

Pilotul lui Hitler

Biografia lui Hans Baur

Autor

C.G. SWEETING

traducere

Cosmin Nedelcu

editura

Miidecărți

Bragadiru - 2019

CUPRINS

DESPRE AUTOR.....	9
PREFAȚĂ.....	11
INTRODUCERE	13
1 ARIPILE RĂZBOIULUI, 1915-1921	17
2 ARIPILE PĂCII, 1922-1931	31
3 ARIPILE DESTINULUI, 1932-1933	41
4 ARIPI PENTRU FÜHRER, 1933-1934.....	53
5 ARIPILE SCHIMBĂRII, 1935-1937	81
6 ARIPILE DESTINULUI, 1938-1939	99
7 ARIPILE VICTORIEI, 1939-1941.....	127
8 ARIPILE CONFRUNTĂRII, 1941-1942	163
9 ARIPILE ÎNFRÂNGERII, 1942-1944.....	203
10 ARIPILE DEZASTRULUI, 1944.....	227
11 ARIPILE APOCALIPSEI, 1945	245
12 ARIPI FRÂNTE, 1945-1993.....	275
EPILOG	297
NOTE.....	305
TABEL AL GRADELOR ECHIVALENTE	318

INTRODUCERE

Avionul de pasageri argintiu se ivi dintre nori și se învârti încet pe deasupra vechiului târg al Nürnbergului. Gloata petrecăreață de pe străzile de dedesubt, răspunzând la zumzăitul motoarelor, privi înspre văzduhuri și scoase un răcnet. „*Der Fuehrer kommt! Der Fuehrer kommt!*” Adolf Hitler, lider al Partidului Național Socialist și cancelar al Reichului, sosea pentru festivitățile anuale ale Zilei Partidului, alegând acest mijloc de transport nu doar datorită vitezei și comodității călătoriei aeriene, ci și pentru efectul teatral. Coborând din ceruri asemenea unui zeu teuton, Hitler sporea suspansul și entuziasmul generat de defilările, ceremoniile și discursurile elaborate care aveau loc în oraș în fiecare septembrie.

La comenzile transportorului Junkers Ju 52/3m se găsea Hans Baur, pilotul personal de încredere al lui Hitler. Baur era un aviator versat care căpătase extrem de multă experiență zburând pe dificilele rute ale companiei aeriene naționale a Germaniei, Deutsche Lufthansa AG, în anii '20 și la începutul anilor '30.

Ce le adusese împreună pe aceste două personaje cu totul diferite? Baur, un aviator de luptă decorat din Primul Război Mondial și un pilot comercial veteran, și Hitler, un politician radical, revoluționar și lider al Partidului Național Socialist. Povestea lui Hans Baur se împletește într-o măsură atât de mare cu cea a lui Adolf Hitler, încât este imposibil să descriem remarcabila viață a lui Baur fără să o cuprindem și pe cea a lui Hitler. Istoria ascensiunii la putere a lui Der Fuehrer în timpul turbulentele zile ale Republicii de la Weimar a fost spusă de nenumărate ori. Același lucru este valabil și în cazul celorlalți lideri germani de vârf; au fost scrise biografii și studii amănunțite despre practic toate personalitățile politice, precum și despre liderii militari și ai Marinei care au deținut puterea în cei doisprezece ani de existență ai celui de-al Treilea Reich. Dar puțină publicitate i s-a făcut lui Hans Baur, care a fost mult mai mult decât un simplu pilot personal al lui Hitler. De la

Respectiv începutul anilor '30 și până la moartea lui Hitler din Berlinul asediat din 1945, Baur a fost tovarășul și confidentul lui Hitler, fiind la fel de aproape de ideea de prieten al liderului german ca orice altă personalitate din cercul intim al acestuia.

Orice studiu serios al celui de-al Treilea Reich trebuie să se concentreze mai întâi asupra lui Adolf Hitler, deoarece „Führerul”, în ultimă instanță, a controlat practic totul în statul național-socialist. Personalitatea, talentele și starea sa mentală au fost mai întâi studiate la începutul anilor '30, dar majoritatea eforturilor au fost superficiale, fie foarte măgulitoare, fie extrem de peiorative. Un studiu psihanalitic serios al lui Hitler a fost pregătit ca document strict secret pentru U.S. Office of Strategic Services (OSS) în 1943 de către dr. Walter C. Langer și colegii acestuia. Documentul respectiv a fost publicat în 1972 cu titlul *The Mind of Adolf Hitler*. Studiul concluziona că Hitler, printre altele, era „un psihopat nevrotic la limita schizofreniei”. De atunci, zeci de cărți și de articole au examinat acest om extraordinar, dar multe dintre ele sunt neconcludente. Să fi fost o copilărie dificilă sau vreun eveniment dramatic sau traumatic cauza violentului său comportament antisemit și diavolesc?

Câțiva vestiți istorici, precum profesorul Robert G. L. Waite, au susținut multă vreme că Hitler a avut o personalitate psihopată de o extraordinară complexitate. Alan Bullock, în cuprinzătoarea sa biografie despre Hitler, îl consideră mai degrabă un oportunist cinic, duplicitar și un politician viclean, nicidecum un dement sau un geniu malefic, cum au susținut alții. Distinsul istoric britanic Hugh Trevor-Roper, autor al uneia dintre primele cărți postbelice despre Hitler și ultimele zile ale acestuia, susține că era lipsit de scrupule, dar sincer. Trevor-Roper a afirmat că Hitler credea cu onestitate că Germania era destinată să controleze Europa și că el era cel ales de soartă să conducă națiunea. De asemenea, era convins că evreii erau inamicii necruțători ai arienilor și, prin urmare, trebuie distruși.

Hitler a înțeles importanța aviației și a folosit adeseori avioane de-a lungul anilor '30, într-o perioadă în care puțini oameni zburaseră vreodată și în care zborul era considerat un act temerar. A fost primul șef de stat care a utilizat avionul nu doar pentru transport, ci și din rațiuni de propagandă politică. De asemenea, a fost primul lider național care a avut propriul lui avion și pilot personal, pentru această importantă responsabilitate alegându-l pe Hans Baur, care își câștigase reputația de a fi cel mai însemnat căpitan de aviație al Lufthansa.

Ca șef al escadronului de transport guvernamental, Baur a zburat cu personalități faimoase și infame deopotrivă. Pe măsură ce roata războiului s-a învârtit împotriva Germaniei în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, iar relațiile dintre Hitler, Hermann Göring și Luftwaffe s-au înrăutățit, Hitler a apelat la Baur pentru sfaturi în privința forțelor aeriene, politicii războiului aviatic și a

Respect pentru oameni și cărți

progreselor tehnice, într-o manieră total disproporționată în comparație cu poziția și competențele lui Baur. Care a fost impactul influenței și sfaturilor lui Baur asupra deciziilor luate de Hitler în timpul războiului rămâne încă de stabilit.

Hans Baur a fost o figură paradoxală. Nu există nicio îndoială că a fost un fanatic al național-socialismului și că i-a fost devotat în totalitate lui Hitler până în pânzele albe. A continuat să fie membru al SS, deși în mare parte unul formal, în ciuda activității și atrocităților comise de organizația respectivă. În viața personală, însă, a fost un om curajos, integru, serios și patriot. Loialitatea față de Hitler i-a fost cea mai mare slăbiciune, dar această loialitate a reprezentat un indiciu al pasiunii cu care și-a slujit țara. În mod tragic, alături de milioane de alți germani, nu a priceput că ascensiunea la putere a lui Hitler va aduce dezastrul Germaniei și al lumii întregi.

Spațiul limitat nu ne-a permis o relatare integrală a evenimentelor petrecute în cel de-al Treilea Reich de dinaintea și din timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Această carte, așadar, nu trebuie interpretată drept o istorie comprehensivă a regimului nazist sau a celui de-al Doilea Război Mondial din Europa. Este o prezentare a evenimentelor și personalităților importante văzute prin ochii lui Hans Baur, culese din diverse surse. Au fost adăugate suficiente informații contextuale de ansamblu pentru ca narațiunea să fie coerentă și lesne de înțeles.

Pe măsură ce relatăm evenimentele care au dus la Apocalipsa Germaniei, ar trebui să cugetăm la următoarele întrebări: la intrarea în secolul al douăzeci și unulea, ce avem de câștigat de pe urma trecerii în revistă a istoriei tragice a celui de-al Doilea Război Mondial și a evenimentelor care au condus la declanșarea lui? Ce putem învăța de pe urma analizării oamenilor care au lansat cel mai cumplit război dintre toate, fiind la un pas să-l câștige în numele fascismului? Experiența lui Hans Baur ne poate oferi oare vreo lecție care ne va ajuta să pricepem această epocă îngrozitoare, ghidându-ne acțiunile din viitor?

Hans Baur a trăit o viață lungă și extraordinară, la fel de palpitantă ca orice ficțiune ce ar putea fi concepută de vreun scriitor. În paginile ce urmează, vom examina evenimentele semnificative care i-au modelat existența lui Baur și ne vom apleca asupra rolului pe care l-a jucat în destinul lui Adolf Hitler și al celui de-al Treilea Reich.

1

ARIPILE RĂZBOIULUI, 1915-1921

Rulându-și avionul din ce în ce mai lent spre hangar, vice-sergentul major Hans Baur opri motorul. Se dădu jos din carlingă cu mișcări rigide și, împreună cu navigatorul său, locotenentul von Hengl, și cu șeful echipajului, sub-caporalul Neff, verificară dacă biplanul Hannover prezenta găuri de gloanțe. Avionul trebuia să intre în revizie și să fie reparat numai decît în caz că se primea ordin pentru altă misiune. Cei doi aviatori se îndreptară către ferma franceză din apropierea aerodromului pentru a-și completa rapoartele în salonul ticsit de oameni care servea drept birou pentru unitatea lor. Sorbind o ceașcă de erzaț fierbinte de cafea, afluă că, din cauza unei furtuni iminente, în acea după-amiază nu se va mai efectua niciun zbor. Erau vești bune, pentru că în ziua cu pricina pilotaseră deja trei misiuni de recunoaștere în căutarea unor unități de artilerie, iar Baur era pregătit să se odihnească. După ce înfulecă rapid o gustare, se duse spre cort și se întinse în patul său de campanie. În loc să adoarmă, însă, se trezi holbându-se la tavanul de pânză, mintea rătăcindu-i spre fulgerătoarele evenimente care îl aduseseră pe acel aerodrom aflat în spatele frontului din Franța răvășită de război.

Hans Baur fusese dintotdeauna fascinat de aviație. În copilărie, fusese impresionat din cale-afară de giganticele dirijabile care pluteau maiestuos pe deasupra regiunilor rurale bavareze, plecate din fabrica de zepeline de la Friedrichshafen. Iar aeroplanelor care începuseră să apară în număr din ce în ce mai mare îi stărniră și mai tare mirarea, făcându-l să viseze că într-o bună zi avea să devină și el aviator. Născut în sătucul Ampfing pe 19 iunie 1897, se mutase

Respect pentru oameni și cărți

împreună cu părinții săi în München, capitala bavareză, doi ani mai târziu. După ce absolvise liceul, se angajase ca vânzător-ucenic într-o firmă de fierărie, unde probabil că ar fi rămas dacă nu s-ar fi petrecut crucialul eveniment care avea să-i schimbe viața, așa cum le-a schimbat-o câtorva milioane de oameni: Primul Război Mondial.¹

Baur nu avea decât șaptesprezece ani în august 1914, dar, alături de mii de alți tineri patrioți, dorea să-și slujească țara. La început, unitățile armatei bavareze erau potopite de voluntari. Baur a fost în scurtă vreme respins de infanterie, deoarece era prea scund pentru standardele fizice minimale ce erau în vigoare la vremea respectivă. I se recomandase să aștepte încă un an și să încerce din nou după ce va mai crește nițel în înălțime și greutate.

A avut nevoie de multă răbdare pentru a rămâne acasă în slujba lui de rutină, în vreme ce atâția amici plecaseră în armată și trăiau cea mai măreață aventură a tinerelor lor vieți. Baur primea cărți poștale trimise prin intermediul sistemul *Feldpost* (poșta militară) și îi invidia pe cei care se aflau pe front. Mulți oameni se așteptau la o victorie înaintea Crăciunului, iar Baur urmărea știrile legate de marile bătălii cu un interes deosebit. În vest, armata germană traversase frontiera și se războia pe teritoriul Franței și Belgiei. În est, armatele Germaniei și Austro-Ungariei erau înleștate în luptă cu forțele Rusiei Imperiale. Victoria germană din Bătălia de la Tannenberg de la finele lui august duse la izgonirea invadatorilor ruși din Prusia de Est, dar implica transferul anumitor divizii din aripa dreaptă a armatei germane în nordul Franței. Forțele nemțești, inclusiv unitățile bavareze, înaintaseră în Belgia și Franța într-o mare mișcare de încercuire care se abătuse de la planul original de invazie conceput de generalul Alfred Graf (Conte) von Schlieffen, fostul șef al Statului Major al Armatei. În cele din urmă, ofensiva a fost oprită la Râul Marne, în apropierea Parisului, germanii fiind incapabili să avanseze, iar francezii și britanicii nefiind în stare să îi împingă înapoi. Războiul de mișcare împotmolindu-se, fiecare tabără a început să sape tranșee de protecție în fața mortalei grindini aruncată de armele portative și de focul de artilerie. Războiul de tranșee a luat amploare, provocând frustrări, suferințe, distrugerii și moarte. Pe frontul de vest, libertate de mișcare și de acțiune n-a mai existat decât în văzduh, lupta aeriană fiind percepută de public drept aventura supremă și o dovadă de mare eroism.

Ceea ce-și dorea Baur cu adevărat era să devină pilot militar, astfel că în lunile ce-au urmat s-a străduit din răspuțeri să-și îmbunătățească condiția fizică. În septembrie 1915 a făcut o nouă vizită la unitatea de recrutare, a fost examinat și s-a oferit voluntar pentru a servi în *Koeniglich Bayerischen Fliegertruppen* (Forțele Aeriene Regale Bavareze).² Pentru a se asigura că va fi acceptat, a redactat o scrisoare îndrăzneată împăratului german, Kaiserul Wilhelm al II-lea, la Berlin,

cerându-i ajutorul. În cele din urmă, a primit un răspuns de la cartierul general al forțelor aeriene din Schleissheim, fiind informat că toate posturile erau ocupate și că urma să fie anunțat când unul dintre ele devenea disponibil. A fost încântat după ce, într-un final, a primit un ordin pentru a se prezenta la raport în noiembrie și, după două luni de extenuantă instrucție militară, a fost trimis în *Fliegerabteilung* (Detașamentul de Zbor) *IB* din Franța, un detașament al forțelor aeriene bavareze. După o lungă călătorie cu trenul, a sosit la unitate și a aflat că funcția sa nu avea să fie decât una de conțopist în cartierul general. Nu făcuse altceva decât să schimbe un birou din München cu unul din detașamentul de aviație. Baur a fost dezamăgit, însă slujba de birou i-a oferit șansa de a vedea notificările periodice din partea școlilor de pilotaj care aveau nevoie de voluntari pentru instrucția piloților. În timpul lunilor de muncă de rutină în care, printre altele, i-a ajutat pe mecanici în timpul său liber, a făcut cereri repetate pentru a i se permite să fie examinat ca să participe la cursurile de pilotaj. În cele din urmă, comandantul său a încuviințat și l-a trimis pe înflăcăratul june în fața comisiei de examinare de la Venders în următoarea serie de piloți în devenire.

A fost ziua norocoasă a lui Baur. Nu doar că a trecut dificilele teste scrise, dar, dintre toți cei 136 de candidați din examenul cu pricina, s-a numărat printre cei 36 care au fost admiși în urma solicitantei examinări fizice. Baur a fost unul dintre fericiii aleși pentru a fi instruiți în domeniul pilotajului. În următoarea lună avea să plece la școală în Bavaria, mai întâi pentru a primi instrucție în domeniul mecanicii, apoi pentru pregătire de zbor în bătrânele biplane cu două locuri de tip Albatros B. Baur s-a dovedit a fi înzestrat de la natură pentru meseria de pilot, finalizându-și pregătirea de bază într-un timp record, zburând neînsoțit și ducându-și la bun sfârșit cele trei examinări necesare pentru a obține licența bavareză de pilot.³ Desigur, momentul în care insigna argintie de pilot i-a fost prinsă în tunica cenușie de soldat a fost unul de mare mândrie.

În 1916, aviația de război devenise una dintre cele mai importante activități ale forțelor aeriene militare. Pilotând aparate de zbor manevrabile cu un singur loc, dotate cu mitraliere sincronizate pentru a trage prin elice, piloții de urmărire duceau vieți palpitate, dar primejdioase. Erau nevoiți să-și protejeze propriile avioane de observație și de bombardament deasupra frontului în timp ce atacau aeroplanelor inamice pentru a le împiedica să-și îndeplinească misiunile. Majoritatea piloților noi doreau să fie repartizați într-un *Jagdstaffel* (escadron de urmărire), unde aveau parte de mult mai multe confruntări decât în alte ramuri importante, dar mai puțin strălucitoare precum aviația de bombardament, de observare sau de recunoaștere a artileriei. Mulți erau de părere că-i mai bine să fii vânătorul decât prada. În pofida dosarului de calitate pe care Baur l-a avut în perioada de instrucție, era nevoit să

îndeplinească cerințele militare, așa că a fost repartizat în școala aeriană de artilerie din Grafenwoehr, Germania, pentru șase săptămâni de instrucție avansată în reglare a tirului de artilerie și conducere a tragerii. Baur a cerut permisiunea de a discuta cu ofițerul său comandant, căruia i-a spus că nu pricepe de ce nu i se permite să facă instrucția necesară pentru a deveni pilot de urmărire. Comandantul a rânjit și i-a amintit vechea maximă a soldatului german: „*Das Denken überlassen wir den Pferden – die haben einen grosseren Kopf dazu!*” („Lasă gânditul pe seama cailor – au capul mai mare pentru asta!”). Baur avea să se antreneze ca pilot de artilerie.

Instrucția de pilot de artilerie se realiza în vechiul model de biplane A.E.G. de tip C pe un câmp de luptă, utilizând muniție de artilerie reală. Pilotul de artilerie zbura cu avionul la altitudini relativ joase, în vreme ce navigatorul direcționa focul de artilerie. După finalizarea cursului, Baur a izbutit să fie repartizat din nou în fosta sa unitate de pe frontul din Franța.

Baur a fost întâmpinat cu bucurie de camarazii săi și a luat imediat în primire avionul cu care unitatea lui fusese re-echipată recent, A.E.G. J I.

Câteva zile de vreme rea i-au oferit timpul necesar pentru câteva zboruri de antrenament locale în acest aeroplan, care fusese fabricat de Allgemeine Elektrizitaets Gesellschaft sau A.E.G., adică Compania Generală de Electricitate Germană. Biplanul cu două locuri J I fusese conceput după vechiul A.E.G. C IV, căruia îi semăna. Era alimentat de un motor de 200 de c.p. de tip Benz Bz IV cu șase cilindri în linie cu răcire cu apă. Armamentul principal consta în două mitraliere Maxim LMG 08/15 de 7.9 mm instalate în podeaua carlingii și operate de navigator. Erau montate pentru a trage în față și în jos, la un unghi de 45 de grade, pentru raiduri la sol. Mitralierele erau acționate prin cabluri Bowden din două trăgace identice montate în apropierea mâinii drepte a navigatorului. De asemenea, navigatorul avea la îndemână pentru apărare o mitralieră Parabellum L.M.G. 14 de 7.9 mm montată pe un etrier mobil. În plus, avionul era dotat cu grenade de mână care puteau fi lansate individual sau în grămezi de șase. Cu o viteză maximă de doar 150 kilometri pe oră, avionul era mai degrabă lent și nu foarte manevrabil, în primul rând din cauza celor 389,5 kilograme de blindaj de oțel instalat în jurul motorului și carlingii.⁴ Blindajul gros de 5,1 mm putea să respingă aproape toate gloanțele de armament de calibru mic, o caracteristică de protecție importantă, deoarece multe zboruri se desfășurau la o altitudine joasă deasupra liniei frontului. Plafonul de zbor al A.E.G. J I era de 4500 de metri, iar durata zborului era de două ore și treizeci de minute.

La momentul respectiv, Baur, în continuare *Gefreiter* (sub-caporal), a fost însărcinat ca pilot al unui tânăr navigator bavarez, *Leutnant* (locotenent) Georg Ritter (Cavaler) von Hengl, care era comandantul aeroplanului. În scurtă vreme,

aveau să aibă împreună parte de mai multă acțiune decât și-ar fi putut imagina vreodată.

Într-o dimineață, Baur și von Hengl au primit ordinul de a decola alături de alte cinci avioane din unitatea lor pentru a sprijini o ofensivă germană de amploare. Au fost însărcinați să supravegheze și să lanseze mesaje într-un loc indicat în timpul unui asalt la sol care era însoțit de un baraj de artilerie. După ce zburaseră înainte și înapoi de-a lungul frontului vreme de aproximativ două ore, putuseră să-și dea seama că ofensiva germană era în plină desfășurare, așa că s-au hotărât să coboare și să atace o coloană de trupe franceze în retragere. De la o altitudine de vreo 150 de metri, au mitraliat soldații și vehiculele masate pe drumul de pământ, înregistrând un succes devastator. Oamenii s-au aruncat în șanțuri, iar caii au luat-o la goană, răsturnând căruțele. Armele de sol franceze au lovit în mod repetat aripile și fuzelajul avionului, dar cei doi au continuat să atace. Până la urmă, elicea și motorul au fost lovite direct. Cu uleiul și aburii fierbinți țâșnindu-i în față, Baur s-a ridicat brusc, a oprit motorul și s-a întors pentru o primejdioasă planare până în teritoriul ocupat de germani. Evitând cu succes o colină, un sat și câteva tranșee, s-a îndreptat către un câmp mare de ovăz, dar a izbit un stâlp de telegraf la aterizare. Astfel, aeroplanul s-a răsturnat și s-a sfărâmat, dar, din fericire pentru cei doi, nu a luat foc. Baur și von Hengl au supraviețuit, suferind doar răni ușoare, așa că au izbutit să se extragă dintre rămășițele aparatului. Adunându-și cu rapiditate hărțile și instrumentele, au fugit la adăpost, gloanțele de pușcă șuierându-le pe la urechi.

După câteva zile într-un spital de campanie, s-au întors la datorie și la obositoarea rutină care le impunea adeseori două sau trei misiuni pe zi, fiecare dintre ele durând peste două ore. Principala responsabilitate a piloților de artilerie era cea de recunoaștere a pozițiilor inamice și de dirijare a focului de artilerie, iar în acest model lent și greoi al A.E.G. șansele de efectuare a manevrelor de evadare și de apărare în caz de atac al urmărilor inamici erau reduse. Dar Baur era încrezător în capacitatea lui von Hengl de a utiliza cu îndemănare mitraliera pe suport flexibil din carlingă destinată defensivei. În lunile ce-au urmat, Baur și von Hengl și-au câștigat reputația unui echipaj remarcabil în acest riscant domeniu de activitate. Între cei doi bărbați s-a înfiripat o puternică legătură bazată pe încredere și respect reciproc, deoarece fiecare știa că viața îi depindea de celălalt.

Adeseori, când vremea era nepotrivită pentru zbor, Baur își lua pistolul P.08 de 9 mm sau cerea un Mauser Karabiner 98 de 7,9 mm armurierului și se târa prin noroi până trecea de șirul de hangare din aerodrom, ajungând la poligonul improvizat pentru arme de calibru mic. Acolo, trăgea cu armele respective pentru a-și perfecționa ținta. Din când în când, împreună cu von Hengl, exersau trasul cu mitraliera în țintele mișcătoare tractate pe o sârmă între doi butuci. În timpul liber,

studiau amândoi cu atenție broșurile de identificare ale aeroplanelor, în așa fel încât să fie în stare să recunoască cu ușurință orice aparat de zbor german sau aliat care le-ar fi putut ieși în față.⁵

Viața unui aviator pe frontul Marelui Război era aspră, dar tolerabilă în comparație cu suferințele îndurate de infanterie în tranșeele noroioase din linia întâi. De obicei, piloții erau ocupați cu obositorul program de zboruri peste liniile frontului, punctate de ore de plictiseală atunci când vremea era nemiloasă. Până în 1916, victimele provocate de focul antiaerian și de urmăritorii inamici erau în creștere și, spre deosebire de navigatorii din aerostate, echipajele de aeroplan nu beneficiau de parașute. Cu toate acestea, în primăvara anului 1918, Forțele Aeriene ale Armatei Germane au introdus primele parașute care puteau fi utilizate de piloții și mitraliorii de aeroplan. Era vorba despre *Heinecke Fallschirm*, o parașută concepută de *Unteroffizier Otto Heinecke*, un subofițer junior, care o testase personal la Adlershof, în apropiere de Berlin, începând din mai 1917. Mătăhăloasa parașută era purtată fie în spate, fie sub scaun și se deschidea printr-o sfoară statică atașată de avion după ce aviatorul era evacuat. Baur n-a fost niciodată nevoit să folosească o parașută, dar a fost cea mai binevenită poliță de asigurare împotriva îngrozitoarei perspective de a arde de viu într-un aeroplan în flăcări sau de a sări în gol spre o moarte sigură în cazul în care avionul lua foc sau se dezmembra în aer.

Pe lângă constantul pericol reprezentat de aviatorii inamici, de focul antiaerian și de posibilitatea apariției unor avarii structurale sau ale motorului, piloții erau supuși degerăturilor cauzate de suflul de gheață al elicei și a frigului neîndurător pe care îl sufereau zburând într-o carlingă deschisă la altitudini ridicate sau pe timp de iarnă. Costumele grele de zbor erau purtate peste uniforme de lână, pe lângă bocancii și mănușile termoizolante. Căștile încălzite, măștile de față și ochelarii erau accesorii necesare care acopereau toate suprafețele expuse de piele. Întrucât Baur zbură de obicei la altitudini reduse, nu a trebuit să utilizeze aparatele de oxigen lichid Ahrend și Heylandt care fuseseră introduse pentru aviatorii nemți ce zburau la mare înălțime.⁶

Unitățile aeriene germane erau transportate în spatele frontului ca răspuns la ofensivele oricăreia dintre tabere. Personalul din aviație locuia în corturi ridicate în apropierea pistei de aterizare din iarbă sau, preferabil, în ferme sau în castele masive, în cazul în care acestea se aflau în preajmă. Dacă tabăra era ridicată lângă o localitate, oamenii puteau fi încartiruși într-un han sau în case particulare, ceea ce, desigur, era un lux binevenit, mai ales iarna. Un *Kasino* (popotă sau club al ofițerilor) era organizat în fiecare aerodrom, ofițerii luând cina împreună cu comandantul, conform vechilor obiceiuri ale armatei. Trofee obținute de pe urma fiecărui avion inamic doborât în spatele liniilor decorau adeseori popota, care era echipată cu

mobilier care era fie artizanal, fie obținut din te miri ce sursă era disponibilă. De asemenea, subofițerii aveau parte de o popotă similară, dar oarecum mai puțin formală, în care se puteau relaxa în timpul liber într-o atmosferă de camaraderie. La rândul ei, sala de mese pentru recruți era împodobită și făcută să pară cât mai confortabilă cu putință.

Deși serios și preocupat în timpul zborului, carismaticul Baur era popular și se bucura de amicitia celorlalți membri ai unității sale. Zilele libere, aniversările, promovările și victoriile erau sărbătorite în popotă cu muzică, cântece și, când erau disponibile, cu bere, vin și feluri de mâncare speciale din partea bucătarilor. Întotdeauna părea să existe cineva care să știe să cânte la acordeon sau la vioară. Cântecele soldățești, cele de pahar și cele folclorice, alături de muzica la modă, însuflețeau serile lungi. De asemenea, pentru eliberarea tensiunii, soldații erau încurajați să practice sportul. Rațiile de armată erau suplimentate adeseori prin achiziții sau schimburi cu țărani francezi din regiune. Permisile erau acordate din când în când, mai ales celor care aveau nevoie de o pauză după încordarea provocată de zborurile de luptă. Ofițerul comandant îi informa pe oameni în privința evenimentelor importante, iar știrile erau obținute prin intermediul ziarului corpurilor de armată. Ocazional, erau purtate dezbateri serioase care ajutau la menținerea moralului. De pildă, intrarea Statelor Unite în război pe 6 aprilie 1917 a provocat surprindere și confuzie și a trebuit explicată. Vreo doi bărbați din unitatea lui Baur aveau rude în Statele Unite, dar nimeni nu-i considera pe americani un inamic, așa cum erau văzuți francezii.

În comparație cu oribilele condiții din tranșee, viața dintr-un aerodrom militar era în general mai sigură și mai confortabilă. Dar aviatorii aveau partea lor de muncă grea, făcând față inspecțiilor și obligațiilor militare de rutină, iar stresul zborurilor de luptă și șocul pierderii unui prieten în conflict aruncând adeseori o umbră asupra activităților cotidiene a tuturor celor implicați. Menținerea moralului și a eficienței, indiferent de evenimente, era o preocupare constantă a fiecărui comandant. Pe măsură ce războiul a continuat, amenințarea atacurilor aeriene asupra aerodroamelor a sporit. Pentru protecție în cazul unui raid, au fost săpate tranșee scunde și au fost pregătite arme antiaeriene. Fraternizarea dintre ofițeri și recruți nu era autorizată, însă sub permanentul surmenaj provocat de luptele ce durau luni de-a rândul, Baur și von Hengl au devenit mai puțin preocupați de rang și de protocol și mai interesați de ducerea la bun sfârșit a misiunii lor, supraviețuind pentru a zbura încă o zi.

Baur nu simțea nicio plăcere în a ucide, dar vânătoarea era palpitantă și asta era războiul. În principiu, era vorba despre patria lui germană și de cei doi aliați mai slabi, Imperiul Austro-Ungar și Imperiul Otoman al Turcilor, împotriva restului