Nijemci su pokušali utvrditi čime se služe Britanci. Njemački su stručnjaci posumnjali da postoji stanovita vrsta sustava uzbune, ali se nisu mogli dokopati preciznijih pojedinosti, iako je Goring bio izviješten kako visoki stupovi i male zgrade Swingateu, Ryeu, Pevenseyu i Ventnoru na otoku Weightu najvjerojatnije posjeduju uređaje za uzbunu i da su od velikog značenja. Radar Roberta Watsona-Watta bio je mnogo važniji nego što su to Goring i njegovi glavnostožerni pobočnici mislili. Zanemarivši naređivanje stalnih i oštih napada na te i druge radarske postaje, počinio je jednu od najvećih strateških grešaka

koje su Nijemci uopće mogli učiniti u bitki za Britaniju. Nijemci su svojom radijskom tehnikom eksperimentirali u otkrivanju takvih uređaja, ali Vrhovno zapovjedništvo nije smatralo te uređaje osobitima (iako se priznavalo da su postignuti sve veći uspjesi). S druge strane, bez radara Britanija je “lako mogla izgubiti bitku, a time i - rat”.

U jeku postojećih priprema, dogodilo se nešto što je glavnim zapovjednicima Luftwaffe zvučalo nevjerojatno:

“Prvi pravi nepoštedni okršaj britanskih lovaca tipa Spitfire i njemačkih razvikanih lovaca Messerschmitt 109 odigrao se 23. svibnja 1940. kada su Britanci poslali u Calais na francuskoj obali dvosjed u pratnji dvaju Spitfirea po prisilno prizemljenog zapovjednika jedne svoje eskadrile. Tijekom te operacije spašavanja i otpremanja na prateće je Spitfiree naletjelo dvanaest Messerschmitta 109, od kojih su tri njemačka lovca srušena na licu mjesta a dva su pretrpjeli teška oštećenja. Spitfirei s laganim dvosjedom sretno su se vratili u Englesku. Kao što će biti komentirano u Velikoj Britaniji - Spitfirei su izašli kao pobjednici i tome prvom sukobu tada najboljih lovaca na svijetu pobijedili su premda brojčano podređeni”.

I jedni i drugi nastojali su što više doznati o neprijateljskim zrakoplovima s kojima se svakodnevno suočavaju, konzultirani su vrhunski i najiskusniji piloti i zrakoplovni stručnjaci (Winston Churchill: Nijemci su bili brži i bolje su se uspinjali. Naši su pak pokretljiviji i bolje naoružani”).

Britanska razmatranja:

“Ne poznavajući baš dobro svojstva njemačkog Messerschmitta 109, piloti Spitfirea došli su do zaključka da bi možda neprijateljski zrakoplovi mogli po svojim odlikama biti izjednačeni s njihovim lovcima, no odluka o prednostima ovisila je o položaju zrakoplova u trenutku sukoba i trenutku otvaranja vatre. Presudno je tko preciznije cilja i da li u najboljem mogućem trenutku.

U borbama nad Dunkerqueom uočen je nedostatak koji prije nije uziman u obzir, a ograničavao je uspješnost Spitfirea: kada je ručica gasa naglo gurnuta naprijed, motor bi iznenada otkazivao zbog prekida dotoka goriva. To opasno ‘oklijevanje’ donosilo je prednost Messerschmittima 109 prigodom napada kao i kod izbjegavanja

obrušavajućeg napada britanskih lovaca. Na sreću, u tijeku borbi u Francuskoj zarobljeno je nekoliko neoštećenih Messerschmitta 109, a jedan je od njih dopremljen u Englesku. U bazi RAF-a u Famboroughu otkrivena je tajna razlike između ratnih suparnika: motor Messerschmitta 109 ne podliježe 'kašljucanju' kod dodavanja gasa jer raspolaže sustavom za izravno ubacivanje goriva. Istovremeno: Spitfire ima bolje manevarske sposobnosti, obrušava podjednako brzo, jedino se Messerschmitt 109 nešto brže uspinje i brži je u horizontalnom letu”.

Ispočetka nisu ni u Velikoj Britaniji bili svjesni svih prednosti svojih Spitfirea pa su ih opisivali na sljedeći način:

“Na zemlji Spitfire je iznenađujuće mali zrakoplov koji s mnogo tankoćutnosti održava ravnotežu na kotačima koji kao da su postavljeni suviše blizu jedan do drugoga. U njegovoj pilotskoj kabini vlada velika buka, krila su mu pretanka, uopće nimalo nije na prvi pogled u skladu sa svojim imenom prgavac, žestoka prznica ('rigajuća vatra', u slobodnom prijevodu). U mirovanju kao dlijetom isklesana oblika. Kao i svi zrakoplovi, i Spitfire karakterizira - njegov poseban miris metala, ugrađenog materijala, boja i goriva, mješavina mirisa koju svaki pilot prepoznaje čim sjeda u kokpit. Snaga, bolje rečeno žilavost kojom se odlikuje Spitfire nevjerojatna je za tako malen zrakoplov. Spitfire je mogao sve moguće i nemoguće: padao na zemlju, dodirivao površinu mora, udarao o drveće, sjekao telefonske žice i vodove visokog napona, sudarao se u zraku, otpadali bi mu bočno kormilo i dijelovi krila, ali je unatoč svemu - uglavnom - sretno slijetao, sa ili bez kotača.”

Iako se to nerado priznavalo s njemačke strane, ispostavilo se da su maleni britanski lovci bili u prvo vrijeme glavna smetnja njemačkom zrakoplovstvu u nasrtajima oko i preko Kanala, i da su zapravo Spitfirei izmijenili tok bitke za Britaniju; Nijemci su ostali bez više od 1700 zrakoplova, dok je RAF izgubio 900 zrakoplova ubrajajući i uništene na zemlji. Da su se suprotstavljali samo britanski Hurricanei koji se nisu mogli nositi s njemačkim lovcima, Luftwaffe bi nastavila napadati uzletišta, radarske stanice i industrijska središta.

“Napadaji RAF-a su godine 1941. kada je Luftwaffe prebačena u Sovjetski Savez postali sve češći, a godine 1942. bio je pripremljen

dovoljno velik broj britanskih zrakoplova i pilota za širokopotezno strateško bombardiranje. Prvi od velikih zrakoplovnih napadaja izveden je 30. svibnja 1942.: tisuću engleskih zrakoplova je napalo Koln i ostavilo taj grad na Rajni u plamenu. Ubrzo zatim slijedili su strahoviti udarci koji su opustošili Berlin, Hamburg, Dortmund, Leipzig, Essen. Sir Arthur Harris, zapovjednik RAF-a objavljuje da njegovi zrakoplovi uništavaju po dva njemačka grada mjesečno, pa upozorava Nijemce da imaju samo dva izbora: uništenje ili predaju. Njemački je narod imao tisuće i tisuće mrtvih i ranjenih, ali njemački moral i nacistička disciplina su ostali čvrsti.

Britanci se, uostalom, nisu ograničavali samo na rušenje gradova. Napadali su također električne centrale, radarske stanice i željeznice. U uzbudljivom napadaju 16. svibnja 1943. koji je bio brižno pripravljen i pri kojemu su koristili posebno prokušane bombe, RAF je uništio branu Mohne od koje su energiju i vodu primali četiri milijuna Nijemaca i rursko industrijsko područje ... Nijemci su morali prihvatiti savezničku strategiju prema kojoj su Britanci bombardirali noću, a Amerikanci danju ... Njemačku su tukli noću i danju. Čim je sunce zašlo nad Hitlerovom Festung Europom, britanski su zrakoplovi grmjeli kroz maglu nad Porajnjem prema Saskoj i Brandenburgu, a kad je onda kroz oblake dima opet izašlo sunce na istoku i kad su zračnim cestama dogrmjeli američki Liberatori i leteće tvrđave, uveden je zamršen red letenja da se spriječi gužva na uskom prostoru nad britanskim otokom" (C. L. Sulzberger, "Rat u zraku").

Njemački zračni as Adolf Galland (1912.-1996., zapovjednik Lovačkog zrakoplovstva - General der Jagdflieger - i probni pilot na prvim mlaznim Messerschmittima), u svome djelu "Prvi i posljednji" izdanom u New Yorku 1954. navodi:

"Svaki susret s britanskim lovcima iziskivao je krajnje napore ... Ja samo mogu izraziti svoje najveće divljenje britanskim pilotima-lovcima, koji su se, iako tehnički u nepovoljnijim uvjetima, borili hrabro i nepopustljivo - oni su bez sumnje spasili svoju zemlju u tome odlučujućem periodu".

Bitka za Britaniju nije išla u prilog njemačkom Ratnom zrakoplovstvu i zbog te spoznaje neki su piloti Luftwaffe djelomično izgubili prijašnju srčanost, pa je Galland u jednome trenutku rekao u

lice svome zapovjedniku da bi radije letio na Spitfireu nego na krilima svoga njemačkog Me 109, i toj njegovoj izjavi - prenose britanski izvori - "nitko se nije suviše iznenadio" ("Spitfire iz kolovoza 1940, nije mogao dobiti veću službenu pohvalu!").

Odakle takav preokret kod Gallanda (104 zračne pobjede) koji je kao najmlađi general Luftwaffe uživao najveće počasti i bio istican kao nasljednik zrakoplovne slave poslije pogibije njegova glavnog takmaca Wenera Moldersa (1913-1941.) sa 115 zračnih pobjeda iznad Francuske, Velike Britanije i SSSR-a?

John Vader piše:

"Govoreći 20. kolovoza 1940. u Donjem domu o općoj ratnoj situaciji, premijer Winston Churchill je naglasio:

- Svako ognjište na našem otoku, u našoj kraljevini, a i širom svijeta, duguje zahvalnost britanskim pilotima, koji su nezadržani nadmoćnim brojem neprijatelja, neumorni u svome prkošenju smrti, svojom hrabrošću i odanošću okrenuli kolo sreće ovog svjetskog rata. Nikada do sada na polju ljudskih sukoba nisu toliko malobrojni zadužili većinu. Sva su srca s pilotima-lovcima, čije blistave akcije pratimo svaki dan svojim očima!

Intuitivno, ali briljantno i u pravo vrijeme, Winston je Churchill iskovao rečenicu koja će se pamtili i ponavljati sve dok će Britanija poštovati sjećanja na 415 pilota koji su pali 1940. braneći zemlju u bitki za Britaniju.

Dan 18. kolovoza postao je dijelom povijesti kada je istekao rok do kojega je Hermann Goring želio postići zračnu nadmoć nad južnom Engleskom. Ujedno se svome kraju primicalo i dvotjedno razdoblje Hitlerove popustljivosti i čekanja s operacijom 'Morski lav' - invazijom na Englesku. Bitka za Britaniju nije išla u prilog njemačkom Ratnom zrakoplovstvu....

Između sumraka i zore 24. i 25. kolovoza dogodilo se nešto što će sve iz temelja promijeniti: iako je London i tada bombardiran, počinjena je pogreška povijesnih razmjera - nisu napadnute povijesne građevine, već su neki njemački bombarderi zalutali i napali spremišta nafte u Thameshavenu istočno od starih uskih ulica trgovačkoga i bankarskog središta Londona. U ono vrijeme, kao što će uskoro izići na vidjelo, ta navigacijska pogreška desetak od 170 bombardera koji su te noći letjeli nad Britanijom, onemogućila je

Luftwaffe da izvrši plan bombardiranja koji bi možda doveo do pobjede u bitki za Britaniju.

Gotovo prije nego što se slegla prašina i dim nad smrvljenom crkvom st. Gilesa kod Cripplegatea i nad drugim ruševinama u srcu grada, više od 80 bombardera RAF-a letjelo je te noći prema Berlinu. Britanskim je posadama izričito zapovijeđeno ili da napadnu vojne objekte ili da se vrate sa svojim teretom. Tako je samo 21 bombarder bacio svoj teret nad Berlinom, a druge su se posade sa svojim teretom vratila kući. Ali: odmazda je vraćena odmazdom!

Goring je i dalje očekivao da će njegova danonoćna ofenziva slomiti Britaniju. No, tjedni su odmicali i u 1940. godini više nije preostajalo dovoljno vremena za njemački ratni pohod. Hitler je 28. kolovoza trebao objaviti svoju odluku o operaciji Morski lav, ali je oklijevao. Kesselringov zapovjednik lovačkih snaga kategorički je tvrdio da je superiornost njegovih lovaca neograničena, u što je Hitler sumnjao, po njemu gubici Luftwaffe nisu opravdavali nikakvo optimističko stajalište, te je odlučio svoju odluku odgoditi za još desetak dana: on i dalje nije vjerovao da je postignuta dovoljno velika nadmoć kojom bi se osigurala uspješna invazija. Stoga je 10. rujna objavio da će odluku donijeti kroz četiri dana, odgađajući operaciju Morski lav - ako do nje uopće dođe - sve do 24. rujna.

Kulminacija napetosti na obje obale Kanala.

Winston Churchill u svome govoru 11. rujna:

- Invazija, ako do nje uopće dođe, ne može se više dugo odgađati ... Zbog toga vrijeme do sljedećeg tjedna moramo smatrati vrlo važnim razdobljem naše povijesti. Ono se može usporediti s danima kada se španjolska armada približavala Kanalu dok je Drake završio svoju omiljenu partiju kuglanja, ili danima kada je Napoleonova armija bila u Boulogneu, a među nama je stajao Nelson. O tome smo čitali u povijesnim knjigama često i opširno. Ali, ono što se sada događa po opsegu je mnogo veće, a veće će biti i posljedice za život i budućnost svijeta i njegove civilizacije!

“Između srpnja i rujna 1940. sve su oči bile uprte u Kanal La Manche. Veliki hazard invazije na Britaniju - operacija Morski lav - dominirao je njemačkim planiranjem. Za njemačku Ratnu mornaricu bila je to relativno jednostavna kampanja. Gubici i štete pretrpljeni u norveškoj operaciji značili su da će uloga mornarice biti ograničena

na davanje lakih brodova za pratnju, tegljača za brodski prijevoz trupa i desantnih barža. Glavni je teret bio prebačen izravno na Goringovu Luftwaffe. Ako bi njemačko zrakoplovstvo moglo razbiti Royal Air Force, zagospodariti Kanalom i osigurati nepovredivost invazije flote od britanskih zračnih i pomorskih napada Morski lav dolazi u obzir. Ako ne, invazija ne bi imala nikakvih izgleda. Rezultat je bila bitka za Britaniju. Sredinom rujna postalo je jasno da britansko zrakoplovstvo nije skršeno; približavanjem jeseni i neizbježno lošeg vremena na Kanalu koje bi otežalo transport trupa, određenje krajnji rok. A 17. rujna je Hitler odgodio operaciju na neodređeno vrijeme” (Richard Humble, “Njemačka Ratna mornarica”).

U iščekivanju onoga što slijedi, obje su zaraćene strane s obzirom na učestale zračne borbe iznad Kanala, posebno vodile računa o spašavanju svojih zrakoplovaca koji su letove završavali u moru: “U vrijeme kada je bitka započela bilo je duž cijele obalne linije Britanije na raspolaganju samo 14 superbrzih motornih čamaca namijenjenih spašavanju potonulih zrakoplovaca iz mora. Životi pilota-lovaca bili su cijenjeni, o njima je sve ovisilo. More je uzimalo danak u ljudima koji su morali biti spašeni. Jedno spašavanje pilota bio je pothvat mlade žene koja se otisnula na more u malom i trošnom čamcu i dovela natrag s pilotom - kralj ju je odlikovao medaljom za hrabrost. Ubrzo su se udružili RAF, Ratna mornarica i kopnena vojska i osnovali službu spašavanja na području Kanala, u koju su bili uključeni RAF-ovi motorni čamci, lake plovne jedinice i dvanaest zrakoplova tipa Lysander, koje je kopnena vojska stavila na raspolaganje za bacanje gumenih čamaca srušenim zrakoplovima”.

A druga strana?

“Suprotno Britancima, Nijemci su imali dobro organiziranu službu za spašavanje zrakoplovaca iz Kanala i njihovo vraćanje u aktivnu službu, dok su britanski piloti pak ovisili o svojim prslucima za plivanje” (J. Vader).

Njemački ratni pilot Heinz Knoke (1921.-1993.) imao je nepunih dvadeset godina i rang zrakoplovnog kadeta kada je prvi put poletio iznad Kanala, potpuno uvjeren da je i bez njega “francuska kampanja” uspješno okončana i da je sada od “životne važnosti” obuzdati suprotstavljanja britanskih pilota-lovaca u Spitfireima, uostalom sasvim u skladu s očekivanjima njemačkog Vrhovnog

zapovjedništva da će napokon “nepopustljivi i borbeni Spitfirei pokleknuti i ustupiti svoj zračni prostor zrakoplovima Luftwaffe”. Bio je zaprepašten kada je u Belinu doživio britanski zračni napad i morao u sklonište, do tada je samo jednom u zraku naišao na svoga prvoga Spitfirea poslije upozorenja preko radija “Achtung, Spitfire!”: tada se je još među njemačkim pilotima iznad Kanala obračun sa spomenutim britanskim lovcem smatrao - “neisplaćenim dugom” časti njemačkih zrakoplovaca da obore i uklone s puta protivnika koji ometa već, tako reći - zapisuje Knoke - rutinsko prelijetanje nad Englesku.

Po ugledu na proslavljene njemačke zračne asove poput Gallanda i Moldersa, i Knoke stremi da se okiti zračnim pobjedama, međutim njegovo kratko vojevanje na Istočnom frontu ne može se usporediti s okršajima za Zapadu, gdje Luftwaffe unatoč početnoj tehničkoj nadmoći i raznim strateškim novotarijama nije u stanju spriječiti razaranja njemačkih gradova, osobito otkako se zrakoplovstvo SAD-a pridružilo Britancima.

Knoke će svoj ratni dnevnik završiti riječima:

“Rat da je mogućnost hrabrima da nadmaše sami sebe, njih je Bog obdario hrabrošću i snagom ... oni zauvijek ostaju besmrtni ... U posljednje dvije godine ja sam bio sve usamljeniji, nema mnogo mojih drugova koji su se vratili iz onoga što smo nazivali grobnicom velikih ratnika. Mi smo često bili nadvladani brojčanom superiornošću neprijatelja, bili smo nerijetko pobijeđeni u zračnim bitkama, ali iako pobijeđeni mi se osjećamo pobjednicima ... svi smo bili više puta ranjavani, ja sam bio pet puta ranjen i sada sam invalid ... Međutim, ako ikada iskrsne potreba da se Ruse vrati natrag u njihove šume i stepe, više sam nego spreman ponovno se boriti ... Opet se čuje grmljavina naših motora na nebu, time odajemo zahvalnost sjećanju na naše heroje ... njihova smrt nije bila i nikada neće biti uzaludna...”

Poslije više od 400 ratnih letova i 33 službeno priznate zračne pobjede, Knoke je preživio rat i posvetio se mirnodopskom građanskom životu sa svojom obitelji. Postoje nepodudarnosti u prikazima ukupnih Knokeovih zračnih pobjeda: neki njemački izvori spominju da je srušio 44, pa čak i 52 saveznička zrakoplova. On sam je godinu dana prije svoje smrti 1992. objasnio to ovako: “Ja

sam službeno postigao 33 zračne pobjede, a brojka od 52 zračne pobjede počela mi se pripisivati poslije izdanja moga ratnog dnevnika u Njemačkoj 1952. (naslov: "Veliki lov") na temelju ukupnih uspjeha mojih eskadrila evidentiranih u ratnim dokumentima".

Autori web-sitea o Knokeu ne iznose ukupan broj njegovih zračnih pobjeda - do 7. siječnja 2008. registrirano je 19.362 posjeta njegovoj biografiji. Posljednji podaci: Knoke je 1979. ostvario svoj davnašnji "stari san" - na Sveučilištu u Osnabruckeu upisao je studij književnosti i filozofije. Pisanjem se nije obogatio, okanio se politike, dvije je godine rukovodio pivovarom u Jeveru tvrtke "Jever Pilsner Brauhaus".

Aleksandar Vojinović

Table of Contents

[Heinz Knoke - Letio sam za Führera](#)

[Predgovor](#)

[Pilot koji se s leta vraća - vlakom](#)

[Achtung Spitfire!](#)

[Kobni 13. u mjesecu](#)

[„Debele bebice“](#)

[Povratak s padobranom preko ramena](#)

[Okršaji na “aleji bombardera”](#)

[Doba života i doba smrti](#)

[Pogovor](#)