



Francouzský letoun Donnet-Leveque, „k.u.k. Kriegsmarine“ č. 10, na letišti v Polu v roce 1913. Všimněte si čísla letounu na směrovce. Všimněte si červených a bílých částí směrového kormidla a červeně natřené ocasní ploutve. Pán v pozadí v kožené bundě je pravděpodobně Banfield. (Foto: Stach)

GOTTFRIED BANFIELD

Během pobytu ve Vídni v říjnu 1977 autor zavolal do domu Gottfrieda Banfielda v Terstu, aby domluvil možnou návštěvu. Narazil však na „kamennou zed“ v podobě personálu domu, který mluvil a rozuměl pouze italsky, zatímco on ovládal pouze němčinu a angličtinu. Neznal žádná další telefonní čísla a nevěděl ani jméno Banfieldovy firmy. Třetí den telefonování se Bůh slitoval nad hlupákem a zařídil, aby tam byl německy mluvící návštěvník. Návštěvník dal autorovi telefonní číslo na barona Banfielda do kanceláře a řekl, že si je jistý, že autor ví, že baron je v kanceláři *každý* den. Samozřejmě, proč by si to autor neměl myslet, pomyslel si; ten muž je přece jen 87 let starý!

Když autor kontaktoval Banfielda v jeho přepravní společnosti, představil se svou ne zrovna klasickou němčinou. Banfield odpověděl perfektní angličtinou, že si vzpomíná na autorovy dopisy a že by ho návštěva potěšila. Ukázalo se však, že jediný den, kdy se s ním autor mohl setkat, byl den, kdy cestoval vlakem do Vídně. Autor se rozhodl zkusit štěstí a zeptal se, zda by baron byl ochoten strávit s ním asi hodinu v daný den, po náročném 250 mil dlouhém cestování vlakem. Odpověděl, že se s autorem setká v jeho hotelu asi třicet minut po příjezdu vlaku do Vídně!

V domluvený čas se Banfield objevil v hotelu naproti autorovi a vypadal svěží a čerstvý jako nová bankovka. Chvilí si povídali, pak se přesunuli do Banfieldovy oblíbené restaurace, kde pokračoval v odpovídání na nekonečnou řadu otázek týkajících se osobností rakousko-uherského letectví, letadel, kamufláže a tak dále. Po *osmi* hodinách intenzivní konverzace opustili restauraci (koneckončů, zavírala ve 3 hodiny ráno). Cestou zpět do Banfieldova hotelu měl autor, bývalý sportovec, velké potíže udržet tempo s rozhodným krokem 87letého gentlemana. „Ano,“ pomyslel si autor, když Banfield kráčil

on klusal po ulici, „Gottfried Banfield vždy byl a stále je mimořádný a pozoruhodný člověk!“

Narodil se 6. února 1890 v Castelnovo v zálivu Cattaro (dnes Boka Kotorska, Jugoslávie). Jeho otec byl kariérním důstojníkem rakousko-uherského námořnictva. Autor se z několika zdrojů dozvěděl, že vzdání předkové Banfielda patřili k irské šlechtě, což Banfield potvrdil. Navštěvoval vojenskou střední školu v St. Poltenu (dnes Rakousko) a v roce 1905 složil náročnou přijímací zkoušku na rakousko-uherskou námořní akademii ve Fiumi (dnes Rijeka, Jugoslávie). Po absolvování studia 17. června 1909 byl přijat do námořního důstojnického sboru a 1. července 1909 mu byla udělena hodnost *Seekadett* (námořní kadet). Služba a výcvikové kurzy na různých lodích *k.u.k. Kriegsmarine* (císařského a královského rakousko-uherského námořnictva) vedly k jeho konečnému povýšení na *Fregattenleutnant* (námořního poručíka) 1. května 1912. O měsíc později byl přidělen k výcviku pilotů ve Wiener-Neustadt. Prokázal výraznou zdatnost a během čtyř týdnů byl schopen docela dobře létat. Teprve 15. srpna 1912 však obdržel mezinárodní certifikát a rakouský certifikát č. 67. Na rozkaz svých nadřízených zůstal ve Wiener-Neustadt, kde absolvoval výcvik vojenského pilota. 8. října byl jmenován „*Feldpilot*“ (polní pilot) a byl mu udělen *Feldpilotabzeichen* (odznak polního pilota).

V říjnu 1912 byli Banfield a *Linien-schiffsleutnant* (poručík) Wosecek vysláni do Paříže, aby otestovali nový létající člun navržený Levequem a vyrobený společností Don-net. Pokud by byli spokojeni, měli zakoupit dva pro *Kriegsmarine*. Během testovacích letů došlo k incidentu, o kterém Banfield řekl: „Jak víte, testování létajících člunů se provádělo přímo na řece Seině. Měl jsem z toho obavy, protože přes řeku vede mnoho mostů. A skutečně, při jednom letu se mi nepodařilo dobře vzlétnout. Jak jsem

Letěl jsem těsně nad vodou, když se před mnou objevil most. Použil jsem sílu tuli, ale vzhledem k blízkosti mostu jsem si uvědomil, že pokud budu sílu tuli používat dál, vystoupám tak vysoko, že narazím přímo do mostu! Proto jsem ubral plyn a klesl natolik, abych bezpečně proletěl *pod* mostem a brzy přistál. Moc jsem o tom nepřemýšlel, dokud mi druhý den neukázali noviny s obrovským titulkem „Rakouský odvážlivec proletěl pod mostem přes Seinu!“ „V každém případě byly zakoupeny dvě lodě Donnet-Leveque s náhradními motory.

V listopadu 1912 se Bantield hlásil na námořní letecké základně, která byla zřízena na ostrově Santa Catarina v oblasti Pola, na špičce istrijského poloostrova (dnes Pula, Jugoslávie). Bylo rozhodnuto, že námořní piloti musí absolvovat výcvik navíc k běžnému výcviku pro získání pilotního průkazu. Bantield složil zkoušky v Polě v únoru 1913. Později mu byl rakouským aeroklubem udělen pilotní průkaz pro hydroplány č. 4.

28. března 1913 cestoval arcivévoda František Ferdinand jachtou do Pola, aby zkontroloval flotilu. Banfield a *Linienschiffs/eut-nant* Wosecek přiletěli, aby se setkali s arcivévodou a předvedli mu létající čluny. Krátce po přeletu nad jachtou došlo u Bantieldova letadla k poruše motoru. Při následném nouzovém přistání došlo k poškození konstrukce předě letadla, což mělo za následek velmi složité poranění kostí a měkkých tkání Bantieldovy pravé nohy. Byl zachráněn a převezen do námořní nemocnice v Polu, kde mu *díky* práci vynikajících chirurgů zachránili pravou nohu před amputací. Okamžitá péče a rekonvalescence v Polu trvala 12 měsíců, po nichž následovala další rehabilitace v Badenu nedaleko Vídně.

Po atentátu *na* arcivévodu Františka Ferdinanda a

28. června 1914 se Bantield hlásil v Polě. 20. července byly tři hydroplány přiděleny ke třem lodím druhé bitevní divize. Banfield byl přidělen k *SMSZrinyi* spolu s létajícím člunem Lohner E.21. O čtyři dny později lodě dorazily *do* zálivu Cattaro a letadla byla poté převezena do Kumboru. Když bylo 8. srpna vyhlášeno válka mezi Rakouskem-Uherskem a Černou Horou, byla všechna tři letadla okamžitě nasazena k průzkumu a zaměřování dělostřeleckých pozic pro zbraně flotily. Během října bylo několikrát provedeno noční bombardování.

Od listopadu 1914 do vyhlášení války Itálií Rakousku-Uhersku v květnu 1915 byl Bantield umístěn v Pola, kde testoval nové letouny a prováděl výcvik pilotů.

S vstupem Itálie do války získalo severní Jadran význam, který se s postupem války ještě zvyšoval. V červnu 1915 založil Banfield námořní leteckou základnu v Terstu a v únoru 1916 byl jmenován jejím velitelem, což byl post, který zastával až do konce války. Terst byl strategicky umístěnou základnou, vzdálenou pouhých 18 mil od důležité italské základny v Grado a méně než 70 mil východně *od* Benátek. Terst byl také poměrně blízko řek, podél kterých se obvykle orientovaly frontové linie pozemních bojů, ležel 10 mil od ústí řeky Isonzo a 60 mil od ústí řeky Piave. *Výsledkem* toho bylo zapojení letadel a letců z letecké základny v Terstu do bojů vysoké intenzity a téměř neuvěřitelné rozmanitosti – zahrnovaly pozemní letouny, létající čluny, dálkové bombardéry, všechny *druhy* válečných lodí a všechny *typy* různých misí létaných na podporu pěchoty. Terst byl extrémně vzrušujícím, zajímavým a nebezpečným místem.

Během této akce zaznamenal Bantield mnoho vzdušných vítězství. Vzhledem k extrémní rozmanitosti okolností, za kterých se boje odehrávaly, bylo často obtížné *potvrdit* vítězství. (Autor uvádí, že ačkoli byly dosaženo *celkem* nejméně 20 vítězství, existují dokumenty potvrzující pouze devět. „*Rozmanitost* okolností“ podle něj bude jasně patrná v dalším průběhu příběhu.)

Bantieldovo první vítězství bylo zaznamenáno 27. června 1915 při letu s letounem Lohner L.47, dvoumístným létajícím člunem, ve kterém pilot a pozorovatel seděli vedle sebe. Jeho pozorovatelem byl *Seekadett* Heribert Strobl Edler von Ravelsberg. Během průzkumné mise poblíž

u ústí řeky Isonzo zahlédli italský pozorovací balón, který napadli a vyřadili z provozu přibližně 500 ranami z kulometu do obalu balónu.

O den později Bantield a Strobell, opět v L.47, zaútočili *na* skupinu dělostřeleckých postavení a shodili 50kilogramovou bombu na místo, které muselo být munici skladem, o čemž svědčil velký počet explozí a požárů, které náhle vypukly. Na cestě domů narazili na italský parník, který okamžitě bombardovali a potopili.

1. září 1915 měli Banfield a Strobl, kteří nyní létali s letounem Lohner L.46, *den*, který by se dal popsat jako „tuli day at the office“ (doslova „tuli den v kanceláři“). V oblasti ústí řeky Primero narazili *na* letoun typu „Curti ss“ a zaútočili na něj. *Díky* extrémně přesné střelbě z kulometů donutili letadlo přistát východně *od* Grado. Poté narazili na italské létající čluny typu Macchi Type-L a zaútočili na ně, čímž je donutili přistát ve vodě mimo Grado. Po přibližně 15 minutách se posádce Macchi podařilo znovu nastartovat motor a člun opět vzlétl a vystoupal do výšky 3 500 stop, aby pokračoval v boji s Banfieldovým L.46. Po dlouhé přestřelce byl Macchi nakonec natolik poškozen, že byl nucen provést nouzové přistání ve vnitřním přístavu Grado. Bantield a Strobl poté zaútočili na další létající člun poblíž Mula di Muggia a pomocí zbývajících municí do kulometů ho donutili přistát v laguně Grado. Vzhledem k úplnému vyčerpání municí a ubývajícím zásobám paliva se Bantield s L.46 vrátil zpět do Terstu. Než však dorazili, byli napadeni dalším nepřátelským létajícím člunem, který se jim podařilo odrazit pouze pomocí karabiny a dvou pistolí! *Během* tříhodinového letu se zapletli do pěti leteckých soubojů se čtyřmi různými nepřátelskými letadly.

5. dubna 1916 se uskutečnil první operační let Banfielda s *letounem* Lohner L.16. Jednalo se o typ Lohner E, speciálně upravený pro jeho použití, včetně pevného kulometu střílejšího dopředu, který byl připevněn k horní části trupu těsně *před* kokpitem.

L.16 a Bantield se ukázali jako smrtící a efektivní bojový tým.

17. dubna Bantield zaznamenal „dvojitě“ zásahy, ale ani jeden z nich mu nebyl připsán k dobru. Vzlétl v letounu L.16, *aby pronásledoval* skupinu nepřátelských létajících člunů, které bombardovaly Terst. Jeden z nich dohnal nad Gradem a zasypal ho kulkami, čímž ho donutil k prudkému spirálovitému klesání *mimo* kontrolu. Druhý létající člun byl napaden o 30 minut později nad Golamettetem s podobným výsledkem. 1. května byl Banfield povýšen do hodnosti *Linienschiff-sleutnant* (poručík).

V noci z 21. na 22. května došlo k mimořádné události. Skupina letadel z letecké základny v Terstu se vracela z bombardování železniční stanice v Portogruaru, když byl Lohner L.120 (pilot *Fregattenleutnant* Paul Soupper; pozorovatel *Stabsselektrowarter* Alexander Rappensberger) nucen provést nouzové přistání poblíž ústí řeky Tagliamento. Ban-tield, letící na Lohner L.97 s pozorovatelem *Fliegermaat* (letecký poddůstojník) Augustem Poszpechem, si všiml červené světlice z L.120, která signalizovala nouzové přistání. S určitými obtížemi lokalizoval havarované letadlo. Nařídil posádce L.120, aby se schovala a nastavila letadlo na kola. Poté doplávali k L.97 a byli vzati na palubu. Následný vzlet L.97 byl ztížen neposlušným motorem a potížemi s odletem kvůli zvýšené hmotnosti a poměrně velkým vlnám na vodě. Situaci ještě více zdramatizoval rychlý přiblížení dvou italských torpédových člunů! Vzlet se podařil právě včas a L.97 se bezpečně vrátil do Terstu.

Večer 23. června 1916 zaútočil Bantield v L.16

nad Gultem *u* Terstu francouzský létající člun typu FBA „C“. Po krátkém boji se FBA ponořil a přistál na vodě. Pozorovatel byl zabit kulkami do hlavy a srdce, ale pilot, *Enseigne de Vaisseau de Premiere Classe* (praporčík první třídy) Andre Victor Vaugeois, vyvázl bez zranění a okamžitě začal pojiždět po hladině směrem k italské základně v Grado. Bantield zaútočil a přibližně 100 výstřely vyřadil motor FBA z provozu.

Vaugeois pak obsadil kulomet pozorovatele a začal střílet na Banfielda, který byl nucen znovu zaútočit a kulomet umlčet. Když jeho loď zůstala nehybně ležet na vodě, Vaugeois se vzdal. FBA a Vaugeois byli poté odtazeni do přístavu v Terstu rakousko-uherským motorovým člunem *Primula*. Prohlídka zajatého letadla odhalila více než 120 děr po kulkách v různých částech. Člun byl typu FBA „C“, ačkoli se mu často říká „FBA 12“ kvůli velké bílé číslici „12“ namalované na jeho přídi. Jeho sériové číslo bylo „č. 94“, jak dobře ilustruje pastelová kresba O. Alexandra vystavená ve Válečném historickém muzeu ve Vídni. Po ošetření povrchových zranění na krku byl francouzský pilot pozván na večeři s Banfieldem, který připil na jeho statečnost a vytrvalost.

Hned následující den sestřelil Banfield, opět v L.16, další létající člun typu **FBA „C“** nad Terstským zálivem. Letadlo havarovalo přibližně dvě míle od Grado, kde ho zachytily italské motorové čluny, které ho odtáhly zpět do Grado. Další vítězství Banfielda přišlo 1. srpna 1916. V L.16 zachytil velkou formaci třímotorových bombardérů Caproni, které se chystaly zaútočit na Fiumme. Napadl celkem čtyři z těchto gigantů.

Poslední Caproni, sériové číslo C. 1228, byl napaden nad přístavem Fiume. Po 300 ranách z kulometu letounu L.16 se bombardér začal kymáčet a z levého motoru se valil kouř.

Poté se spirálovitě snášel dolů a nouzově přistál na cvičišti Volosca poblíž Fiuma. Duet zcela vyčerpalo palivo a municie a Banfield přistál v přístavu Fiume. Velitel flotily, admirál Haus, se doslechl o Banfieldových činech a nařídil mu, aby se na cestě zpět do Terstu zastavil v Polu. Když Banfield přelétával nad loděmi v Polu, viděl velké množství námořníků, kteří se shromáždili u zbradří lodí, jásalí a mávali na – to byl opravdu vzrušující zážitek!

O pět dní později, opět s letounem L.16, sestřelil Banfield další bombardér Caproni, tentokrát ve spolupráci s letounem Lohner L.99 (pilot *Seefahrer* Ludwig Gerber, pozorovatel *Stabselktrowarter* Max Obendorfer). Zaútočili na Caproni Ca. 1134 nad Miramare ve výšce přibližně 9 000 stop. Obranná palba bombardéru brzy prorazila chladič letounu L.99. To způsobilo přehřátí a zadření motoru, což si vyžádalo dlouhý klouzavý let a nouzové přistání v přístavu v Terstu. Banfield nyní zintenzivnil svůj útok a brzy těžce zranil pilota, *Sottotenente* (podporučík) Valentina Zaniniho, a vyřadil dva ze tří motorů letadla. Banfieldova zbraň se nyní zasekla, ale brzy byla opravena a útok pokračoval. Poté, co byl vyřazen třetí motor, Caproni se dostal do strmého stěmhlavého letu a narazil do domu jihovýchodně od Sistiány. Pilot Zanini zahynul, ale druhý pilot *Sergente* (seržant) Mario Borghi a pozorovatel *Sergente* Biagio Manieri unikli s lehčími zraněními.

15. srpna 1916 dosáhl Banfield při letu s letounem L.16 svého jediného potvrzeného dvojitého vítězství, když v rychlém sledu sestřelil dva létající čluny typu FBA „H“ do Terstského zálivu. Sériové číslo jednoho z letadel bylo „č. 308“ a jeho pilotem byl velitel francouzských námořních letců na frontě u Isonza, *Enseigne de Vaisseau* (poručík, jg) Baron Jean Roulier.

13. října sestřelil Banfield nad ústí řeky Sdobbá italský dvoumístný letoun Farman. Toto vítězství je pozoruhodné tím, že bylo dosaženo v novém jednomístném stíhacím člunu Hansa-Brandenburg „CC“. Ten byl navržen Ernstem Heinkelem z německé firmy Hansa-Brandenburg. Jednalo se o velmi rychlý dvouplošný létající člun s mezíplošnými vzpěrami uspořádanými do konfigurace „sta r-strutter“. Návrhy této německé firmy byly pro dvojmonarchii volně dostupné hlavně proto, že majitel firmy Hansa-Brandenburg, Camillo Castiglioni, byl také majitelem firmy UFAG v Budapešti a firmy Phoenix ve Vídni. Označení letadla „CC“ bylo pouze Castiglioniho iniciály a bylo namalováno bílými písmeny na bocích trupu. Označení tohoto letadla bylo později změněno na A.12, protože se jednalo o 12. námořní letadlo kategorie „A“ (A = *Abwehr* = ochrana, tj. stíhací letadlo námořnictva). Série A.12 až A.49 se skládala v zásadě z podobných letadel, s výjimkou A.45, které bylo trojplošníkem.

31. října Banfield zaútočil na bombardér Caproni nad

Basovizza, pilotující stíhací loď Albatros A.3. K útoku se připojilo „brandenburgské letadlo“ pilotované *Hauptmannem* (kapitánem) Viktorem Schunzelem, velitelem Flik 28. Caproni byl nakonec donucen k nouzovému přistání v bažině poblíž Golametta. Zatímco Schunzel byl zmíněn v armádní zprávě k.u.k. z 1. listopadu 1916, o Banfieldově podílu na tomto vítězství neexistuje žádná oficiální zmínka.

Vzhledem k tomu, že rušná vojenská letiště jako Prosecco a Sesana se nacházela v okruhu pěti až deseti mil od Terstu, nebyly návštěvy personálu těchto základen nijak výjimečné. Jak bylo také možné očekávat, kombinované letecké útoky s letadly rakousko-uherské armády nebyly neobvyklé. Příkladem toho byl případ z 3. prosince, kdy Banfield letící na A.12 (dříve „CC“) zaútočil na bombardér Caproni Ca. 1233 mezi Duttuole a Sesanou. K tomuto úspěšnému útoku se připojilo letadlo Flik 28 pilotované *Zugsführer* (seržantem) Karlem Cislaghim a Hansa-Brandenburg D.I („KD“) 65.53 pilotované *Oberleutnantem* Godwinem Brumowskim z Flik 12.

Nový rok 1917 se pro Banfielda stal památným dnem. Podle jeho vlastních slov: „Jelikož jsem vždy byl zbožným katolíkem, nikdy bych nebojoval na Velikonoční neděli, Štědrý den nebo na svátek Obřizky (1. ledna). 1. leden 1917 byl krásný den a já se rozhodl podniknout rekreační let ve svém létajícím člunu A.12. Asi po 30 minutách, když jsem si let užíval, jsem si najednou uvědomil, že mě napadá italský Nieuport. Byl jsem opravdu rozzlobený, že mi tento pilot kazí můj krásný rekreační let. Otočil jsem se, abych čelil jeho útoku, s myšlenkou, že tomuto pilotovi dám lekci, aby mi nekazil zábavu! Hned bylo jasné, že je mimořádně zručný. Kroužili jsme kolem sebe téměř hodinu, aniž by jeden z nás získal převahu. Na konci této doby jsme téměř bez slov přerušili boj. Když Ital zamířil na západ a já na jihovýchod, minuli jsme se velmi blízko. Téměř ve stejnou chvíli jsem si všiml černého koně namalovaného na letadle a toho, že mi mává na pozdrav! S radostí jsem pozdrav oplatil a cítil se poctěn, že jsem s ním mohl bojovat. *Věděl jsem, že to byl Baracca.*“ (Francesco Baracca měl v době své smrti 19. června 1918 na kontě 34 potvrzených sestřelů a byl skutečným italským esem.

Esa.)

Vítězství 31. května 1917 mělo nadprůměrný význam. Banfield zaútočil v 22:30 nad Miramare na italské létající čluny a sestřelil je. Ty havarovaly poblíž ústí řeky Primero a zůstaly tam ležet až do 7:00 následujícího rána, kdy italské motorové čluny odtáhly sestřelené letouny zpět do Grado. Jednalo se o první noční vítězství letce rakousko-uherských ozbrojených sil. Bylo to také první vítězství, které Banfield zaznamenal při letu s letounem A.11. Jednalo se o unikátní letoun, který byl speciálně navržen pro Banfielda *inženýrem* Josefem Micklem a vyroben v továrně Oeffag ve Wiener-Neustadt. Byl k dispozici od 18. října 1916, ale Banfield pokračoval v létání hlavně s letounem A.12 („CC“) až do března 1917. Zpočátku měl letoun přírodní povrchovou úpravu, ale Banfield ho později nechal natřít celý modrou barvou, aby lépe splýval s okolím. Obvykle se mu říká „Modrý pták“, ale podle Banfielda se v té době obvykle nazýval „Modrý záznak“. Banfield zaznamenal druhé noční vítězství 8. srpna 1917, kdy sestřelil bombardér Caproni, ale toto vítězství nebylo potvrzeno.

To však neznamená, že letadla byla jediná věc, která Banfielda v noci zajímala. Krátce po půlnoci 16. května 1918 dostal Banfield zprávu, že dvě italské motorové čluny směřují do Terstu. Požádal přístavní světlomety, aby nasvítily vodní plochu, a vzletl.

A.11 a brzy narazil na motorové čluny. Okamžitě zaútočil sérií útoků z výšky pouhých 20 stop nad hladinou. Jeden člun byl tak poškozen, že brzy zůstal bezvládně plout po vodě. Při třetím průletu se situace obrátila a salva fosforových střel zasáhla A.11, roztržila Banfieldovu levou holenní kost a přerušila řídicí páku jeho letadla. Banfield se dopotácel zpět do Terstu, řídil jednou rukou, kterou držel nepoškozenou část řídicí páky, a druhou rukou se snažil zpomalit krvácení z levé nohy. Sotva přistál v civilním přístavu v Terstu, omdlel v šoku. Po měsíci v nemocnici byl připraven

letět znovu!

Banfield zůstal ve velení námořní letecké základny v Terstu až do konce války. Jeho konečný počet operačních letů proti nepříteli přesáhl 400, což je obrovské číslo.

Zatímco jeho letecké výkony byly skutečně pozoruhodné, jeho lidské kvality byly rovněž pozoruhodné. Julius Arigi (32 vítězství) o něm řekl: „Banfield byl podle mých vlastních zkušeností a podle toho, co jsem slyšel od ostatních, naprosto prvotřídní člověk. Na rozdíl od mnoha důstojníků, kteří ztěžovali život svým podřízeným, zejména poddůstojníkům, Banfield zacházel se všemi svými podřízenými individuálně, čestně a spravedlivě.“

Během autorovy návštěvy u Banfielda 13. října 1977 řekl: „Devadesát procent svého života jsem strávil jako civilista. Nemyslím si, že moje hodnota závisí na tom, že jsem kdysi byl vojenským důstojníkem. Když jsem byl v námořnictvu, snažil jsem se zacházet s každým stejně jako s ostatními.“

Na otázku ohledně letecké taktiky odpověděl: „Moje základní zásady byly přiblížit se k nepřátelskému letadlu a střílet co nejpřesněji. Kdykoli to okolnosti dovolily, moji mechanici porovnávali počet zásahů, které jsem zaznamenal na nepříteli, s počtem nábojů, které jsem vystřelil. Vzpomínám si na poměr 87 zásahů ze 122 výstřelů a 52 zásahů ze 75 výstřelů, ale přesná čísla se mohla mírně lišit.“ Oba příklady odpovídají 70% zásahům – vynikající střelba.

Autor se Banfielda zeptal na jeho dojmy z některých letadel, se kterými létal. Ten odpověděl: „Jednomotorový letoun Fokker byl zklamáním, hlavně kvůli slabému motoru. Albatros O.III byl celkově dobrý letoun. S tímto typem jsem několikrát létal při návštěvách letiště Prosecco nedaleko Terstu. Pozemní stíhačky Phnix byly velmi robustní. Byly docela spolehlivé a stabilní ve vzduchu. A-11, který se nazýval „Modrý zázrak“, byl mým nejoblíbenějším letadlem ze všech. Byl tak dobrý, že jsem opakovaně navrhoval, aby se vyráběl ve větším množství, ale to se nestalo.

nikdy neudělal.“

Když byl dotázán na barevné schéma letadel, Banfield dlouho hovořil o barvách různých letadel, se kterými létal. Na otázku, proč nechal A-11 natřít modrou barvou, odpověděl: „Zdálo se mi, že je to dobrá barva pro kamufláž při letech nad vodou. Navíc se mi zdála jako velmi vhodná barva pro noční lety, kterých jsem s „Modrým zázrakem“ absolvoval mnoho.“ Autor se Banfielda také **zeptal** na římské číslice namalované na bocích přídi letadel jeho letky v roce 1918. Odpověděl: „Tyto číslice nám pomáhaly vzájemně se identifikovat ve vzduchu. Číslo sahala až do „VII“. Místo čísla „I“ na svém letadle jsem použil malbu erbu města Terst.“

Když autor požádal Banfielda o přehled jeho válečné služby, řekl: „Nikdy v životě jsem neměl období, kdy bych nechtěl dělat svou práci co nejlépe. Válka nebyla výjimkou. Svou práci jsem vnímal jako boj proti nepříteli, ať už byl kdekoli.

a kdykoli a jakkoli jsem mohl. Takže když moje letka a já jsme nelétali na stíhacích letech nebo neprováděli průzkumné mise, útočili jsme na nepřítel bombami a kulomety, ať už byl v zákopech, v dělostřeleckých postaveních nebo na lodích – na tom nezáleželo. Během své vojenské kariéry byl Banfield vyznamenán četnými vyznamenáními, včetně takových mimořádně vysokých poct, jako je Rytířský kříž Řádu Leopolda s válečným vyznamenáním a meči a Řád Železné koruny 3. třídy s válečným vyznamenáním a meči. Ještě pozoruhodnější je skutečnost, že Banfield je držitelem *tří* vyznamenání, o která se nemůže ucházet *žádný jiný* letec v celé armádě dvojmonarchie.

První je, že je jediným letcem, který obdržel jak zlatou, tak stříbrnou (1. třídu) medaili za statečnost pro důstojníky. Jeho zlatá medaile za statečnost byla jednou z celkem pouze devíti medailí udělených leteckým důstojníkům.

Druhým vyznamenáním Banfielda je Velká vojenská medaile za zásluhy, kterou mu na jaře 1916 osobně předal císař František Josef. Žádný jiný letec tuto medaili neobdržel.

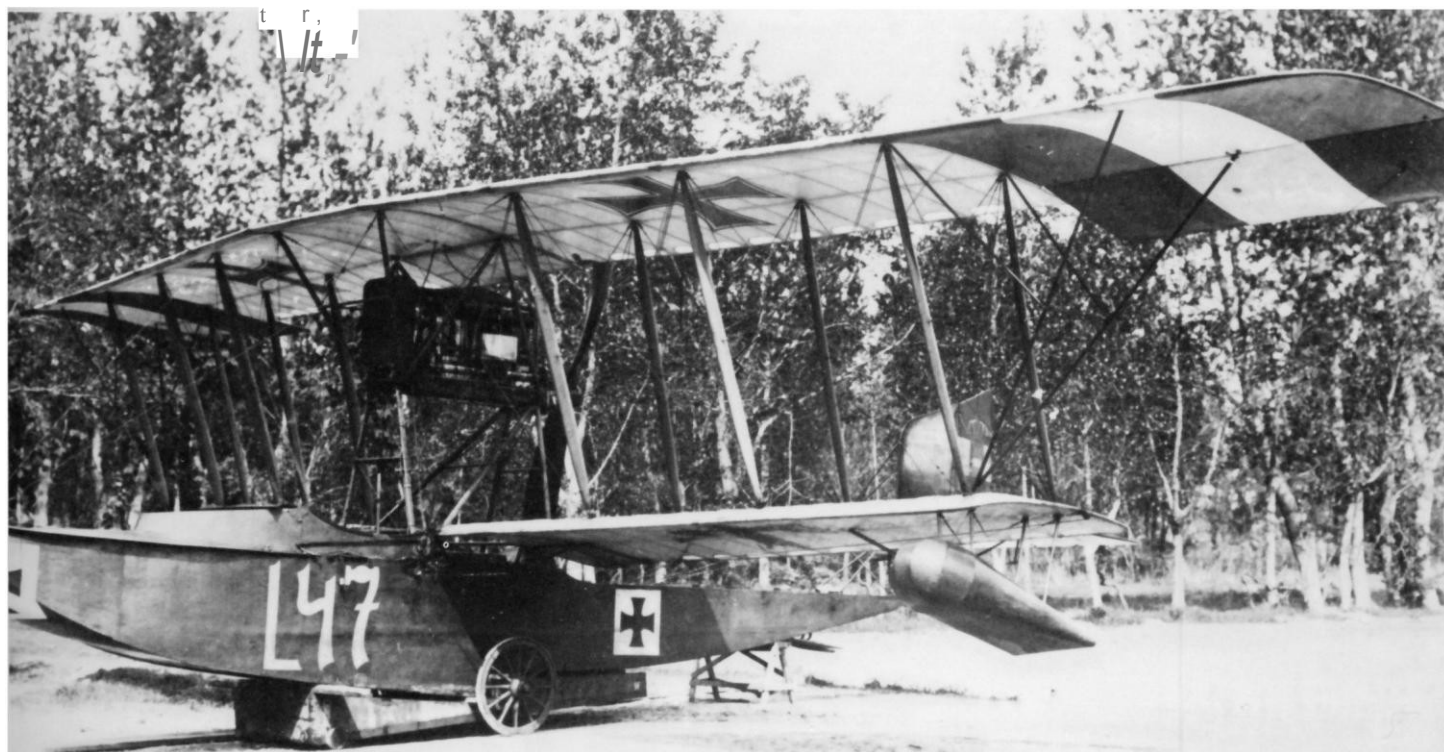
Posledním jedinečným vyznamenáním, které Banfield mezi letci obdržel, byl Rytířský kříž Vojenského řádu Marie Terezie, nejvyšší vyznamenání císařství. Zvláštností tohoto vyznamenání je skutečnost, že potenciální příjemce musí sám požádat o přijetí do řádu. Již v polovině roku 1916 začal Banfield dostávat od svých nadřízených výzvy, aby o vyznamenání požádal. Pozvánky byly založeny na výjimečné statečnosti, kterou opakovaně prokázal při všech druhích vojenských operací. Banfield nejprve pozvánky odmítl a poté, co se staly naléhavějšími, je odmítl znovu. Nakonec však ustoupil a 6. února 1917 předložil následující: „V souladu s pozváním, která mi od podzimu 1916 zasílalo rakousko-uherské centrální námořní velitelství, abych požádal o udělení Řádu Marie Terezie, předkládám své zprávy o činnosti s přáním, aby prokázaly mou způsobilost k přijetí do řádu jako rytíř.“ K tomu přiložil kopie svých zpráv o činnosti ze dne 23. června, 24. června, 1. srpna, 6. srpna a 3. prosince 1916.

16. srpna 1917 císař Karel udělil Banfieldovi Rytířský kříž Vojenského řádu Marie Terezie. Tento řád s sebou nesl povýšení do šlechtického stavu a titul *Freiherr* (baron). Žádný jiný rakousko-uherský letec tuto vyznamenání neobdržel.

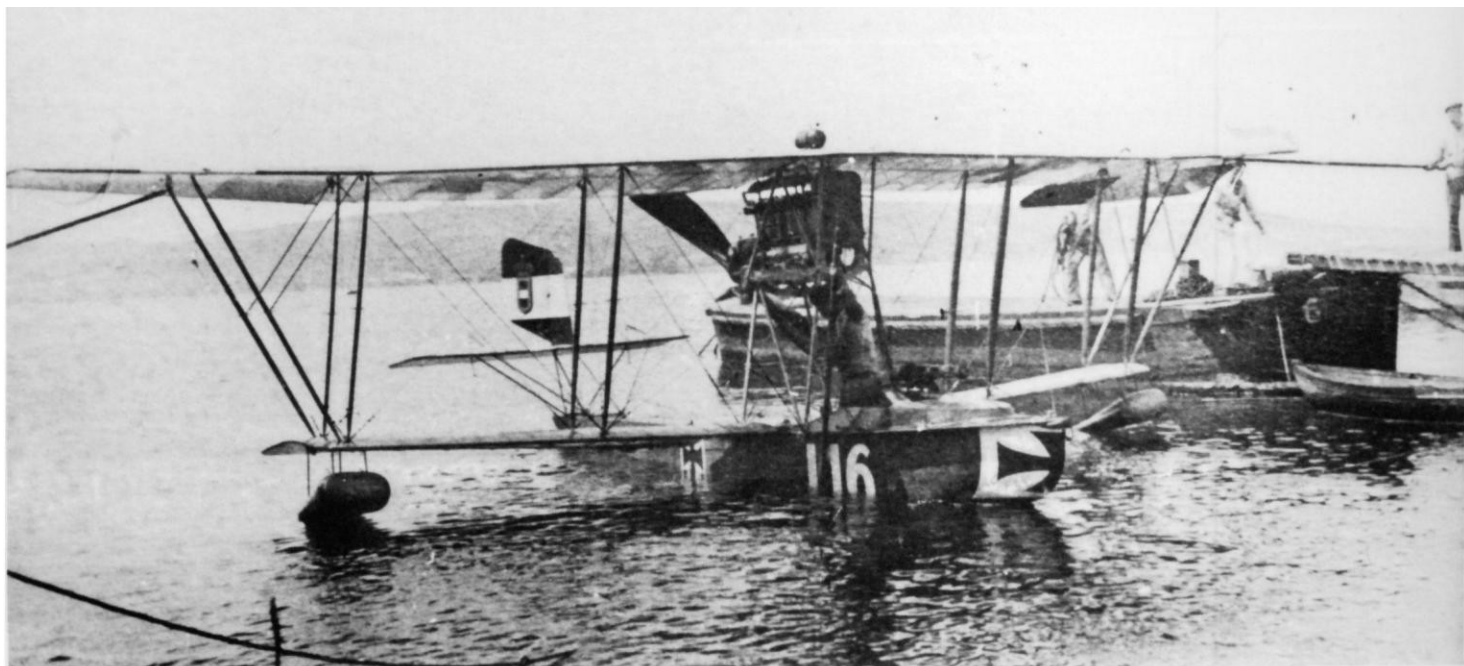
V Anglii se Banfield v roce 1920 seznámil a později oženil s hraběnkou Marií Tripcovich z Terstu. Později převzal vedení lodní společnosti svého tchána, která se specializovala na záchranné práce, jako například odklizení vraků lodí ze Suezského průplavu po konfliktu v této oblasti v roce 1956. Dodnes žije a pracuje v Terstu a volný čas tráví plavbami podél svých milovaných istrijských a dalmatských pobřeží.



Lohner Type M E.21 létající člun, Kumbor, jižní Jadran, počátek léta 1914. Všimněte si absence označení na křídlech, které bylo objednáno až v srpnu 1914. Všimněte si mariňáků, kteří přivádějí pilota (pravděpodobně „Fregattenleutnant“ Konstantina Maglica) na břeh. V tomto letadle provedl Banfield v srpnu 1914 několik misí proti Království Černé Hory. (Foto: Stach)



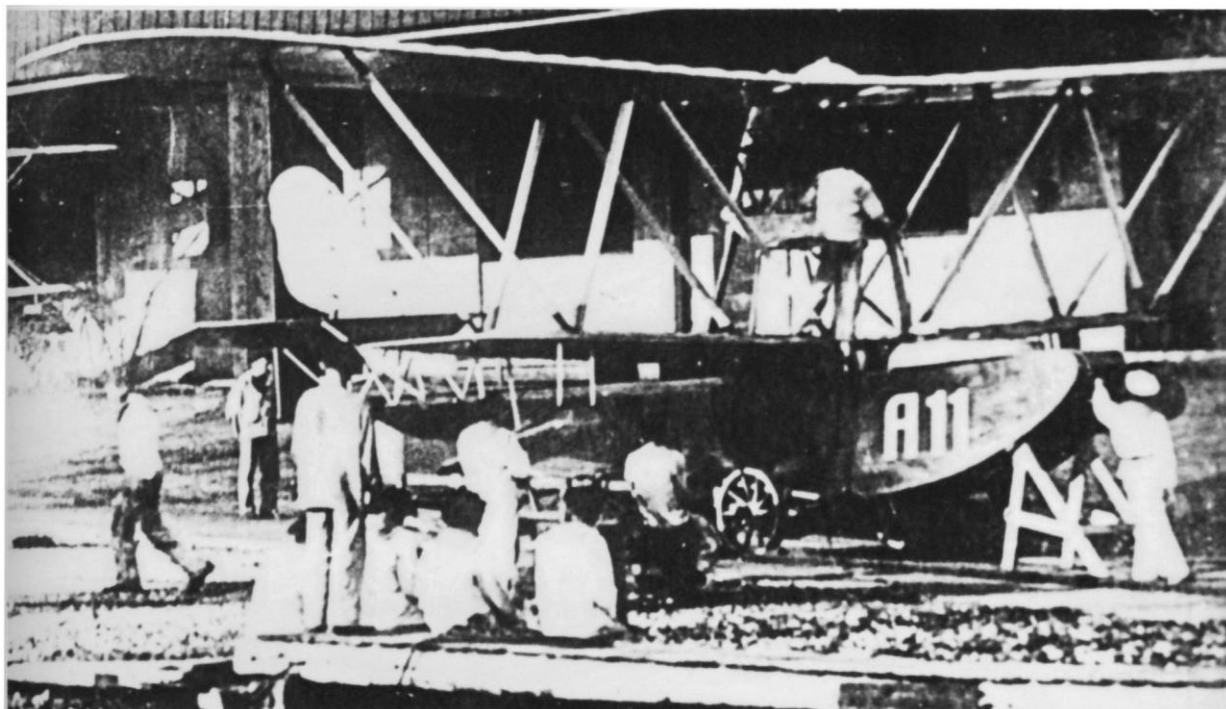
Letoun Lohner typu T, sériové číslo L4 1, zachycený v neporušeném stavu italskými vojáky v dubnu 1916. Banfield s tímto letounem sestřelil pozorovací balón a zaznamenal tak své první vítězství 27. června 1915. (Foto: Kanadské národní muzeum vědy)



Lohner L-16, námořní letecká základna Trieste, srpen 1916. Nejúspěšnější letadlo Banfielda, ve kterém zaznamenal osm vítězství (šest potvrzených). Kříž na přídi je namalován asymetricky, aby při pohledu zepředu vypadal proporcionálně. Všimněte si háčků, které zachycují vnější mezikřídlové vzpěry, s námořníkem držícím háček na pravé straně, který je viditelný na pravém okraji fotografie. (Foto Meindl)



Banfield stojí na L-16 s klikou startéru motoru u levého ramene. Všimněte si kulometu Schwarzlose M 7 /12 přišroubovaného k přední palubě s zakřivenou dráhou pro podávání munice. Synchronizace nebyla nutná, protože letadlo bylo typu s tlačným motorem, což bylo v leteckém boji obrovskou výhodou. (Foto: Stach)

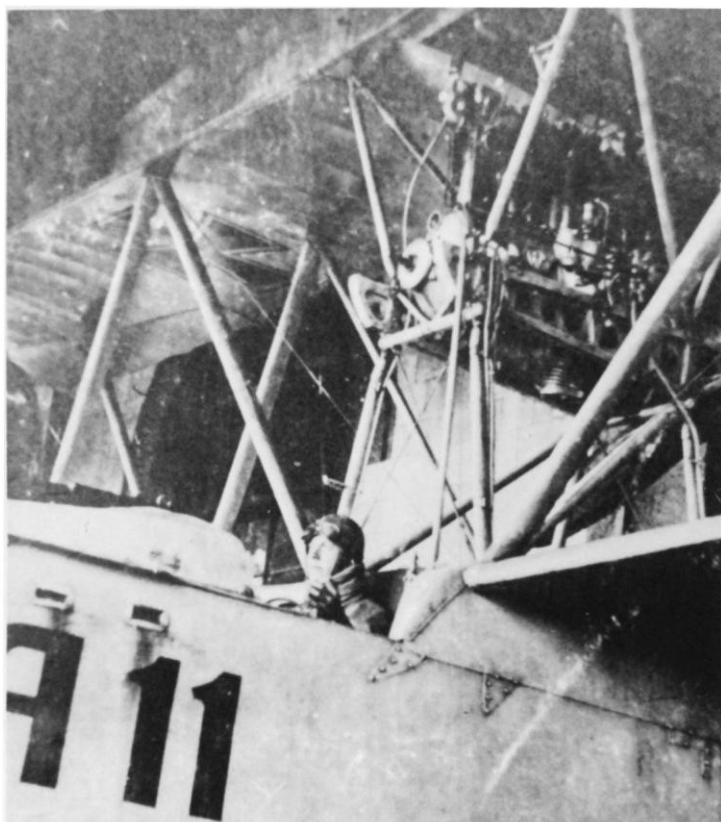


Létající člun typu Oeffag H, sériové číslo A.11, na námořní letecké základně v Terstu, léto 1917. Jedinečné letadlo, které speciálně pro Banfielda navrhl Josef Mickl. Navzdory Banfieldovým naléháním zůstal tento exemplář jediným svého druhu. Kolejnice, na které stojí námořník vpravo a ve které je zasazeno kolo letadlového vozíku, vede přímo do vody. (Foto: Haddow)

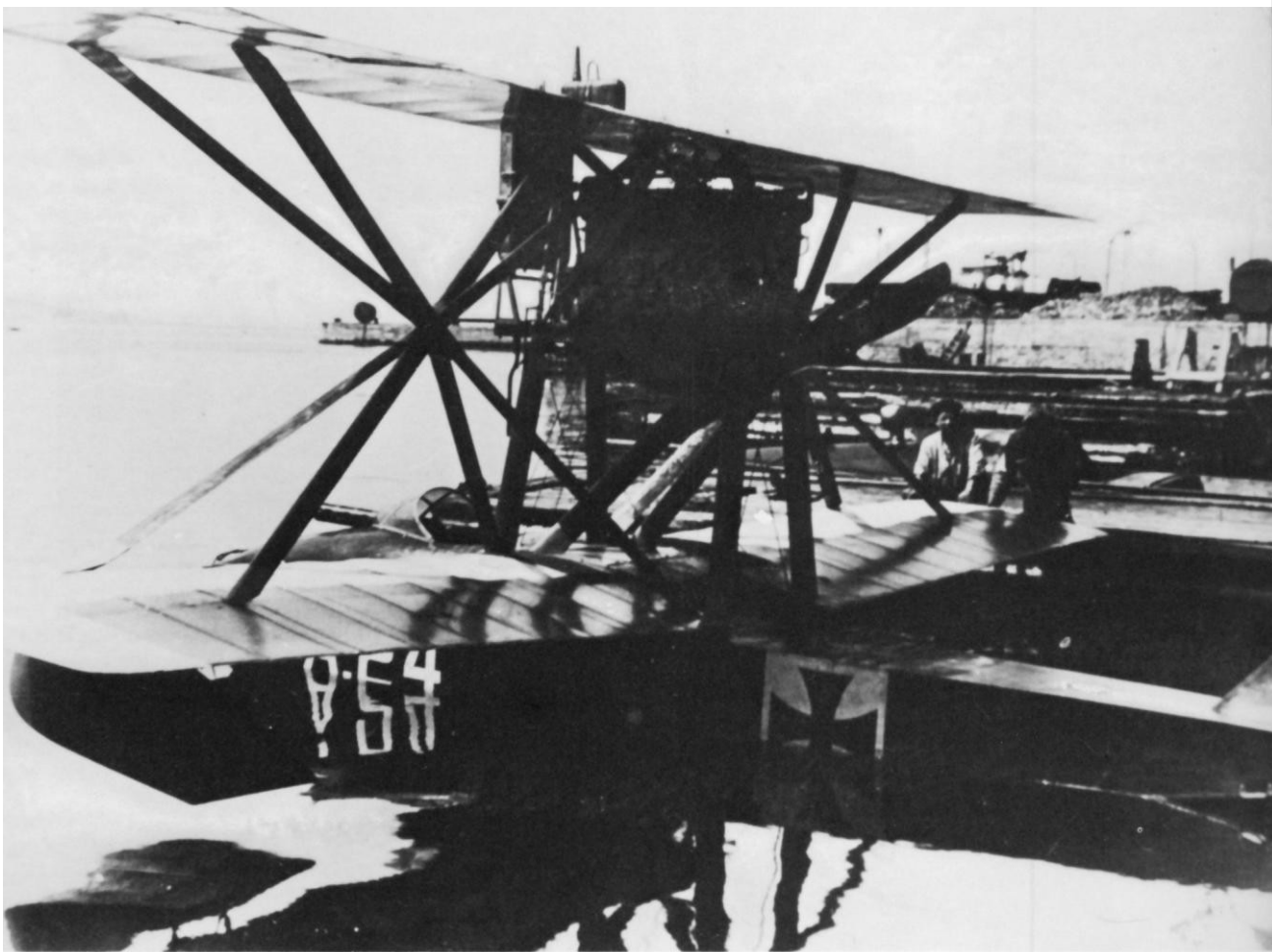


Banfield s A.11. Námořní letecká základna v Terstu, léto 1917. (Banfield)

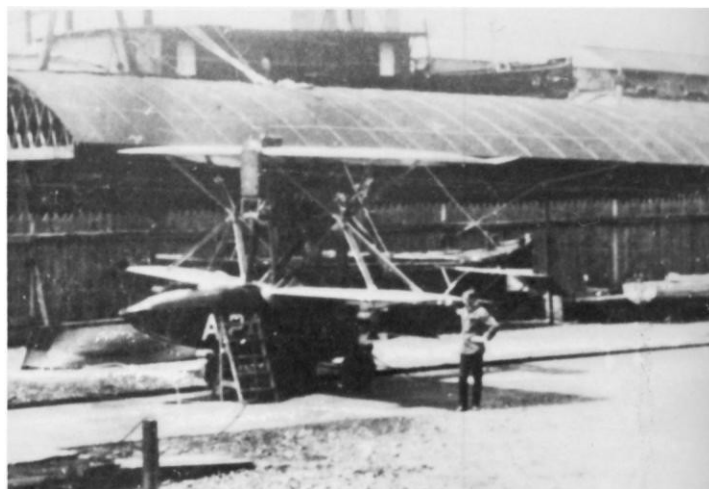
Foto: Kostrba)



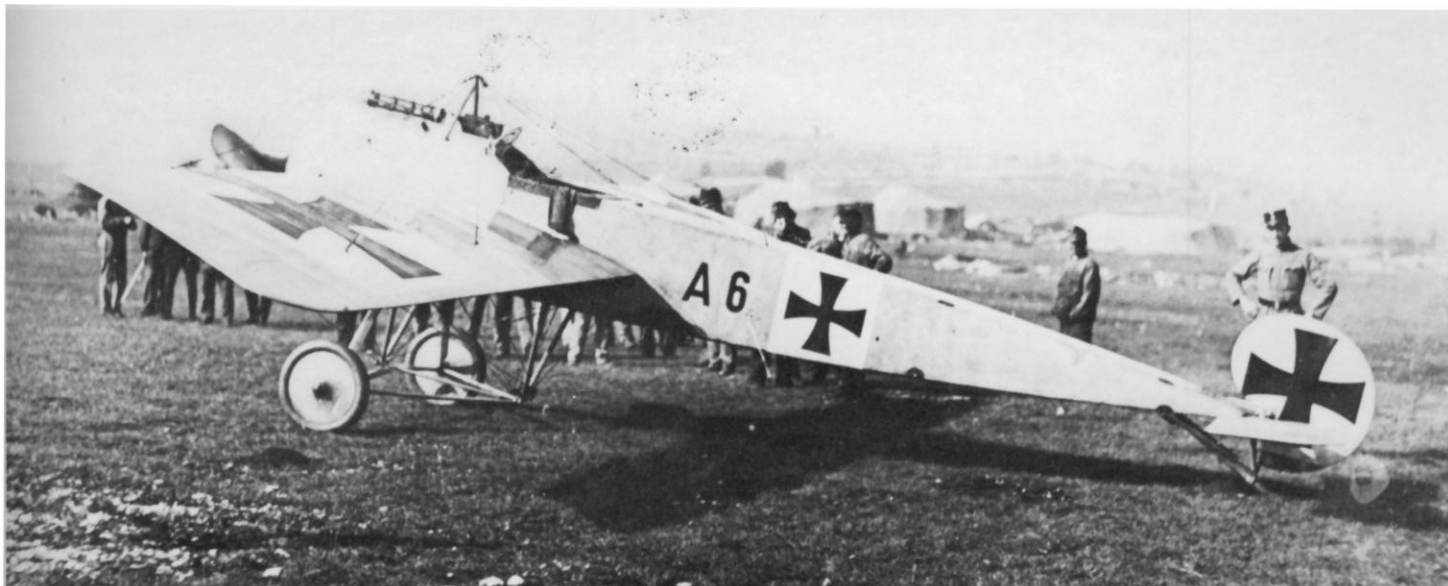
Banfield v A.11, námořní letecká základna v Terstu, podzim 1917. Letadlo je nyní natřeno celoplošně středně modrou barvou a nazývá se „Modrý Zázrak.“ Sériové číslo je nyní černé. Stejně tak i světlý záznam modré barvy na ortochromatickém filmu té doby. (O 'Ami Photo)



Hansa-Brandenburg typ „CC“, sériové číslo A.24, námořní letecká základna Tri este, léto 1917. Všimněte si kulometu namontovaného přes velké čelní sklo, které bylo charakteristické pro rané lodě typu „CC“. (Foto: Stach)



Banfield s A.24. S touto lodí létal intenzivně mezi květnem a červencem 1917. Všimněte si jednoduchého základního provedení letadla. Všimněte si žebříku, který sloužil k nastupování a vystupování z kokpitu. Okraj je těsně vlevo od této fotografie. (Foto: D'Ami)



Námořní stíhačka „A6“, zakoupená Fokker E.III s kulometem Spandau, zde zachycena na letišti Prosecco při návštěvě Banfielda u Flik 42J, 21. září 1917. Banfield s tímto letadlem létal jen zřídka, protože „motor byl příliš slabý“. Všimněte si celkové šedozelené barvy.
(Foto Bangerl via Meindl)



Nejlepší eso námořnictva a nejlepší eso armády. Banfield v kokpitu námořního stíhacího letounu Phönix D.I „A.99“ během návštěvy letiště Beligna Godwinem Brumowskim v listopadu 1917. Brumowski má jako obvykle nasazený monokl. Všimněte si, že trup letadla je pokrytý hnědou kamuflážní barvou, zatímco křídla nejsou kamuflována. Na zadní hraně horního křídla je přišroubováno zpětné zrcátko. (Foto: Meindl)