

# Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6

Tomáš Poruba, Jan Vladař

*V našich předchozích studiích jsme se zaměřili na téma operačního nasazení a částečně i výcviku bývalých bombardovacích jednotek přeškolených na proudový Messerschmitt Me 262 nad českým územím. Většina těchto sil byla na naše území přesunuta v polovině dubna 1945, i když některé z jednotek – Kampfgeschwader (J) 6 a 30 – zde působily již od podzimu 1944. První jmenovaná zde absolvovala celý proces „přeměny“ bombardovacích pilotů na stíhací sílu, která měla s pomocí nejmodernějšího letounu Luftwaffe zastavit spojeneckou leteckou ofenzívu.*

*Z celého tématu přeměny části bombardovacích sil na jiný druh nasazení však dříve popsané události představovaly pomyslnou „třešničku na dortu“, kdy byl splněn, byť v minimální míře, základní záměr celého plánu – posílit zdecimované síly Luftwaffe v boji proti spojeneckým bombardovacím svazům. Operačního nasazení původně bombardovacích pilotů na Me 262 ve stíhací roli pak dosáhly pouze I. a částečně III./KG(J) 54 a III./KG(J) 6. Ostatní útvary skončily v jiné podobě.*

*Samostatná publikace nám dovolí nahlédnout hlouběji do důvodů, genexe i provedení celého plánu, samozřejmě se zvláštním zřetelem na jeho část realizovanou na českém území, tehdy území protektorátu Čechy a Morava. Jako hlavní tematickou linku si zvolíme přeměnu bombardovací jednotky KG 6 na nový druh nasazení. Chtěli bychom ukázat celý průběh procesu, potíže s tím spojené, organizaci a vyzbrojování útvaru, který se na podzim roku 1944 usadil ve středních Čechách. Zaměříme se také na techniku, kterou disponoval, a to především na nejvíce zastoupený typ – Messerschmitt Bf 109. Nakonec zmíníme i skutečné operační nasazení pilotů KG(J) 6 na vrtulových stíhacích strojích, které se událo těsně před zrušením části jednotky vyzbrojené touto technikou.*

*Stranou by neměly zůstat ani zbylé v Čechách dislokované útvary – KG 30 a Erg.KG(J), ale rozsah publikace to neumožňuje. Bude jim proto věnováno samostatné vydání naší řady.*

## Idea

Pokusme se nalézt odpověď na otázku, proč plán na přeškolení personálu bombardovacích jednotek na stíhací roli vůbec vznikl, z jakých důvodů. Z dnešního pohledu se totiž nejeví příliš smysluplné něco takového navrhovat, natož provádět. Systém výcviku pilotů je dodnes založen na jejich postupné selekci dle osobních schopností. Ty mají určit, pro který úkol se daný adept hodí nejlépe. Byl-li nakonec vycvičen do role bombardovacího pilota, bylo tomu tak proto, že jeho schopnosti ho k tomu určovaly nejvíce. Jednoduše řečeno, z některých zájemců o pilotáž se nikdy nemohli stát stíhací piloti, z některých zase bombardovací, průzkumní nebo transportní.

Svoji pozornost zaměříme na dvě důležité části německé Luftwaffe – na stíhací a bombardovací letectvo, protože obě tyto složky hrály v popisovaném tématu stěžejní roli. Stejně jako ostatní části letectva měla každá z nich svého velitele, který sice neměl přímé operační velení, ale měl udávat směr nebo lépe řečeno koncepci. Jeho starostí tak bylo například vytvářet požadavky na potřebné typy letounů, na jejich modifikace, ale i vytyčit nejhodnější taktiku pro nasazení jemu podřízených sil nebo pružně reagovat na akce nepřítelů.

Konečné a rozhodující slovo měl samozřejmě vrchní velitel Luftwaffe Hermann Göring, ten však podléhal značnému vlivu Adolfa Hitlera. Na rozdíl od armády neměl sice Hitler s Luftwaffe oficiálně nic společného, ale jeho rozhodnutí nebo dokonce jen vyjádření či ideje často ve skutečnosti vedly k reálným rozkazům Göringa. Tyto rozkazy pak už byly závazné pro OKL (Oberkommando der Luftwaffe) a jeho výkonná složka, tedy generální štáb (Genst.d.Lw.), resp. operační štáb (Luftwaffe Führungsstab – Lw.FüSt.), je pak musel vykonat. Jak, to už byla jeho odpovědnost. V roce 1944, na který se budeme soustředit nejvíce, byl náčelníkem generálního štábu Luftwaffe (Chef des Generalstab d.Lw.) Günther Korten, který však 20. 7. 1944 zahynul při atentátu na Hitlera. Na krátký čas ho od 2. 8. 1944 provizorně nahradil Werner Kreipe, kterého 19. 9. 1944 vystřídal Karl Koller (ve funkci definitivně potvrzený 1. 11. 1944)<sup>1</sup>.

Genst.d.Lw. byl onou složkou, jež vedla Luftwaffe během války. Její členové museli reagovat jak na příkazy svého velitele, tak

na válečnou situaci. To oni přicházeli s návrhy jak operovat, případně jak reagovat, jak měnit organizaci Luftwaffe, aby co nejlépe vyhovovala válečným podmínkám. Samozřejmě si nechávali s různými situacemi a problémy radit i podřízenými složkami, jež byly dle jejich názoru v příslušném problému nekompetentnější. Návrhy předkládal Genst.d.Lw. a definitivně je potvrzoval Göring. Mluvíme zde o zásadních rozhodnutích jak operačních, například rozhodnutí o konkrétní operaci, tak i taktických, strategických a organizačních.

## Luftwaffe 1943–44

Před nástinem situace ve stíhacím a bombardovacím letectvu ještě zmíníme obecnější fakta týkající se Luftwaffe jako celku. Stejně jako v letech předtím pokračovaly i v roce 1943 v Luftwaffe a obecně v celé německé armádě vnitřní spory o priority zdrojů. Byla to alfa a omega celé německé válečné ekonomiky, prolínající se do všech jejích částí. U Luftwaffe lze k tomuto permanentnímu problému přičíst i otázku její koncepce, tzn. zda budovat letectvo nadále jako zbraň útočnou s důrazem na produkci bombardérů, nebo vzhledem k válečné situaci upravit koncepci na obrannou s převahou produkci stíhacích letadel.<sup>2</sup> Dosud byla Luftwaffe budována rozhodně dle útočné koncepce s důrazem na bombardovací složku. O tom svědčí už jen například počty bombardovacích jednotek. Jen v krátkosti uvedme, že počet stíhacích a bombardovacích Gruppe se poprvé vyrovnal v lednu 1944.<sup>3</sup> Do té doby výrazně převažovaly jednotky bombardovací nad stíhacími a ostatními.

Myšlenku útočného pojetí v těsném spojení s podporou pozemních armádrazil především Göring s podporou Hitlera a dosavadní náčelník generálního štábu Luftwaffe Hans Jeschonnek. Lidé s více technicko-organizačním pohledem a reálnějšími znalostmi o schopnostech a zdrojích průmyslu jako Milch nebo Adolf Galland se už v této době klonili k myšlence obrany a až následně opětovně změny na útočnou koncepci. Náčelník generálního štábu Luftwaffe Generaloberst Günther Korten, jenž nastoupil do své funkce 25. 8. 1943 po sebevraždě svého předchůdce Hanse Jeschonneka, se pak snažil skloubit obě myšlenky do sebe. Pravdou zůstává, že s jeho nástupem do funkce a také s příchodem Karla Kollera do funkce náčelníka operačního štábu Luftwaffe se koncepcí

Luftwaffe skutečně začala měnit a reflektovat změněnou válečnou situaci. Výrazně začala posilovat stíhací složka, především v obraně území Říše, a bombardovací letectvo se začalo vymaňovat z přímé návaznosti armády (k její nelibosti, pochopitelně). Kortzen však chápal, že právě vzhledem k dostupným zdrojům nebude možné vyhovět všem a výsledek bude polovičitý.

V jakém stavu byly obě jmenované složky Luftwaffe na počátku léta 1944? Nejprve zaměříme pozornost na stíhací letectvo (chápejme jej jako složku obrannou) v odpovědnosti Adolfa Gallanda ve funkci Generall der Jagdflieger (G.d.J.).

### Stíhací letectvo Luftwaffe do července 1944

Prioritou číslo jedna byla pro stíhací složku obrana území proti bombardovacím svazům. V roce 1943 došlo v boji Luftwaffe se Spojenci na západní a domácí frontě (v prostoru odpovědnosti Luftflotte 3 a Reich) k dosud nejtvrdějším střetům. Američané stupňovali svoji bombardovací ofenzivu (noční útoky nebudou předmětem této studie) a Luftwaffe odpovídala stejným úsilím ji mařit. Boje neustále nabývaly na intenzitě. V říjnu 1943 bylo americkému velení, jež mělo na starosti denní operace, zřejmé, že zvolený způsob náletů nefunguje a ztráty se dostaly do neudržitelných hodnot. Luftwaffe v této době takticky vítězila a Spojenci byli nuceni změnit přístup k ofenzivě. Ukázalo se, že původní doktrína o sevřené formaci vzájemně se bránících bombardérů, prorážejících si cestu k cíli, není reálná. Bez náležitých stíhacích doprovodů nebylo možné v bombardovací ofenzivě pokračovat a spojenecké velení (Henry A. Arnold, Carl A. Spaatz, James H. Doolittle, Ira C. Eaker) si to po drazé zaplacených zkušenostech roku 1943 uvědomilo. Omezení počtu dalších náletů do hloubi Německa, částečně díky změně taktiky a částečně díky nepříznivému počasí zimy 1943/44, využili Američané jednak k posílení svých bombardovacích sil a zejména k vyřešení problémů stíhací ochrany. Urychleně byly vyvíjeny větší přídatné nádrže pro stávající typy letadel a konečně byla odsouhlasena sériová výroba a použití typu P-51 Mustang.<sup>4</sup>

Luftwaffe sice náporu roku 1943 dokázala čelit, ale nebylo to zadarmo. Pro lepší názornost uvedme konkrétní čísla za listopad a prosinec 1943. Ve stíhacím letectvu na všech frontách odepsala Luftwaffe v listopadu 799 strojů (256 působením nepřítele, 187 haváriemi, 140 odeslala na opravy a 216 předala jiným jednotkám), průmysl dokázal dodat 867 nových a opravených stíhaček. Na konci měsíce vykazovala Jagdwaffe sílu 1789 strojů.<sup>5</sup> Ztráta 799 letadel tak představovala 44 % měsíčního stavu techniky\*. V prosinci se ztráty vyšplhaly na 732, což při stejném výpočtu činilo 47 % vykazovaného měsíčního stavu 1561 stíhaček.<sup>6</sup> Ještě větší problém představovaly ztráty pilotů, jež činily 9 %, resp. 10 % měsíčního stavu ve stejných měsících. Je dobré připomenout, že Luftwaffe nebyla schopna naplnit ani plánované stavy stíhacích pilotů. Místo požadovaných (tabulkových) 2244 mužů disponovala v listopadu (po všech ztrátách a doplnění ze škol) 1789 muži, z toho 1140 bojeschopnými. V prosinci se stav ještě zhoršil a k dispozici bylo 1561 pilotů, ale jen 1095 nasazeníschopných...<sup>7</sup>

Přes menší intenzitu spojeneckých útoků v zimě ale ztráty neklesaly ani v tomto období, což byl následek měnící se spojenecké taktiky, jejich zlepšené techniky a narůstající síly. Němci však nezháleli. General der Jagdflieger, tedy Adolf Galland, spolu s veliteli příslušných leteckých armád a jim podřízených nižších taktických formací (Jagdkorps, Jaddivision) a samozřejmě celého Lw.FüSt., hledali nevhodnější způsoby obrany. Ukázalo se, že zavedení těžší letecké výzbroje je správnou cestou a bude třeba ji dostat do masového

použití. Vyvíjely se nové úpravy stávajících stíhacích a těžkých stíhacích letadel. Po téměř dvouroční snaze Erharda Milcha o racionalizaci průmyslu se zvedla produkce stíhacích letadel. Upravovala se taktika útoků na bombardovací svazy a vznikly i první specializované útvary pro tento boj – Sturmstaffel.

I přes úspěchy ze začátku podzimu 1943 se ztráty techniky a především létajícího personálu neustále zvyšovaly. Vyšší potřeba jeho náhrady negativně ovlivňovala kvalitu leteckého výcviku, takže nově příchozí piloti už nebyli na tak dobré úrovni. Bylo třeba víc pilotů za kratší dobu.

To, že Spojenci po Novém roce udeří ještě silněji, velení Luftwaffe předpokládalo a snažilo se na nové boje připravit. Nicméně dříve popsané vnitřní spory v Luftwaffe nebyly dořešeny a přes zvýšení produkce stíhacích letadel a urychlení výcviku nikdo nebyl schopen říci, zda jsou opatření dostatečná.

Po zimním útlumu začali Spojenci opět stupňovat ofenzivu proti Německu. Od podzimu 1943 Američané významně posilovali své bombardovací síly a zároveň i jejich stíhací ochranu. Jen počty čtyřmotorových letadel 8th USAAF se zvedly od září 1943 z 656 (z toho 461 operačních) na 1057 (752) v prosinci téhož roku a trend pokračoval dále – na počátku února 1944 už to bylo 1481 (1046) čtyřmotorových bombardérů a v červnu dokonce 2547 (2123) kusů<sup>8</sup>. Pomocí větších přídatných nádrží zvýšili dolet stávajících typů stíhačů P-47, P-38 a ve velkých počtech zavedli nový doprovodný stíhač P-51 Mustang. Jejich síla i schopnost provést údery po téměř celém území Říše se výrazně zvýšily. Byl to přímý důsledek přechodu ekonomiky Spojených států na válečné dodávky a poučení z výsledků předchozích bombardovacích útoků na Německo.

Jednou z nejdůležitějších změn však byla změna spojenecké taktiky. Ta odpovídala plánu operace „Argument“, vypracovaném již v říjnu 1943 a založeném na myšlence bombardovacích útoků na letecký průmysl, který bude muset Luftwaffe bránit a tím bude donucena k boji. Jednoznačným spojeneckým cílem bylo vyrazení Luftwaffe jako síly, se kterou se muselo počítat. Šlo o součást přípravy na invazi, ale také o výsledek předchozích zkušeností s bombardovací ofenzivou. Úkolem tak bylo Luftwaffe zničit, jak ve vzduchu, tak i na zemi. Síly a technické vybavení spojenců tuto taktiku nyní umožňovaly a tak stíhací doprovod nejen bránil samotné svazy, ale i napadal německé obránce před zahájením jejich útoků, při letu ke svazům, při vzletech a nebo i na zemi<sup>9</sup>.

Bombardovací svazy se zaměřily na cíle, které si Němci nemohli dovolit nebránit (letecký průmysl a později petrochemický průmysl) a lákaly tak na sebe jejich síly. Rozhořela se bitva, obecně počítaná od série útoků na německý letecký průmysl v únoru 1944 („Big Week“), která za tři měsíce srazila Luftwaffe kvalitativně na kolena. Ztráty stíhacích jednotek rostly do neskutečných počtů. Zatímco technika (letadla) se dala nahradit, navíc německý letecký průmysl v tomto čase produkci neustále zvyšoval, ztráty pilotů, zejména těch zkušených, byly katastrofou.

Na pomoc si vezměme přehledové statistiky samotné Luftwaffe. V lednu 1944 odepsala Luftwaffe ze svého stavu 997 svých stíhacích letadel na všech frontách (z toho 383 působením nepřítele), v únoru už to bylo 1189 (434 nepřítel), v březnu však 1390 (494 nepřítel), dubnu 1566 (714 nepřítel) a v květnu 1879 (752 nepřítel)<sup>10</sup>. Ještě horší to bylo u ztrát stíhacích pilotů. Ve stejném období se vyvíjely následovně – leden 13 %, únor 18 %, březen 21 %, duben 20 %, květen 25 % měsíčního stavu stíhacích pilotů. Kvantitativně šlo o 2262 odepsaných pilotů a při průměrném stavu stíhacích pilotů 2283 to znamenalo 99% ztráty<sup>11</sup>... Největší podíl na tomto čísle přitom měly ztráty utrpěné na západní frontě a v obraně Říše.

\* Mluvíme o celkovém počtu odepsané techniky. Ztráty bojové byly nižší.

Genst.d.Lw. a celé velení Luftwaffe si neudržitelnou situaci velice dobře uvědomovali. Galland se snažil stíhací složku co nejlépe posilovat a již v březnu sepsal výzvu k dobrovolníkům z řad jiných složek letectva o jejich možném uplatnění u stíhačů. „...jde především o udržení bojové pohotovosti stíhacího letectva. Zkušenosti pilotů bitevních letounů a bombardérů, a obzvláště důstojníci, mohou nalézt uplatnění jako velitelé formací. Ti všichni mohou nastoupit.“<sup>12</sup> Nezasíral Göringovi nepřijemnou realitu a předkládal své návrhy řešení. V polovině května 1944 žádal o přesun dvou stíhacích jednotek z východní fronty k obraně Říše, stažení všech kvalifikovaných pilotů ze štábů a jejich zařazení k frontovým jednotkám, uvolnění všech pilotů s více jak pěti sestřely k obraně Říše a převelení kvalifikovaných nočních stíhačů k dennímu stíhacímu letectvu. Již předtím Galland získal více než osmdesát instruktorů pilotních škol a poslal je k operačním útvarům jako náhradu za ztráty. Göring jeho přáním vyhověl jen částečně. Z Gallanda se však stal „potíživista“. Jak bylo Göringovým zvykem, neměl rád lidi, co mu nosili nepřijemné zprávy.

Problém výrazného snížení operační síly stíhacího letectva se ale nedařilo vyřešit. V době spojenecké invaze tak Luftwaffe nebyla schopna vážněji narušit spojenecké bombardovací a jiné ofenzivní operace. Velení Luftwaffe situaci znalo a snažilo se vymyslet nějaké řešení.

Na tomto místě je nutné poznamenat, že hlavním úkolem německé obrany bylo zastavit bombardéry. Vše se soustředilo na úkol nalézt nejúčinnější taktiku boje s bombardovacími letouny. Němcům bylo jasné, že úspěchu mohou docílit pouze při získání lokální letecké převahy. To znamenalo útok velkou skupinou stíhacích letadel, nejlépe kombinací čistě stíhacích a speciálně pro boj s bombardéry vyzbrojených strojů. Vše šlo ke vzniku taktiky založené na velkých skupinách strojů – Gefechtsverband.

Ani to však nemohlo napravit situaci německých leteckých sil, postrádajících po jarních bojích zkušený letecký personál. Ten se nedal jednoduše „vykouzlit“ odnikud. Tím nechceme říct, že by se nějak výrazně snižovaly stavy stíhacích jednotek a Luftwaffe tak nebyla schopna boje. Tím, co se snižovalo dramaticky, byla celková kvalita stíhacích útvarů. To znamená, že při přibližně stále stejných stavech (přestože se výroba stíhaček zvyšovala...) nebyla schopna plnit úkol obrany stejně účinně jako například v roce 1943. I když byla stále schopna zasadit tvrdý úder, stále více to záleželo na chybách spojenců než na schopnostech Luftwaffe.

6. června se Spojenci vylodili v Normandii. Luftwaffe invazi předpokládala a připravila plán, jak jí čelit. Spočíval v přesunu většiny stíhacích útvarů, do té doby působících v obraně proti bombardovacím svazům, do Francie. Zde měli stíhači pomoci invazi zastavit. Vzhledem k naprosté spojenecké letecké převaze a chybám na německé straně se ale záměr nevydařil. Polní letiště nebyla zcela připravena, Spojenci je vytrvale napadali, nefungovalo spojení, německé jednotky bloudily. Především to však byla drtivá převaha Spojenců, která úsilí německých letců zcela eliminovala. Stíhači nakonec působili i v roli přímé pozemní podpory bránících se německých jednotek. Výsledek byl nasnadě – další ztráty techniky a personálu<sup>13</sup>.

Začaly však první výraznější změny v organizaci. Operační zkušenosti jednotek těžkých stíhačů ukázaly na jaře 1944 jejich další neupotřebitelnost. Od počátku července 1944 byly proto postupně stahovány a přezbrojovány na jednomotorovou stíhací techniku. Po celou dobu se prováděla i další opatření na posílení stíhací složky letectva, od navyšování plánů produkce až po upřednostňování výcviku stíhacích pilotů před ostatními druhy personálu.

Přesto byl stav stíhací složky na počátku léta 1944 neradostný. Německé stíhací letouny sice nezmizely z oblohy, ale spojenecká

převaha byla tak velká, že jejich vliv na válečnou situaci výrazně eliminovala. Přes maximální nasazení stíhacích jednotek byly výsledky neuspokojivé.

## Bombardovací letectvo Luftwaffe do července 1944

Bombardovací silám Luftwaffe velel po většinu roku 1943 Dietrich Peltz ve funkci General der Kampflieger (G.d.K.). Pod jeho vedením a později s podporou nového náčelníka generálního štábu Luftwaffe Kortena se mu dařilo postupně vyvést bombardovací složku ze silného vlivu a návaznosti na armádu.

Jednotky s méně výkonnými typy jako He 111 se v této době soustředily na východní frontě, výkonnější Ju 88 a Do 217 pak působily především ve Středomoří a na západě. Začalo také přezbrojování na modernější subvarianty typů Ju 88S nebo Do 217M, K a také Ju 188A. Přibýlo několik nových Me 410A a konečně i He 177A. Počty bombardovacích letadel se během roku mírně zvýšily.

Typová vybavenost ale bombardovací letectvo zároveň omezovala, protože nedisponovalo letounem s dlouhým doletem. O nějaké strategické ofenzivě nemohla být tedy řeč. Z dlouho slibovaného He 177 (a také Ju 288) se stalo interní politikum, protože nejvyšší velení s Hitlerem v čele si pamatovalo dříve proklamovaná data nasazení. První operační zkušenosti s typem ale byly vyloženy špatně a musela se hledat cesta, jak je napravit<sup>14</sup>.

Ještě uvedme, že funkci G.d.K. od 1. února 1944 zastával Walter Marienfeld, pravděpodobně pro Peltzovu vyčizenost.

## Západní fronta

Vedle funkce G.d.K. byl Peltz odpovědný za koordinaci bombardovacích útoků na Anglii (Angriffsführer England). Úkol obdržel v září 1943 od samotného Hitlera, jenž neustále prosazoval myšlenku „odvety“ za spojenecké denní i noční nálety. Zároveň obdržel velení nad IX. Fliegerkorpsem, tzn. uskupením bombardovacích jednotek na západní frontě (v sestavě Luftflotte 3). Nálety na Anglii byly prováděny už od začátku roku s maximální možnou intenzitou, ale síly bombardovacího letectva byly jednoduše slabé. Nezapomínejme na to, že jeho část plnila také roli taktické podpory armády na východní frontě a dále se velice aktivně účastnila bojů se Spojenci ve Středomoří. Plně pokrýt všechny uvedené kampaně bylo nad jeho možnosti.

Na konci roku ale Peltz naplánoval (opět na základě požadavku od nejvyššího velení – Hitlera a Göringa) a připravil operaci „Steinbock“ (známá pod spojeneckou přezdívkou „Baby Blitz“), což byl pokus o německou bombardovací ofenzivu proti Velké Británii. Operace, jejíž záměr nebyl tak úplně jasný<sup>15</sup> (útoky na města jako odpověď na spojeneckou bombardovací ofenzivu z let 1942–43 nebo útoky na přístavy jako narušení spojeneckých příprav na invazi), začala v lednu 1944 a naplno se v ní ukázala neschopnost bombardovacích sil Luftwaffe splnit vytyčené cíle. Vedle početní slabosti, způsobené nedostatečnou výrobní schopností německého leteckého průmyslu, se ukázala i technická zaostalost bombardovacích sil. Od začátku války nedostaly bombardovací útvary žádný nový typ letounu a útok byl prováděn se stále stejnými stroji – He 111, Ju 88, Do 217, případně jejich následníky Ju 188. Ve stavu bylo i několik nových He 177 a Me 410, které však naprosto nespĺnily očekávání, a navíc jich bylo málo. Dále se ukázala i zastaralost navigační techniky, což se projevilo v neschopnosti nalézt cíl. Zejména to však byla početní slabost německých jednotek a naproti tomu vzrůstající síla obrany na straně Spojenců, jež způsobily naprosto mizivé výsledky ofenzivy<sup>16</sup>. Zato ztráty osádek a letadel rostly.

Na konci května 1944 proběhl poslední nálet operace. Útvary byly na nízkých stavech a jejich bojeschopnost byla značně omezena. Z původních 547 bombardovacích letadel (z toho 478 schopných boje) IX. Fliegerkorpsu vyčleněných pro nálety k 20. 1. 1944 zbylo v polovině června (15. 6. 1944) pouhých 209 letadel, z toho jen 130 schopných nasazení<sup>17\*</sup>.

Ani po ukončení operace Steinbock nebylo dopřáno bombardovacím jednotkám oddechu. Některé z útvarů přešly k jiným úkolům, jiné byly reorganizovány, ale vzápětí vyvstala nová hrozba v podobě spojenecké invaze. I přes vyčerpání nasadilo velení bombardovací síly do snahy vylovení zastavit. Na tento úkol ale neměly bombardovací jednotky síly a nedokázaly boje zásadně ovlivnit. Operovaly však s maximálním úsilím, ať už to byly noční útoky na místa vylovení, kladení min nebo nakonec i standardní bombardovací útoky na spojenecké jednotky po jejich uchycení ve Francii. Opět se prohloubily jejich ztráty a ještě více snížila jejich bojeschopnost. Právě červen 1944 znamenal pro „Kampfflieger“ největší měsíční ztráty techniky – plných 238 letadel přičiněním nepřítele na všech frontách. Celkově odepsalo bombardovací letectvo 686 strojů ze svého stavu (havárie, opravy, přesun k jiným jednotkám)<sup>18</sup>. Rozhodující podíl na tom měla západní fronta.

### Východní fronta

Na východní frontě se na podzim roku 1943 začalo vedení Luftwaffe reálně zabývat strategickou bombardovací ofenzivou namířenou na ruský zbrojní průmysl. Koller, jako náčelník operačního štábu Luftwaffe, spolu s dalšími odborníky vytipovali nejnepříhodnější cíle, jako elektrárny v okolí Moskvy a na horní Volze<sup>19</sup>. Na základě těchto úvah Göring 26. 11. 1943 rozkázal soustředit pod IV. Fliegerkorps příslušné síly k „...systematickým operacím proti sovětskému zbrojnímu průmyslu...“ a začít s výcvikem. Nakonec i Hitler odsouhlasil 5. 12. 1943 „akci Rusko“, jak byl plán nazýván<sup>20</sup>.

Začal výcvik osádek s nočními vzlety, navigací, lety ve větších skupinách, některé z jednotek – KG 4 – se připravovaly na roli „Pathfinderů“ a osvětlovačů<sup>21</sup>. Práci však narušovaly události na frontě, kde sovětská armáda zahájila v lednu na severu a jihu ofenzivu a některé z jednotek musely pomáhat se snahou o konsolidaci pozemní situace. Navíc byly ztraceny základny vhodné pro plánovanou bombardovací ofenzivu. Stávající typy letadel neměly dostatečný dolet, aby mohly úkol splnit ze vzdálenějších letišť. „Plán Rusko“ tak změnil cíl (a také název na „Zaunkönig“), kterým byly nyní útoky na ruskou železniční síť, zásobující pozemní armády<sup>22</sup>. Nálety (až o 200 strojích<sup>23</sup>) začaly na konci března a trvaly celé tři měsíce. Výsledky byly uspokojivé, ztráty relativně nízké. Aktivně se jich účastnily KG 4 (v roli značkařů), KG 3, KG 27, 53 a 55<sup>24</sup>. Zároveň se na nasazení na východní frontě připravovala první jednotka s He 177, tedy KG 1<sup>25</sup>.

Mimo útoky na železnici dosáhlo bombardovací letectvo i velkého úspěchu při útoku na letiště v Poltavě a Midgorodu, využívaná Američany pro kyvadlové nálety. Spojence se podařilo překvapit a zničit velké množství (43) B-17 a navíc i značné zásoby paliva<sup>26</sup>. I tak byl ale výběr cílů spíše taktický než strategický.

### Úvahy velení o bombardovacím letectvu

Je nutné podotknout, že zkušenosti s nevalnými výsledky náletů na Velkou Británii a obecně slabostí bombardovacího letectva ne nechávaly velení Luftwaffe bez povšimnutí. Většina zdrojů tehdy totiž mířila ke stíhací složce a obdobně se stíhací letectvo upřednostňovalo i ve výrobních plánech do budoucna. Už 5. května 1944

vznikl materiál zabývající se celkovým stavem bombardovacího letectva<sup>27</sup>.

Zhodnocení z pera náčelníka operačního štábu, tedy Karla Kollera, bylo neradostné. Personální a technické opotřeбенí v kombinaci s nedostatečným přísunem nových letadel a posádek bylo v této době tak veliké, že nutilo velení Luftwaffe k úvahám o nutnosti zrušení 23 bombardovacích Gruppe. To ale činilo polovinu celé síly bombardovacího letectva! Hlavním operačním problémem byla shledána neschopnost dostat nad cíl dostatečný počet letadel. Aby byla účinnost bombardování dostatečná, byl odhadován minimální počet 250–300 nasazených strojů pro jednu akci. To však vedlo k výpočtu celkové minimální velikosti bombardovacího letectva na 40 Gruppe bombardovacích letadel (16 na západě (IX. Fliegerkorps), 14 na východě (IV. Fliegerkorps), 8 na speciální úkoly (X. Fliegerkorps) a 2 v přezbrojování na nové typy). Ty však, vzhledem k tehdejší situaci, nebyly k dispozici. Východiskem mělo být razantní navýšení vyráběných bombardovacích letadel a přísné plánování akcí (pro zlepšení jejich účinku a snížení vlastních ztrát). Jenomže tehdy diskutovaný plán výroby P 1026, v tomto čase vlastně pouhá studie, s takovým množstvím bombardovacích letadel nepočítal. Navíc operační opotřeбенí donutilo velení Luftwaffe k reálnému, byť postupnému, zrušení 11 bombardovacích Gruppe. Výsledkem bylo rozhodnutí o nutnosti reorganizace, která byla rozdělena podle typů stávajících operačních letadel.

1) U jednotek s Ju 88 a Do 217 mělo nastat:

- a) stažení KG 3 z východu, předání jejích letadel IX. Fliegerkorpsu a započítání přecvičení na He 177
- b) rozpuštění jedné Gruppe z jednotek KG 30, 76 a LG 1
- c) během léta 1944 zrušení III./KG 2 v důsledku ukončení výroby Do 217

Všechny osádky rušených jednotek Ju 88 a Do 217 měly následně přejít do nočních stíhacích útvarů, pravděpodobně do konce července 1944.

2) U jednotek s He 111 nebylo třeba rušit jednotky hned, ale bylo předpokládáno:

Od července 1944 snížit výrobu na 80 ks měsíčně a postupně ji utlumovat až na 10 ks měsíčně v prosinci 1944 tak, že až do přezbrojení na nové typy Ar 234 a Do 335 nebudou do konce roku k dispozici žádné jiné bombardovací typy letadel.

3) U jednotek s He 177 bylo plánováno, že vzhledem k rozhodnutí Göringa o výrobním poměru 70 % bombardovací a 30 % „Kehl“ provedení je možné vyzbrojení pouze 6 bombardovacích Gruppe a 3 „Kehl“ Gruppe:

- a) S „Kehl“ provedením zůstanou I. a II./KG 40 a II./KG 100; později se sloučí do jedné Geschwader – KG 40 (II./KG 100 bude přeznačena na III./KG 40).
- b) S bombardovacím provedením zůstanou I. a II./KG 1 a přezbrojovaná I./KG 100, později se sloučí do jedné Geschwader – KG 1 (I./KG 100 bude přeznačena na III./KG 1) a další – KG 3 – bude přezbrojena.

4) SKG jednotky:

Zůstanou ve stávajícím stavu. Především proto, že po plánovaném ukončení výroby bombardovacího provedení Me 410 nebude k dispozici jiný typ jednotky pro tyto druhy akcí.

\* Jiné zdroje udávají sílu IX. Fliegerkorpsu k 31. 5. 1944 na 279 letadel, z toho 143 nasazených.

5) KG 51:

Přejde po ukončení výroby bombardovacího provedení Me 410\* k ZG jednotkám. Do srpna 1944 se počítá s rozšířením ZG Gruppe ze současných 4 na 6 (nehledě na 3 Gruppe Ta 154).

Celkově tedy mělo dojít k redukcí o 11–12 bombardovacích Gruppe.

Ani tento plán ale nebyl v souladu se studiemi výroby P 1026 a P 1027, které předpokládaly produkci bombardovacích typů pro naplnění a operační použití 26, resp. 28 Gruppe!

Koller nakonec zdůrazňuje, že je nutné zajistit, aby personál rušených Gruppe zůstal pro opětovné vyzbrojení bombardovacích jednotek a nebyl použit k posílení denních a nočních stíhačů.<sup>28</sup>

Celým dokumentem se vine znepokojení z procesu vynuceného rušení bombardovacích jednotek a obavy o další osud personálu těchto útvarů a obecně z omezování bombardovacího letectva. Je jasné, že dokument sloužil k vnitřním diskuzím Luftwaffe o dalším směřování letectva, především mezi stíhací a bombardovací složkou. Generální štáb Luftwaffe se snažil problém vyřešit. V úvahu však musel brát stávající a budoucí výrobní kapacity leteckého průmyslu a reálnou válečnou situaci. Výsledkem bylo vždy konstatování, že je třeba více a modernějších letadel, okamžitě následované požadavkem na větší počet leteckého personálu. Přitom nelze brát autora dokumentu, Karla Kollera, jako nějakého rigidního zastávce jedné nebo druhé složky letectva.

Uvedené úvahy se okamžitě začaly realizovat a spustila se rozsáhlá reorganizace bombardovacího letectva. Skutečně začalo rušení zmíněných jednotek. První na řadě byla KG 3, resp. její Stab, I. a II. Gruppe\*\*, jež předaly své stroje, celkem 42 Ju 88A–4, jiným jednotkám (předpokládáme, že ve shodě s plánem IX. Fl.Korpsu) a byly zrušeny<sup>29</sup>. Její výcvik s He 177 vzhledem k dalším událostem nejspíše ani nezačal a létající personál odešel dílem k nočním stíhačům (např. NJG 2 a NJG 7), k jiným bombardovacím jednotkám (např. KG 53 a KG 76) a dokonce, i když v malém množství, ke stíhačům (JG 301)<sup>30</sup>.

Dále byly zrušeny III./LG 1, III./KG 30 a I./KG 76 a ve shodě s návrhem do podzimu roku 1944 také ostatní jmenované útvary (I./KG 26, III./KG 2, III./KG 40 a III./KG 100)<sup>31</sup>. Jen u jednotek s He 177 dopadla situace jinak, to však již na základě dalších událostí.

Opotřebením, nedostatečným přísun nových letadel a zastaralost letového parku tak donutily bombardovací složku Luftwaffe ke značným změnám. V polovině roku 1944 bombardovací letectvo celkově oslabilo z 1302 letadel v lednu na 1089 v červnu<sup>32</sup>. Je také dobré zmínit, že si velení Luftwaffe technickou zastaralost některých typů letadel uvědomovalo a rozhodlo o ukončení výroby bombardovacích provedení Do 217 a Ju 88A\*\*\* od května<sup>33</sup>. Na druhou stranu počítalo s náhradou modernizovanými Ju 88S, Ju 188A a především He 177. V delším horizontu pak Ju 388, Ar 234, Do 335 a též Me 262. Problémem, jak jsme již uvedli, však byl jejich počet.

O několik dní později (19. 5. 1944) došlo, opět od Karla Kollera, i na dokument nastiňující celkovou koncepci Luftwaffe, vztaženou na všechny druhy letectva. I zde však vzešel jeden zásadní cíl – více, dokonce podstatně více letadel. Ze současného stavu 5133 letadel (k 15. 5. 1944) se měl vyšplhat na neskutečných 14 384, což vyžadovalo měsíční produkci 6034 strojů (oproti 4913 ze studie

P 1027)<sup>34</sup>. Jen připomeňme, že v květnu 1944 dokázal německý letecký průmysl dodat 3778 letadel, z toho 2865 nových a 913 opravených<sup>35</sup>. Zda byly brány v úvahu reálné schopnosti průmyslu, nevíme.

V každém případě se bombardovací letectvo nacházelo v červnu 1944 v rozsáhlé reorganizaci.

## Mezihry – červen až srpen 1944

### „Stíhací“ koncepce

Nejvyšší špičky velení, tzn. Hitler a Göring, vždy prosazovaly útočnou koncepci, opírající se o silné bombardovací letectvo. Neodradila je ani nedostatečná kapacita průmyslu, ani zhoršující se situace na domácí frontě. Ještě 23. května 1944 Göring představoval zástupcům Jägerstabu svoji koncepci letectva s cílem 2600 bombardérů v operačním použití. Měsíční výroba měla činit 800–900 bombardérů včetně 200 He 177B\*\*\*\*. Pro západní frontu měly být určeny rychlé bombardéry Ju 388 a Do 335, jako prozatímní pak „stíhací bombardéry“ Me 262 a Ar 234. Od prosince 1945 se počítalo i s proudovými Ju 287. Počet stíhaček měl být také navýšen, ale ne na úkor bombardérů...<sup>36</sup> S reálnými surovinovými a průmyslovými kapacitami to nemělo nic společného.

V této situaci však došlo k rozhodnutí zásadně ovlivňující celkovou koncepci Luftwaffe a její zaměření. O průběhu události nás dobře zpravují poznámky Karla Kollera a Karla-Otty Saura (v té době vedoucího komise pro vývoj a konstrukci letadel) ze situačních porad s Hitlerem. Zlom nastal 25. června 1944, kdy Hitler jasně vyjádřil nespokojenost s programem He 177. Náhle se zeptal Saura, kolik pracovníků je alokováno pro výrobu tohoto typu a kolik vyrobí stíhaček namísto 200 ks (měsíčně plánovaných) He 177. Požadoval okamžitou odpověď. Saur po krátké konzultaci se svým úřadem odvětil, že program zaměstnává 5000 lidí a namísto 200 He 177 je schopen vyrobít 1000 stíhaček<sup>37</sup>\*\*\*\*.

Další den (26. 6. 1944) na stejné poradě Hitler opět kritizoval He 177 a zopakoval svůj názor na typ a jeho čtyřmotorovou variantu. Podle jeho přesvědčení nemá smysl v této válečné situaci He 177 a ani jeho čtyřmotorové provedení nadále vyrábět. Navíc zdůraznil: „V naší situaci se musí vyrábět stíhačky a stále více stíhaček. Spolu s rychlými bombardéry. Budeme se muset vyrovnat s dlouhodobějším ztrátou strategického letectva, kterou musíme přijmout.“ V otázce He 177 prohlásil, že si Luftwaffe bude muset rozmyslet, zda jej vyrábět, či ne. Rozhodnutí ale není nutné učinit ihned. Případné zřeknutí se výroby čtyřmotorových bombardérů ale bude znamenat výrazný přírůstek výroby stíhacích a rychlých bombardovacích (Schnellstbomber) letadel<sup>38</sup>.

Následující den (27. 6. 1944) se při účasti nejvyšších velitelů armády znovu diskutovala převaha nepřátelského letectva na všech frontách. To opět rozlítlo Hitlera a neustále se vracel k He 177 a nasazení jeho čtyřmotorové varianty v roce 1946. Zdůraznil, že takový plán je bezcenný a tudíž by měl být nemilosrdně zrušen („barbarisch aufgeräumt“). Nicméně dodal, že rozhodnutí, zda He 177 vůbec vyrábět, nebo výrobu převést pouze na stíhačky, ještě nepadlo. Průběhy těchto diskuzí samozřejmě dozněly až ke Kollerovi (Lw.FüSt.), který je těžce nesl. Poznamenal si, že problém je tak „pronikavý“, že jej nelze vyřídit obratem ruky a je nutná detailní porada<sup>39</sup>.

\* Bombardovací Me 410, označované jako „SK – Schnellkampf“, se přestaly vyrábět v červnu 1944, protože výroba přešla plně na „ZG“ provedení, tedy těžké stíhací pro boj s bombardéry.

\*\* III./KG 3 si ponechala své He 111, záhy však odešla z východní fronty a začala s výcvikem s He 111 s V-1. Později byla přeznačena na I./KG 53.

\*\*\* U Do 217 šlo o varianty D a M, u Ju 88 o variantu A-4.

\*\*\*\* Při této příležitosti Göring uvedl, že pokud se od této doby bude zmiňovat o He 177, bude to vždy pouze jeho čtyřmotorová varianta. Nicméně je zajímavé porovnat představy Göringa s dokumentem Kollera z 5. 5. 1944...

\*\*\*\*\* Hitler byl stavem programu He 177 velice rozeznán a reagoval na informaci, že bude k dispozici jeho čtyřmotorová varianta. Prohlásil, že nevěří, že by byla k operačnímu použití dříve než v roce 1946, a to že bude stejně pozdě, protože v tu dobu už bude typ zastaralý.

Jenomže události nečekaly. Na další Hitlerově poradě 29. 6. 1944 při diskuzi ohledně stavu západní fronty Hitler přednesl dva zásadní požadavky: 1) vyčištění pobřežních vod od těžkých lodí nepřítelů\* (a jejich ostřelování pozemních jednotek) a 2) zvrácení vzdušné převahy nepřítelů pomocí posílení stíhacích svazků u Luftflotte 3. Pokračoval, že zaminování pobřežních vod (letecké) je třeba provádět s co největším úsilím a co nejvíce posílit stíhací složku (Jagdkräfte), a to i za podmínky odkladu plánů výroby bombardérů, které nejsou nezbytně nutné.<sup>40</sup>

Na základě této diskuze nařídil Göring ještě 29. 6. 1944 svému štábu\*\*, že „...veškerá výroba bombardérů, torpédových bombardérů a podobně, jakož i veškerý výcvik musí být bezodkladně zastaveny.“ „Je to vůdcova vůle, že se budou vyrábět pouze stíhačky“, odvětil na Kollerovy vážné námitky k ukončení výroby bombardérů. Zároveň pohrozil, že požaduje bezpodmínečné vykonání rozkazu a každý, kdo jej neuposlechne, může být zastřelen. Náčelník generálního štábu byl pověřen zvláštním dozorem nad vykonáním rozkazu.<sup>41</sup> Nepřipouštěla se žádná diskuze.

Byl to výsledek dlouhých sporů o výrobní kapacity, ale hlavně o celkovou strategii Luftwaffe, trvajících v podstatě od samého počátku války. Válčná situace po spojenecké invazi tyto diskuze (namnoze plané) ukončila a donutila Hitlera k úvaze maximálně se soustředit na výrobu stíhaček. Nicméně upozorňujeme, že s nápadem ukončení výroby a v podstatě i existence bombardovacího letectva přišel Göring. Je to zřejmé z výše uvedených záznamů.

Produkce bombardovacích typů fakticky skončila. I když se tak nestalo ihned, bombardéry se skutečně přestaly vyrábět. V srpnu přišlo posledních 30 kusů He 177, poslední 2 ks He 111 obdržela Luftwaffe z průmyslu v září, stejně jako 40 ks Me 410 v „Zestörer“ provedení („SK“ neboli „Schnellkampf“ provedení se nevyrábělo už od června), 15 ks Ju 88S nebo 45 ks Ju 188A v bombardovací úpravě. Ju 88A a Do 217M se už nevyráběly od května 1944.<sup>42</sup> Rozbíhala se produkce Ar 234B, jeho počty ale rozhodně nemohly nahradit předchozí bombardovací typy a jako bombardér byl vykazován i Me 262A.<sup>43</sup> To však nemohlo vyrovnat dřívější měsíční produkci pro Kampfverbände a tak bylo zřejmé, že bude mít brzy problém s výzbrojí svých jednotek.<sup>\*\*\*</sup>

Několik následujících dní začal Koller s dalšími členy štábu rozkaz uskutečňovat, především z pohledu bojových útvarů, tzn. bombardovacích jednotek. Dávaly se dohromady aktuální počty jednotlivých typů bombardérů u jednotek a ve výrobě, počty jejich posádek a odhadovala se doba jejich možného fungování za tohoto stavu. První odhady, které byly k dispozici už 30. 6. 1944, ukazovaly, že za nové situace bude běžná operační činnost možná u jednotek s Ju 88/188 zhruba dva měsíce, u útvarů s He 111 asi 1,5 až 2 měsíce\*\*\*\*.

Zpřesnění informací přišlo o den později. Jednotky s Junkersy Ju 88/188 měly vydržet do září 1944, s Heinkely 111, vzhledem k nasazení na východní frontě, 3 až 4 měsíce. Muselo se znovu počítat i s Do 217, jehož výroba už byla ukončena, který ale stále

figuroval ve dvou Gruppe IX. a X. Flg.Korpsu a v nočních průzkumných Staffeln na východní frontě.<sup>44</sup>

Delší výhled své existence ale bombardovací letectvo se stávajícími typy nemělo... Přes velice ostrý nesouhlas Kollera s Göringovým rozhodnutím se ale plán zase tak příliš nelišil od jeho studie a následných rozkazů z 5. května 1944. Novinkou bylo v podstatě jen celkové urychlení redukce Kampfgruppen a rozhodnutí o ukončení výroby a použití typů He 177, modernějších verzí Ju 88 nebo Ju 188A. Nejzásadnějším problémem bylo pravděpodobně zřejmé odsunutí bombardovací složky na druhou kolej a nebezpečí, že po přesunu personálu k jiným účelům (denní a noční stíhací síly) jej nebude možné použít k znovuoživení bombardovacího letectva.

### Letecká výroba

Ve stejné době skončil i další vnitřní spor v Luftwaffe – o odpovědnost za leteckou výrobu. S konečnou platností ji od Gen.Qu. Erharda Milcha do své kompetence získal ministr zbrojní výroby Albert Speer (v předchozí době takto získal kontrolu nad ostatní zbrojní výrobou; letecká produkce byla poslední, na kterou neměl plný vliv).<sup>45</sup> Luftwaffe už nebyla schopna kontrolovat výrobu letadel. Navíc se zde stále více uplatňoval i vliv zbraní SS.

Výše popsané rozhodnutí o ukončení výroby bombardérů mělo okamžitý vliv na další úvahy velení. Již 2. 7. 1944 se Hitler bavil se Saurem o další výrobě stíhaček. Saur mu sdělil, že pro červen očekává 2600 ks, v červenci doufá v dosažení hranice 3000 ks. Od srpna by výroba mohla vzrůst o 300 ks měsíčně, aby v prosinci 1945 dosáhla 6500 za měsíc. Uvedl ovšem, že vše závisí také na dostatečných dodávkách hliníku.<sup>46</sup>

### „Problém Me 262“

K dokreslení celkové situace je také nutné zmínit dění okolo naděje německého letectva – proudového Messerschmittu Me 262. Od rozhodnutí o jeho sériové výrobě z poloviny roku 1943 pokračovaly práce na dokončování technické stránky stroje. Platilo to zejména o motorech, které jednoduše nebyly ve stavu operačního použití. Vedle těchto úkolů a přípravy na sériovou výrobu byl typ předmětem sporu o jeho získání do výzbroje.<sup>\*\*\*\*</sup> Bombardovací letectvo bylo ve výhodě, protože Hitler razil myšlenku na použití Me 262 jako rychlého bombardéru (Schnell-bomber). Přes veškeré snahy nebyl Galland schopen změnit Hitlerův názor (navíc ve stínu nadcházející invaze) a všichni, kdo jej podporovali, se postupně dostávali do nemilosti. Vše vyvrcholilo známým výbuchem na schůzce 25. května 1944, když se Hitler dozvěděl, že Me 262 není uzpůsoben nosit pumovou výzbroj. Výsledkem byl striktní příkaz, že veškeré vyrobené Me 262 budou přidělovány bombardovacím jednotkám.<sup>47</sup> Ihned však dodejme, že první sériové stroje převzala Luftwaffe od průmyslu v dubnu 1944 v počtu 16 ks a následující měsíc dokonce pouze 7 kusů! Nešlo tak o žádné počty, které by byly schopny něco změnit. Navíc Luftwaffe první stroje zařadila do stavu až v červnu 1944, kdy 5 Me 262 obdržela KG 51.<sup>48</sup> Červnovým rozhodnutím o soustředění výroby na stíhací typy se bombardovací část Luftwaffe dostala do zvláštní situace. Na jedné straně tímto přišla o vidinu přísunu stávajících bombardovacích letadel, na druhou stranu měla jistotu přidělování proudových Me 262. Nicméně jak Mareinfeldovi, tak i Peltzovi bylo zejména po zkušenostech s operací Steinbock jasné, že stávající bombardovací typy jsou už natolik zastaralé, že nejsou schopny úkoly plnit. Tím pro ně bylo Hitlerovo rozhodnutí v podobě výlučného

\* „Vyčištěním“ mělo proběhnout zaminování těchto vod.

\*\* V přítomnosti Gen. Kortena, Gen.fld.marsch. Sperrleho, Maji.i.G. Panitzkého a Gen. Kollera.

\*\*\* Zde odkazujeme na dříve uvedenou studii z 5. 5. 1944, která už v té době předpokládala ukončení výroby většiny zmíněných typů (mimo He 177) do konce roku 1944. Nebylo to tedy zase tak nečekané rozhodnutí. Problémem zůstal nařízený čas a zrušení jediného, skutečně bombardovacího typu z produkce – He 177.

\*\*\*\* Je zajímavé, že Koller se vůbec nezmiňuje o jednotkách s He 177. Zdá se, že bylo také rozhodnuto o drastickém omezení použití typu, a osudy jednotlivých útvarů tomu daly za pravdu. Dvě z Gruppe I./KG 1 a I./KG 40 byly zrušeny už v srpnu 1944.

\*\*\*\* Spor ležel samozřejmě mezi stíhacím a bombardovacím letectvem. Zástupci obou složek letoun znali, protože Galland si jej vyzkoušel v letu 22. května 1943 (Me 262V4), Peltz pak 20. prosince 1943 (Me 262V6).

přidělování Me 262 o to cennější. Dodejme, že další revoluční typ pro bombardovací jednotky – proudové Arado Ar 234 – byl též v přípravě sériové výroby. V červenci 1944 se poprvé objevil v plánech přezbrojení jednotky St. a III./KG 76 a zároveň dodal výrobce i prvních 5 sériových kusů letectvu.<sup>49</sup> U Do 335 byla situace složitější, ale už v červenci 1944 je veden jako předpokládaný typ výzbroje u III./KG 2.<sup>50</sup>

Přechod bombardovacích jednotek na Me 262 byl ihned po květnovém extempore Hitlera uváděn do praxe. Limitujícím faktorem byly jen dodávky Me 262. Jako první měla nový typ obdržet jednotka KG 51, konkrétně I./KG 51, následovat ji měly další dvě bombardovací eskadry – KG 54 (v září 1944, po ukončení činnosti s Ju 88) a KG 40 (v říjnu 1944, po postupném ukončení činnosti s He 177, Fw 200).<sup>51</sup> I když vyzbrojování bombardovacích eskader Messerschmittem Me 262 přímo nesouvisí s popisovaným tématem, je nutné mít jej na paměti. V Luftwaffe to bylo velice živé téma, protože revoluční typ skýtal naděje na zvrát v letecké válce. Každý z velitelů jednotlivých složek letectva jej chtěl mít ve svých jednotkách. General der Kampflieger měl tímto jistotu, že jeho útvary budou vybavovány nejmodernějšími stroji – Me 262, Ar 234 – které byly vůbec k dispozici.

### Palivo

Výše uvedená situace, ve které se zrodilo rozhodnutí soustředit se ve výrobě na stíhací letouny, začala být od června 1944 ovlivňována dalším důležitým faktem – stavem zásob leteckého paliva. Spojenci v květnu 1944 změnil hlavní zaměření bombardovací ofenzivy a soustředili se na místa produkce a zpracování paliv. Účinek byl okamžitý a již v červnu varoval Albert Speer Hitlera, že pokud bude ofenziva pokračovat tímto tempem, zničí chod německého válečného průmyslu, a doporučil ochránit zdroje všemi možnými způsoby.<sup>52</sup> Ve stejném měsíci přišla první opatření v šetření palivem. Jeho výroba od března 1944 trvale klesala – březen 214 000 m<sup>3</sup>, květen 120 000 m<sup>3</sup>, červen 74 000 m<sup>3</sup> a přestože byly využívány zásoby, omezení se promítlo do některých složek fungování Luftwaffe. Palivové zásoby Luftwaffe se samozřejmě snižovaly také – v květnu 1944 to bylo 540 000 m<sup>3</sup>, ale v červnu už pouze 218 400 m<sup>3</sup>.<sup>53</sup>

Během léta vedla situace až k výraznému omezení operačních schopností Luftwaffe. Zpravují nás o tom rozkazy vyšších velitelství. Například Lfl.Kdo.Reich vydalo takové nařízení už 17. 6. 1944 a mimo popisu vážné situace s palivem razantně omezilo veškeré osobní cestování letadly, včetně nejvyšších velitelů, a také jakékoliv cestování motorovými vozidly.<sup>54</sup> Krize pokračovala a nakonec došlo i na operační omezení. Vzhledem ke své výzbroji bylo bombardovací letectvo dotčeno pochopitelně nejvíce. Jasně o tom hovoří rozkazy Lfl.Kdo.3 (nadřízeného velitelství IX. Fl.Korps) z 11. 8. 1944, vydané na základě direktiv k OKL z 10. srpna.<sup>55</sup> Hovoří se v nich o tom, že další poškození výrobního průmyslu paliv si vynucuje další snížení letecké aktivity. Pouze stíhací operace při obraně zůstávají bez omezení, ruší se některé z průzkumných činností, bombardovací a bitevní operace jsou omezeny jen na „vítězné“ operace (zřejmě myšleno se zaručeným výsledkem) a operace jednotek He 177 a Ju 290, mimo Westa 2, budou uskutečňovány jen na příkaz OKL. U bombardovacích a bitevních operací má být každý ze záměrů nasazení důkladně prozkoumán a následně pak dodržován.

To mělo mimochodem za následek i neschopnost výcviku dalších bombardovacích osádek. O tomto problému, nedostatku nových osádek, se IX. Fl.Korps zmiňoval ve své zprávě už 10. 7. 1944.<sup>56</sup> Výsledkem byly dvě možnosti – dodat palivo pro výcvik osádek v Erg.Gruppe IX. Flg.Korpsu nebo ztlačně omezit operace

na západě. Zajímavé je konstatování, že už v této době byla zastavena všechna činnost doplňovacích bombardovacích („Erg.“) jednotek na východě a jednotek s typem He 177.

Na počátku září byla situace s palivem tak špatná, že Hitlera vedla údajně k návrhu zrušit bombardovací útvary vůbec.<sup>57</sup>

Na druhou stranu je nutné poznamenat, že Luftwaffe se za celou dobu války nedostala do situace, že by její operační letecké útvary byly uzemněny kvůli nedostatku paliva. To znamená, že palivová krize sice ovlivňovala rozhodnutí velení Luftwaffe o jejím operačním zaměření (omezení bombardovacího letectva atd.), ale pro zvolené operace (obrana proti náletům pomocí navýšeného počtu stíhacích jednotek) bylo palivo vždy k dispozici. Umožňovalo to kombinované využívání všech zdrojů, jak výrobních, tak po polovině roku 1944 především různých zásob.<sup>58</sup>

### Stíhací letectvo červenec až srpen 1944

Stíhači zůstali na západní frontě hlavní operační silou Luftwaffe a sváděli marné boje se spojeneckou převahou. Po rozhodnutí o zaměření letectva na stíhací složku z konce června začal postupný návrat stíhacích jednotek z bojů se spojeneckou invazí zpět k obraně Říše. Po překotném ústupu z Francie a zdrcující porážce pozemních vojsk u Falaise se zbytky útvarů konsolidovaly na základnách v západním Německu, Belgii a Holandsku. Galland v té době prosadil myšlenku vytvoření většího počtu záloh, resp. ukončení neustálého vrhání čerstvě vycvičených sil do boje, pro pozdější, velký, koordinovaný útok proti bombardovacím silám nepřítele. Podle jeho poválečných vzpomínek bylo jeho myšlenky konečně dopřáno sluchu.<sup>59</sup>

### Bombardovací letectvo červenec až srpen 1944

I přes červnové Göringovo rozhodnutí o soustředění se na výstavbu stíhacího letectva a ukončení výroby bombardérů se bombardovací síly na západě (pod Luftflotte 3 a v jejím rámci zejména pod IX. Flg.Korpssem) aktivně snažily útočit na spojenecké síly, nyní už pevně uchycené na kontinentě.<sup>60</sup> Projevovala se však už jejich opotřebovanost a nedostatek nových posádek. Palivová krize se dotkla především útvarů na jiných válčistiích a IX. Fliegerkorps zatím zůstával stále činný. Němci dobře věděli, kam soustředit zbylé síly a zajistili jim nutné podmínky. Přesto se operační schopnost a účinnost úderů neustále snižovala. Jednak ztrátami z operační činnosti, jednak téměř zastaveným přísunem nových osádek a letadel.

Na východní frontě dosáhla KG 1 s He 177 konečně operačního statutu a začala na konci července s bombardovacími akcemi. Situace se zde ale radikálně změnila po začátku sovětské letní ofenzivy (22. 7. 1944). Kritická pozice armády donutila Luftwaffe používat bombardéry, včetně He 177, k naprosto nevhodné roli taktické podpory, a tak se slibné začátky bombardovací ofenzivy nerozvinuly dále. Během doby činnosti bombardovacích jednotek postupně ustávala, což bylo způsobeno jak odčerpáváním techniky jednotkami na západě (viz Kollerův materiál z 5. 5. 1944), tak obecným rozhodnutím Göringa o ukončení výroby bombardovacích typů. Jak stroje dosluhovaly nebo byly odepisovány v akcích, bojeschopnost „Kampfgeschwaderen“ se snižovala. K tomu ještě přispívala palivová krize, která dolehla nejvíce na jednotky s He 177. Už v srpnu 1944, ani ne po měsíci nasazení, odevzdala KG 1 své He 177 jiným jednotkám...<sup>61</sup> Ostatní jednotlivé bombardovací útvary byly v srpnu a září postupně stahovány do Německa.

Je zřejmé, že se vyplňoval Kollerův odhad možného, zhruba dvouměsíčního fungování bombardovacích jednotek. Nová situace bez letadel a personálu nedávala nějakou novou šanci na jejich delší

působení. Počet bombardovacích letadel v srpnu a září 1944 klesl na 891, resp. 929 kusů.<sup>62</sup>

## Krise vedení Luftwaffe

Přes veškerou uvedenou snahu se obrana proti bombardovací ofenzivě z pohledu nejvyššího velení, tzn. Hitlera a armády, nadále nedařila a Luftwaffe (a Göring) byla obviňována ze zbabělosti, nekompetence a nechoty bojovat. Po smrti Günthera Kortena 20. 7. 1944 stanul ve funkci náčelníka generálního štábu Luftwaffe dočasně Werner Kreipe, jehož vztahy s Hitlerem byly velice špatné. Hitler v té době neustále pokračoval v obviňování Luftwaffe z neschopnosti nebo dokonce předhazoval na poradách myšlenku kompletního nahrazení leteckých sil v obraně Říše protiletadlovým dělostřelectvem. S Kreipem nakonec odmítal mluvit. Göring musel nastalou situaci řešit, protože Hitler hodlal navrhnout Gen. Roberta Ritter von Greima, v té době velitele Luftflotte 6, do sestavy svého velitelství jako zástupce Luftwaffe s plnou pravomocí Luftwaffe řídit. To se přirozeně nelíbilo Göringovi. Nakonec Greim pozici odmítl a 19. 9. 1944 došlo k dočasnému jmenování Karla Kollera, dosud zastávajícího pozici náčelníka operačního štábu Luftwaffe (Lw.FüSt.), do funkce nového náčelníka generálního štábu Luftwaffe (Chef d.Genst.d.Lw.). Na pozici velitele Lw.FüSt. jej nahradil Eckhard Christian. Göring si celou událost bral velice osobně, protože ji považoval za pokus o jeho nahrazení v čele Luftwaffe. Ale ani Koller nedokázal zcela změnit Hitlerův názor na neschopnost Luftwaffe.<sup>63</sup>

## Zrod plánu

Vezmeme-li v úvahu výše uvedené skutečnosti o stavu stíhacího a bombardovacího letectva a o obecné válečné situaci, měl Genst.d.Lw. a Lw.FüSt. těžkou pozici. Hitlerův „příkaz“ nebo „návrh“ o zrušení bombardovacích útvarů nešlo jednoduše ignorovat a situace stíhacího letectva se v boji proti bombardovacím svazům nelepšila. Protože největším problémem Luftwaffe stále zůstávala obrana proti spojeneckým náletům, tedy stav stíhacího letectva, snažilo se její velení o jeho posilování. Gallandova opatření jsme již zmiňovali, ale ta v situaci léta 1944 nestačila.

Již v červenci 1944 rozhodlo velení o změně dvou Zerstörergeschwader (byly součástí stíhacího letectva), které už v tehdejší situaci se svojí dvoumotorovou technikou neměly šanci na úspěšné nasazení. V diskusi na generálním štábu Luftwaffe mezi Generaloberst. Stumpfem, Kortem a Kollerem 1. 7. 1944 se zmiňovala „nehospodárnost, vysoká ztrátovost a nasazení bez zvláštních úspěchů“.<sup>64</sup> ZG 1 a ZG 76 byly postupně stahovány z operací, přejmenovávány a vybavovány jednomotorovými stíhačkami. Na jejich základě tak vznikly „nové“ stíhací jednotky jako JG 4 a JG 76.<sup>65</sup> Situace stíhacího letectva se ale přes veškerá opatření neustále zhoršovala.

Na počátku září (7. 9. 1944) byla hlavní operační část bombardovacích jednotek na západě, tzn. IX. Fl.Korps, uvolněna rozkazem Lfl.Kdo.3 z nasazení a přesunuta z kompetence Lfl.Kdo.3 pod Lfl.Reich. Byl to přitom poslední větší operační celek bombardovacího letectva\*. Jednotky se měly přesunout do zákemí na základny Lfl.Reich.<sup>66</sup> Důvodem byla s velkou pravděpodobností celková opotřebovanost útvarů, a to především v souvislosti s ukončením výroby bombardérů a výcviku posádek. Uvědomme si, že některé z nich byly v permanentním nasazení na západní frontě už

od počátku operace Steinbock\*\*. K reálnému přechodu podřízenosti došlo 12. 9. 1944, i když poslední operační lety provedly některé jednotky IX. Fl.Korpsu ke konci září.<sup>67</sup>

Tímto krokem ale personál většiny bombardovacích jednotek zůstal takzvaně „nevyužit“. Po červnovém rozhodnutí Göringa o ukončení výroby bombardovacích letadel a postupném utlumení činnosti jednotek, Hitlerově „návrhu“ o zrušení bombardovacích jednotek a reálném stažení IX. Fliegerkorpsu z činnosti se ocitla většina „Kampfflieger“ mimo operační nasazení. Navíc scházelo palivo, letadla a nové posádky. Na druhou stranu se jednalo o značné množství zkušených letců a členů posádek.

V této situaci se někdy ve druhé polovině září zrodil nápad (předpokládáme, že na úrovni OKL) posílit stíhací síly využitím personálu bombardovacích útvarů. Vlastní provedení mělo několik podob.

Krajní řešení bylo zvoleno v případě KG 2, která byla k 18. 9. 1944 zrušena, letecký personál měl přejít ke stíhacímu výcviku a technický personál k jiným jednotkám. Skutečně se tak stalo a technici KG 2 se dostali například k JG 1, 5, 54, 77, ale i KG 6, 27, 30, 51, 54, 55, 76 a též pod IX. Fl.Korps.<sup>68</sup> Někteří piloti pak opravdu prošli stíhacím výcvikem a zasáhli do bojů v nové roli\*\*\*.

Obdobně do záměru zřejmě zapadla i KG 1 (toho času bez letadel), v jejíž souvislosti se v září 1944 objevilo rozhodnutí o její transformaci na stíhací JG 7.<sup>69</sup> I./KG 1 byla kompletně zrušena a ze Stab/KG 1 vznikl Stab/JG 7, z II./KG 1 pak I./JG 7 a ze III./KG 1 se stala II./JG 7. Vyzbrojena měla být Messerschmittu Bf 109G-14. Její výstavba skutečně začala, i když před vlastním nasazením do bojů došlo ještě na konci listopadu 1944 k opětovnému přeznačení útvarů. Výsledně tak byly na základě KG 1 postaveny II./JG 3 (z I./JG 7) a IV./JG 301 (z II./JG 7).<sup>70</sup> Označení JG 7 pak obdržela první stíhací jednotka s Me 262 ve výzbroji.

Nejzrůslehší opatření ale vzešlo z Genst.d.Lw. (OKL) počátkem října 1944. V situační zprávě Gen.Qu.6.Abt. ke dni 10. 10. 1944 je popsáno následovně:

*„Zur Verstärkung der Tagjagd werden in die Jagdverbände überführt: aus Zerstörerverbänden:*

*Geschwaderstab Z.G. 26 als Geschwaderstab J.G. 6*

*I./Z.G. 26 als I./J.G. 6*

*aus Kampfverbänden des IX. Fliegerkorps (als III. Jagdkorps mit 12 Gruppen zu 3 Staffeln und 1 Erg. Gruppe zu 4. Staffeln):*

*K.G. 6 mit I.,II.,III. u. IV./K.G. 6,*

*K.G. 27 mit I.,II.,III. u. IV./K.G. 27,*

*K.G. 30 mit I.,II. u. IV./K.G. 30,*

*K.G. 55 mit I.,II.,III. u. IV./K.G. 55.“*

(„K posílení denních stíhačů budou přesunuty následující stíhací jednotky:

Z jednotek Zerstörer:

Geschwaderstab Z.G. 26 jako Geschwaderstab J.G. 6

I./Z.G. 26 jako I./J.G. 6\*\*\*\*

Z bombardovacích jednotek IX. Fliegerkorpsu (jako III. Jagdkorps s 12 Gruppe po 3 Staffel a 1 Erg. Gruppe se 4 Staffel):

K.G. 6 s I.,II.,III. s IV./K.G. 6,

K.G. 27 s I.,II.,III. a IV./K.G. 27,

\* IV. Fliegerkorps na východě už příliš neoperoval, v podstatě zde zůstala pouze KG 4 a ve Středomoří působící 2. Fliegerdivision se ke konci srpna stáhla do Německa.

\*\* Jako příklad uvedme KG 2, KG 6 a KG 30.

\*\*\* Například Xaver Groschberger se po zrušení KG 2 dostal ke stíhacímu výcviku u 3./JG 102, následně přešel do operačně-výcvikové 9./EJG 1 a nakonec zakotvil v čisté stíhací 16./JG 4. Musíme však podotknout, že šlo zřejmě o marginální záležitost.

\*\*\*\* Mimořádně tímto rozhodnutím už z původních ZG jednotek zbývala v činné službě pouze IV./ZG 26 s Bf 110G a Me 410 působící v Norsku a II./ZG 76 s Me 410 na odpočinku a doplnění. Všechny ostatní části původního tria ZG 1, ZG 26 a ZG 76 už byly přezbrojeny nebo přezbrojovaly na jednomotorové stíhačky Bf 109 a Fw 190 nebo na Me 262.



K.G. 30 s I.,II. a IV./K.G. 30,  
K.G. 55 s I.,II.,III. a IV./K.G. 55.<sup>6)</sup><sup>71</sup>

Bombardovací síly tímto naráz přišly o 412 letadel z I.–III. Gruppe jmenovaných útvarů. IV. Gruppe nebyly do operační síly započítávány.<sup>72</sup>

Celý záměr byl tedy jasný – posílit stíhací letectvo pomocí personálu bombardovacích jednotek. Vedle již dříve zmíněných způsobů posilování Jagdwaffe byl tento nejrozsáhlejší, nejkomplicovanější a musíme říct, že i nekontroverznější.

Jak je patrné, rozhodnutí se týkalo několika bombardovacích jednotek IX. Fl.Korpsu, soustředěných pod nově vzniklý organizační celek – III. Jagdkorps. Zatímco KG 6 a KG 30 můžeme nazvat „tradičními“ ve svazku IX. Flg.Korpsu, KG 27 a 55 působily do té doby na východní frontě v rámci Lfl.6. I sem však dolehlo červnové rozhodnutí o bombardovacím letectvu, navíc umocněné v srpnu palivovou krizí. Následovalo postupné ukončení operací. Oba útvary byly nejpozději k 20. září 1944 odvolány z Ruska do Německa a zařazeny pod Lfl.Reich\*. Zde krátce podporovaly TGr. 30 v roli zásobovačů obklíčených německých posádek ve francouzských přístavech. Na konci stejného měsíce (30. 9. 1944) přešly pod velení IX. Fl.Korpsu,<sup>73</sup> který se v tomto čase také dostal pod velení Lfl. Reich, jak jsme zmínili dříve.

Je zajímavé, že stále nevíme přesně, kdo s myšlenkou takto rozsáhlého přecvičení personálu bombardovacích jednotek přišel. Koller, jako Chef d.Genst.d.Lw., o něm musel vědět a souhlasit s ním. Stejně tak s ním museli být srozuměni všichni členové generálního štábu Luftwaffe (Genst.d.Lw.), mimo jiné i G.d.J. (Galland) a G.d.K. (August-Franz Walter Storp, který 1. 10. 1944 vystřídal na pozici G.d.K. Marienfelda; Marienfeld byl navíc 23. 10. 1944 zabit šrapnelem při demonstraci flaku u I./KG 54<sup>74</sup>). Protože se týkal IX. Fl.Korps, musel o něm být zpraven i jeho velitel, tedy Peltz. Celý návrh mohl přijít na jednání Genst.d.Lw. z jakéhokoliv zdroje, nejpravděpodobnějším se však jeví některý z jeho členů. To mohl být jak Koller, tak i Christian, Galland nebo i Storp. Nejvíce je však s myšlenkou spojován Peltz, i když k tomu nemáme žádný přímý důkaz. Vzhledem k problému, který plán řešil – boj s bombardovacími svazy – měl každý z nich „svůj“ zájem, ale i pohled na jeho uskutečnění.

Koller jako náčelník generálního štábu potřeboval posílit stíhací složku, aby byl schopen omezit nálety spojenců a tím zlepšit situaci a také obraz Luftwaffe. Zároveň nelibě nesl dřívější Hitlerovo rozhodnutí o zastavení výroby bombardérů a orientaci Luftwaffe na defenzivní taktiku. Aby se mohla vrátit i k útočnému pojetí boje (bombardování), musel se co nejdříve vyřešit aktuální problém se spojeneckými bombardéry.

Christian jako náčelník operačního štábu také potřeboval zastavit nálety bombardérů a konsolidovat situaci v obraně území Říše. K tomu bylo nutné posílit stíhací letectvo.

Galland jako velitel stíhacího letectva už minimálně půl roku sháněl letecký personál pro stíhací jednotky. Aktuálně nevyužitý personál byl v bombardovacích jednotkách uzemněných nedostatkem letadel, paliva a opotřebením. Je však pravdou, že se k předstávě využití bombardovacích pilotů stavěl velice rezervovaně. Souviselo to však především s otázkou nasazení Me 262.

Storp a Peltz po ukončení výroby většiny bombardovacích typů a drastickém omezení dodávek paliva disponovali značným množstvím „bezprizorního“ personálu. Reálně hrozilo jeho převedení

mimo jejich pravomoc. Také oni pochopitelně nesouhlasili s orientací Luftwaffe na defenzivní způsob boje a usilovali o vrácení bombardovacího letectva do popředí.

U ostatních členů štábu je nepravděpodobné, že by plán navrhli, protože s tématem nebyli přímo spjati. Rozdílný pohled každého z jmenovaných na konkrétní provedení návrhu vygeneroval spor, pod koho budou „nové stíhací jednotky“ spadat – zda pod správu G.d.J. nebo zůstanou pod G.d.K. Šlo samozřejmě o vliv nepřímý, operační velení náleželo některé z leteckých armád.

Jak je patrné z výše uvedené citace, byl vytvořen celý nový vyšší organizační celek – III. Jagdkorps, který měl jednotky v podřízenosti. Dosud se nám však nepodařilo vypátrat informaci, kdo měl III. Jagdkorpsu velet. Jediná zmínka uvádí Gen.Lt. Alfreda Bülowiuse (se sídlem ve Flammersfeldu), bývalého velitele II. Jagdkorpsu (do 22. 8. 1944),<sup>75</sup> který však od 16. 10. 1944 dočasně zastával pozici Kommandierender Gen.u.Bef.Luftgau XVI v Drážďanech. Různé prameny však uvádějí konec jeho velení u II. Jagdkorpsu různě, přičemž ho na tomto postu vystřídal Peltz (26. 11. 1944).<sup>76</sup> Nevíme proto, pod vliv které skupiny v Luftwaffe – zda „stíhací“, nebo „bombardovací“ – měl na samém počátku myšlenky III. Jagdkorps náležet.

Galland k tomu po válce uvedl:

*„Peltz's influence on Göring had increased so much, that he succeeded in having the (K)JG reequipped with Me 262. The fighter arm, as well as myself, considered this a major blow.*

*During a decisive meeting, I tried to prove that only the most experienced fighter pilots would be able to fly the Me 262 successfully and that bomber pilots would not be able to convert directly to the jet without (training on) a conventional fighter and that they lacked proper judgement as fighter pilots.*

*They would also be unable to tell friend from foe during the high approach speed, and various other arguments. It was no use. Göring countered that bomber pilots were used to twin-engined aircraft, they could fly blind (on instrument) as well, if not better, than fighter pilots – and they would quickly learn to score hits with their guns. I asked that at least half (of the production) should go to fighters, half to bombers. It would then be quickly demonstrated who was the better. This was also refused. At the time, Göring was completely under Peltz' influence. Nobody paid any attention to me. It was thus decided to start immediate re-equipment of KG 51, KG(J) 54, JG 7, KG 27, KG(J) 6 as well as a much too widely spread rearmament. The result is complete waste (confusion).“<sup>77</sup>*

Je vidět, že ve svých vzpomínkách spojil dva samostatné spory – o využití Me 262 a o přecvičení bombardovacích pilotů – ale text dobře dokumentuje nepřilíš dobré vztahy obou vysokých důstojníků Luftwaffe. Mějme na paměti, že stíhací složka byla po neúspěchu v boji se spojeneckými nálety v nemilosti samotného Hitlera a málokdo si v té době troufal postavit se za názory Gallanda. Navíc se události děly v období všeobecného podezřívání po atentátu na Hitlera 20. července 1944.

Ačkoliv přesné znění návrhu neznáme, nešlo v něm o získání stíhacích pilotů v obvyklém slova smyslu, to znamená letců schopných podstupovat standardní stíhací souboje se stíhací protivníka. Problémem Luftwaffe byl boj s bombardovacími svazy, ne stíhači. V této době vývoj taktiky dospěl do fáze Gefechtsverbandu, tzn. do útoků velkých skupin těžce vyzbrojených (a pancéřovaných) stíhacích letounů chráněných standardními stíhači. A právě přecvičením bombardovacího personálu měli být získáni piloti útočící na bombardéry. Nejdůležitějšími požadavky tohoto druhu boje byla schopnost letů ve velkých formacích kombinovaná se znalostí operací za ztížených podmínek. Obrana nemohla být limitována počásmi.

\* Stav bombardovacího letectva na východní frontě v září 1944 můžeme popsat jednoduše – téměř žádné neexistovalo. Ve svazku Lfl.1, 4 a 6 byly 20. 9. 1944 pouze 14./KG 3, 14.(Eis)/KG 27, 14.(Eis)/KG 55 a I.,II. a III./KG 4.

Uvedené vysvětlení pojmu stíhacího pilota v tomto plánu potvrzují i poválečné vzpomínky Hajo Herrmanna. Ten se na konci ledna 1945 stal velitelem 9. Fliegerdivision, která úkol přecvičení bombardovacích pilotů převzala od IX. (J)Fliegerkorpsu (viz dále). V době vzniku plánu s ním neměl nic společného a v lednu 1945 pouze přejal úkoly s ním spojené. Přecvičení bombardovacích pilotů ke stíhacím úkolům komentoval takto:

U KG(J) jednotek – *„It would require a strength of approximately one hundred aircraft, not to tie down the enemy fighters or to shoot them out of the air, but to attack them in formation, scattering the concentrated fire-power of the enemy bombers as they had done formerly as bombers against convoys.“*

*„The bomber pilots who were flying the fighter, Kampfflieger (J), were less concerned, however, because they neither wanted nor intended to get involved in fighter-to-fighter combat. Kampfflieger (J)'s task was to get the bombers within their sights.“*

*„So it was with the majority of the Kampfflieger (J) men. They were tough, steady, quiet men, used to flying into lead and flying directly at the enemy, rather than coming at him from behind. They were more like lancers, in line-abreast than foil-fencers, like our great fighter aces.“<sup>78</sup>*

Tolik Herrmannovo poválečné vzpomínání. I přes určitou afektovanost poskytuje náhled do základního záměru plánu.

Bombardovací piloti byli opravdu zkušenější letci s lepšími zkušenostmi s lety za špatného počasí, již prošli, oproti tehdy nově příchozím stíhačům, řádným leteckým výcvikem. Právě zkušenost s lety ve velkých formacích a za špatného počasí byla zřejmě jedním ze základních argumentů přecvičit bombardovací piloty na stíhací, aby mohli uskutečňovat útoky na bombardéry ve velkých formacích a za každého počasí. Navíc by je bylo možné bez velkého rizika vybavit dvoumotorovými Me 262, protože měli schopnosti ovládat vícemotorové stroje. V konečném důsledku pak měly právě výkony Me 262 kompenzovat nezkušenost těchto pilotů v leteckých soubojích, neboť se jim mohli vyhnout. Problém použití Me 262 však, dle našeho názoru, v původní myšlence nefiguroval.

Pokud vezmeme v úvahu všechna uvedená fakta a „největší“ problém tehdejší Luftwaffe, tj. boj s bombardéry, zněl plán „smysluplně“. Ačkoliv je obvykle Gallandův názor brán jako ten „správný“ (pravděpodobně ale spíše pro jeho poválečnou popularitu), nelze ve světle tehdejších znalostí, událostí a možností představit jednoduše prohlásit za nesmyslnou. Samozřejmě zde zůstává otázka, zda by se byl vycvičený bombardovací letec opravdu schopen přecvičit do úkolů spojených se stíhací problematikou. U jednotlivců k tomu docházelo, ale v navrhovaném rozsahu je to jednoduše nepředvídatelné. Při veškerých diskuzích na toto téma se vždy střetly dva názory. Jeden Gallandův, tvrdící, že je to nemožné a druhý, většinou zastoupený Peltzem, oponující, že toho „jeho“ piloti budou schopni.

## Od III. Jagdkorpsu k IX. (J)Fliegerkorpsu

Plán přecvičení bombardovacích pilotů na stíhací byl tedy přijat. Neznáme přesný den, ale 10. října 1944 už byla jeho jménem konána rozhodnutí o přesunech útvarů (viz výše). Pro jeho realizaci bylo určeno několik útvarů IX. Fliegerkorpsu, toho času na odpočinku, které byly spojeny pod III. Jagdkorps. Ještě 10. října 1944 podléhaly IX. Fl.Korps i jiné bombardovací jednotky, ty však v plánu přecvičení nefigurovaly.<sup>79</sup>

Je třeba uvést, že uvedené přecvičení nemělo nic společného s dříve popsáním přechodem bombardovacích jednotek KG 51, KG 54 a KG 40 na typ Me 262. Ten běžel samostatně.

Už 16. října 1944 obdržel III. Jagdkorps od Luftgau VII informaci ohledně plánované kontroly letišť Pocking, Landau a Plattling

personálem KG 27. O osm dní později, 23. 10., obdržely základny ve Straubingu a Pockingu rozkaz, aby zajistily přípravu letišť v Landau, Plattlingu a Pockingu pro přijetí „bombardovacích“ jednotek.<sup>80</sup> Celý proces byl tedy v běhu a probíhaly skutečné přípravné práce na vybraných základnách. Podle zprávy Gen.Qu.6.Abt. z 20. 10. 1944 však vlastní útvary ještě nepředaly svoji původní techniku.

K důležité změně došlo mezi 20. a 31. říjnem. Dokumenty Gen.Qu.6.Abt. z posledního dne října poprvé zmiňují konkrétní základny jednotek a také i stíhací typy, kterými měly být vyzbrojeny. Stab, I. a II. Gruppe měly obdržet Messerschmittu Bf 109G-14, III. Gruppe pak Focke-Wulfy Fw 190A-8. Poprvé se zde objevuje i upravené označení „K.J.G.“ a organizace útvarů přešla na stíhací formu. Zároveň došlo k tomuto dni k oficiálnímu posílení stíhacího letectva o 640 letadel III. Jagdkorpsu z útvarů „K.J.G. 6, 27, 30, 55“ v jejich I. až III. Gruppe. Každá Gruppe, včetně Stab, má uvedenu podřízenost výcvikové Lfl.10.

Reorganizace ale byla stále předmětem interních diskuzí na velení Luftwaffe. Jejich výsledkem bylo 4. 11. 1944 vydání rozkazu OKL o vytvoření „Kampffagd“ útvaru „KJG 55“ se Stab a I. Gruppe s Bf 109 v Landau, II. Gruppe s Bf 109 v Plattlingu a III. Gruppe s Fw 190 ve Straubingu, který bude podřízen „Kampffagdkorpsu III“.<sup>81</sup> Předpokládáme, že podobné rozkazy vydalo OKL též ohledně ostatních jednotek III. Jagdkorpsu, byť je nemáme k dispozici.

Vše shrnuje materiál úřadu Gen.Qu.6.Abt. z 10. listopadu 1944. Interní diskuze ve vedení Luftwaffe zřejmě vyústily do definitivní představy realizace plánu. Nejmarkantnější změnou byla úprava označení všech předmětných jednotek. Do jejich názvu byla přidána zkratka (J), což nepochybně vyjadřovalo záměr stíhacího (= Jagd) výcviku. Definitivní, nové označení znělo „K.G.(J)“. Rozkazy OKL jej specifikovaly pro všechny jednotky do úrovně konkrétní Gruppe a změnily označení na:

Stab K.G.(J) 6 s I., II. a III. Gruppe

Stab K.G.(J) 27 s I., II. a III. Gruppe

Stab K.G.(J) 30 s I. a II. Gruppe

Stab K.G.(J) 55 s I., II. a III. Gruppe

Zároveň rozhodlo OKL o vzniku nových jednotek:

III./K.G.(J) 30 s 9.–11. Staffel

a

Erg.K.Gr.(J) s 1.–4. Staffel.

S novým názvem však přišla i změna v označení samotného IX. Fl.Korpsu na „Gen.Kdo.IX(J) Fl.Korps“ a, což je důležité, byly ustaveny nové podřízenosti. Gen.Kdo.IX. (J)Fl.Korps spadl přímo pod Lfl.Kdo.Reich a Erg.K.Gr.(J) pod Gen.Kdo.IX. (J)Fl.Korps.

Jako poslední rozhodnutí k tématu přišlo zrušení všech IV. Gruppe, tedy IV./K.G. 6, 27, 30 a 55.

Ustavení IX. (J)Fl.Korpsu je nejdůležitější událostí, neboť s velkou pravděpodobností znamenalo opuštění myšlenky vytvoření III. Jagdkorpsu (po tomto datu se už v žádném z dokumentů neobjevuje). Předpokládáme, že to souviselo s neustávajícími diskuzemi ohledně podřízenosti nových „stíhacích“ svazků a tlakem bombardovacího křídla zachovat si na ně svůj vliv. Pravděpodobně to byl Peltz, který přesvědčil vrchní velení Luftwaffe s Kollerem v čele, aby jednotky zůstaly nadále pod jeho velením. III. Jagdkorps tímto nebyl třeba, změnilo se však označení vyššího celku na IX. (J)Fl.Korps. I ve zdůvodnění změněného označení se píše: *„Infolge Umgliederung der Kampfverbände IX.Fl.Korps auf Jagdfliegenstärken und Umrüstung auf Jagdflugzeugmuster...“*; tedy o „přeměně bombardovacích útvarů IX. Fliegerkorpsu na stíhací sílu a jejich přezbrojení na stíhací stroje“. Stále je tím zdůrazňována jejich příslušnost k bombardovacímu letectvu. Z toho vyplynulo i výsledné označení

„Kampfgeschwader (Jagd)“ („KG(J)“), což je v podstatě nelogické spojení.

Od této chvíle můžeme mluvit o vzniku nového druhu jednotek a také o vítězství bombardovacího letectva v otázce vedení nebo správy předmětných útvarů. Bývalí bombardovací letci (personál) nadále zůstali pod vlivem svého velení, které tak nadále mohlo počítat s budoucím obnovením bombardovací složky Luftwaffe. Bez letců by to nebylo možné. Toto byl zřejmě nejdůležitější motiv zápasu Peltze a celé skupiny pod vedením G.d.K. s částí stíhací, s G.d.J. v čele. Samozřejmě tím navíc bombardovací letectvo neztratilo tolik na svém vlivu.

Je nutné ještě poznamenat, že zrušením původního IX. Fl.Korpsu byly jeho ostatní jednotky, které se procesu přecvičení neúčastnily, přesunuty pod jiné organizační celky. Namátkou uvedme KG 66, KG 54 nebo KG 76.

Na začátku listopadu 1944 (okolo 10. 11. 1944) zorganizoval Göring za svého předsednictví zasedání zástupců všech složek Luftwaffe (tzv. schůzka Aeropagus), kde se měly ve všeobecné shodě nalézt odpovědi na další směřování Luftwaffe a zvrácení válečné situace ve vzduchu. Vše však skončilo vzájemným obviňováním bombardovací a stíhací části Luftwaffe. Na straně jedné Galland s veliteli typu Schmidta nebo Trautlofta, na straně druhé Peltz s Diesingem, Storpem, Herrmannem nebo Baumachem. Navíc zde byla i skupina silně politicky uvědomělých osob typu Stauba, Klosinského a Golloba. Göring zůstal na straně Peltze a bombardovací „křídlo“ upevnilo své pozice v Luftwaffe. Göring byl přístupem stíhačů velice rozladěn a vztahy s Gallandem se znovu zhoršily.<sup>82</sup>

Vzpomínky účastníků na schůzku se liší dle jejich „zařazení“ do různých klik. Během diskuze bylo zmíněno mnoho konkrétních témat a jedním z nich byl i plán přecvičení bombardovacích pilotů. Je zřejmé, že Galland s ním nesouhlasil, protože mu připadal nesmyslný. Téma se navíc dokonale spojilo s druhým ožehavým tématem, vyzbrojováním jednotek Messerschmittem Me 262. Galland po válce komentoval i Peltzovy představy o plánu:

„I demanded that under all circumstances, Peltz's influence in the Jagdwaffe be kept down and that a new organization be formed in which the Waffengeneral would have authority to direct operations. It was then asked that the IX. Fliegerkorps – those Kampfsverbände – be brought into operation as quickly as possible and that they should be integrated into the Jagdverbände... The IX. Fliegerkorps, under Peltz, were endeavouring to get the bulk of their units ready and then throw them into action in one foul swoop...“

„They wanted to keep the IX. Fliegerkorps the same, in substance and form, but all the reserves were to maintain the characteristics of bomber pilots, so that one day they might be taken off fighter operations and be allowed to fly as bombers again. The way to that was to be via jet fighters and jet bombers... The whole thing was fantastic.“

„...Peltz maintained that only bomber pilot could – and should – do it because in the first place a bomber pilot had better flying training and was used to twin engine aircraft and as a result would be less likely to crash his aircraft! His second argument was that the fighter pilot couldn't do blind flying – especially in the winter – whereas the bomber pilot could and that therefore, even the smallest formations would be able to get through above the clouds, fight and bring about some results. The third strong argument concerned the Me 262; because it happened to be available at that moment, it was felt that it must be given to the bomber units which had no aircraft and were being re-equipped as fighters, whereas the existing fighter units would first have to hand in their Bf 109s and Fw 190s which would then be given to the bomber units and in their place, the fighters would have to be given Me 262.“<sup>83</sup>

Gollobův názor byl následující:

„All consideration and measures were governed by Hitler's irrevocable order concerning the Blitzbomber. This resulted in certain tensions. The bomber pilots wanted to maintain their numbers of personnel and they saw the Me 262 as a temporary solution until they became equipped with the Arado 234. The view that this would ever happen and that was actually needed was fighters, particularly those capable of blind flying, let to the plan to retrain bomber Geschwader for fighter operations...“

„So it ended up with the proposal for the conversion and rearmament of bomber pilots and units for fighter operations. Putting inadequately trained pilots into the fastest fighter aircraft in the world would have made as much sense as loading a cannon with a bullet... Göring's criticism referred mainly to the inadequate training of the fighter pilots. He wanted more bomber pilots put into fighter units. There was no opposition to this at the Aeropag.“<sup>84</sup>

Herrmann, jež byl také přítomen, uvedl ve svých poválečných pamětech jako hlavní argument: „One precondition only had to be met, one which had persuaded the Reichsmarschall to give the jet fighters to the bomber men; independence from the weather. That could guarantee that sufficiently large formations would be able to climb through the clouds in good order and navigate accurately to intercept the enemy.“<sup>85</sup>

## Podoba plánu

Několik dní po uvedené schůzce (23. 11. 1944) vydal Göring rozkaz, který plán přecvičení shrnul do definitivní podoby. Celá akce je popsána jako „Umgliederung von Kampfverbänden auf Jagdflieger-Stärken“, tedy „reorganizace bombardovacích útvarů na stíhací sílu“. Rozkaz hovoří výslovně pouze o KG 6, KG 27, KG 30 a KG 55.<sup>86</sup> Následující rekonstrukce plánu je provedena především na základě Göringova rozkazu, ale i později vydaných dokumentů, průběžných zpráv o průběhu výcviku, vzpomínek pilotů a záznamů z jejich letových deníků. Je to tedy retrospektiva založená na dále popsáných původních dokumentech.

## Časový plán

Není moc známo, jaké časové představy měli navrhovatelé v plánu. Samotný náčelník generálního štábu IX. Fliegerkorpsu (v té době však již IX. (J)Fliegerkorpsu) Erhart Krafft von Dellmensingen prezentoval na konci listopadu 1944, že „přeskolení a nové vyzbrojení stíhacími stroji bude dokončeno během cca 2 měsíců“ (jednání bude podrobněji popsáno dále), popisoval však situaci útvarů v protektorátu. Dále uvedl, že „každý budoucí stíhač potřebuje na přeskolení asi 40 letových hodin“. To byla zřejmě základní představa o průběhu úkolu v protektorátu a snad ji můžeme vztáhnout i na plán jako celek. Pak by se původní představa nechala shrnout do celkem pěti měsíců přeskolení (září 1944 až leden 1945). I velení IX. (J)Fliegerkorpsu si však uvědomovalo, že délka procesu závisí také na dalších skutečnostech. Především na vhodném počasí pro výcvik, dostatku paliva a také připravenosti základen.

Ještě v době Göringova oficiálního rozkazu o přecvičení neexistovala definitivní časová představa o konkrétním postupu. V rozkaze se dočteme, že „pořadí přestavby bude určeno zvláštním rozkazem“. Návrhy měly být předloženy na Gen.Kdo.IX. (J)Fl.Korps z následujících složek – Lw.Führungsstab (Ia) (= operačního štábu Luftwaffe), Genst.Gen.Qu.6.Abt. (= výzbrojního úřadu Luftwaffe, odbor č. 6 s odpovědností za přidělování letadel), Gen.d.K. (= velitele bombardovacího letectva, tzn. Storpa) a G.d.J. (= velitele stíhacího letectva, tzn. Gallanda). Tito měli společně vypracovat reálný plán výstavby zmíněných jednotek.

## Odovědnost

Přebudování organizace útvaru včetně jeho výzbroje nebyl jednoduchý úkol, takže bylo nutné vyřešit celou řadu úkolů a určit odpovědnosti. Především, celé provedení plánu spadalo pod odpovědnost Lft. Kdo.Reich (GenMaj Andreas Nielsen), ale za společného souhlasu G.d.J. (Galland) a G.d.K. (Storp).

## Označení

Se změnou úkolů jednotek přišla i změna v jejich označování. Dosud používané standardní provedení KG nebo K.G. (Kampfgeschwader) bylo doplněno o zkratku v podobě písmene „J“. Změna názvu se začala v dokumentech Luftwaffe používat dříve, než byla nařízena Göringovým rozkazem, a také forma zápisu mohla být různá. Nejprve se v dokumentech Gen.Qu.6.Abt. z 31. 10. 1944 setkáme se zápisem „K.J.G.“, o deset dní později však už s „K.G.(J)“. V jiných pramenech lze nalézt také úpravu „K.G.(J)“. Jednota označování se zkratkou „J“ nepanovala ani u samotného IX. (J)Fliegerkorpsu, je však třeba dodat, že v jeho případech objevujeme používání původního názvu „IX. Fliegerkorps“ v některých dokumentech ještě v únoru 1945.

## Zrušení a vznik útvarů

Po vyčlenění konkrétních útvarů a jejich Gruppe k „posílení stíhacího letectva“ 10. října 1944 bylo nejpozději 10. 11. 1944 rozhodnuto o zrušení všech IV. Gruppe dotčených jednotek, které byly využívány jako cvičné a doplňovací. Na jejich základě, tedy z jejich personálu a vybavení, naopak vznikla společná doplňovací Gruppe – „Erg.Kampfgruppe (J)“<sup>87</sup>. Protože se jednalo o čtyři přestavované Geschwader, měla tato doplňovací jednotka čtyři Staffel.

Zároveň musela být znovu postavena III./KG(J) 30, neboť v době celé transformace tato Gruppe neexistovala. Za základ opět posloužil personál a materiál bývalých IV. Gruppe.<sup>88</sup>

## Stíhací model

Z organizačního pohledu samotných Gruppe bylo záměrem bombardovací jednotky přetransformovat do stíhací formy. To je dobře viditelné na grafickém znázornění (viz str. 19 v tištěné publikaci). Celá Geschwader tak navýšila tabulkový počet z původních 112 (bez výcvikové IV. Gruppe) na 160 plně operačních strojů. Navíc byl zrušením oněch IV. Gruppe vytvořen společný výcvikový útvar Erg.Kampfgruppe (J) o tabulkovém počtu 68 letadel.

Je pravdou, že navržený model se tak úplně neshodoval s tehdy zavedeným modelem stíhacích jednotek, protože ty disponovaly i IV. Gruppe. Navíc zde zůstal i starší organizační model se třemi Staffel v jedné Gruppe, přestože regulérní stíhací útvary již od srpna 1944 měly disponovat v každé Gruppe čtyřmi Staffel. Takto však rozhodl Genst.Kdo.Lw.

V celkovém souhrnu přišlo bombardovací letectvo přesunem a změnou organizace zmiňovaných jednotek o 411 letadel (zaznamenáno 10. 10. 1944)<sup>89</sup> a stíhací letectvo naopak posílilo o 640 letadel (zaznamenáno 31. 10. 1944).<sup>90</sup> Cvičné IV. Gruppe a Erg.K.Gr.(J) nejsou v těchto číslech uvažovány.

## FBK

Změny v organizaci se však nedotkly pouze leteckých částí jednotek, ale také jejich pozemního zabezpečení. O údržbu a opravy strojů se v každé Geschwader staraly Flughafenbetriebskompanie

(F.B.K.). V podstatě šlo o útvary údržbářské pozemní dílny, které byly součástí útvaru a samozřejmě jej následovaly při přesunech. Disponovaly veškerým nutným materiálem pro svoji činnost, a to včetně příslušného automobilového parku.

Pokud interpretujeme správně znění rozkazu z 23. listopadu 1944, měly prozatím zůstat F.B.K. v původní podobě a postupně se připravovat na svůj nový úkol – zabezpečení údržby stíhacích letadel. Později, na základě upřesňujícího a samostatného rozkazu, vydaného Chefing.d.Lw. (Chefingenieur der Luftwaffe – hlavní inženýr Luftwaffe) a Genst.Gen.Qu.2.Abt. (úřad, který měl na starosti stav organizace jednotlivých složek Luftwaffe; dnes bychom řekli „aktuální organizační schéma“), měly být přetransformovány do štábních rot (Stabskompanie). Připomeňme jen, že dosud se personál F.B.K. staral o bombardovací typy Ju 88/188 a He 111. Nyní museli zvládnout údržbu Messerschmittů Bf 109G/K a Focke-Wulfů Fw 190, tj. zcela jiných typů letadel, a pro personál to tedy byla stejně zásadní změna jako pro piloty. Že se to neobešlo bez potíží, potvrzují pozdější vzpomínky personálu.

## Personál

Jednotky si měly ponechat veškerý personál vhodný a potřebný k novému operačnímu zaměření. Nově vytvářené části, tj. III./KG(J) 30 a Erg.K.Gr.(J), vznikly na základě personálu zrušených částí a z nich se také mohl brát případný další personál i do ostatních částí jednotek v případě, že by scházel. Stejně tak mohly ustavované KG(J) útvary čerpat personál ze svých bývalých F.B.K., musely však počítat s tím, že tyto nebudou posléze doplněny. Zde můžeme připomenout i další „zdroj“ personálu, ať už letového nebo pozemního, kterým byly jiné zrušené bombardovací jednotky. Dobrým příkladem je už popisovaná KG 2. Její technici se dostali nejenom do stavu stíhacích jednotek, ale také do přecvičovaných KG(J) útvarů nebo přímo pod IX. Fl.Korps.<sup>91</sup> Předpokládáme také, že někteří z jejich pilotů mohli skončit i u Erg.KGr.(J). V případě výměny personálu se požadavky přenášely skrze Gen.Kdo.IX. (J)Fliegerkorpsu na odpovědné úřady Luftwaffe, tedy Genst.Gen.Qu.6.Abt., L.P., Wehramt II a Gen.d.J. Tyto měly zajistit příchod požadovaných odborníků.

Piloti nevhodní pro přecvičení ke stíhacím účelům byli i s jejich osádkami (!) k dispozici G.d.K. pro zařazení k jiným bombardovacím jednotkám. Ostatní nevyužitý personál byl převeden k „Ersatzluftwaffe“ a dán k dispozici LP, případně Lw. Wehramt. Všichni tedy zůstali stále pod Luftwaffe.

Poválečná zpravodajská zpráva amerického letectva uvádí údaje z výslechu Milcha, Kollera, Gallanda, Kreipeho, Ruhsera\* a Steinmanna\*\*, který u tématu palivového zásobování Luftwaffe cituje i obecné rozdělení nepotřebného personálu v tomto plánu. Pozorovatelé odešli k výsadečným jednotkám, střelci k železniční obraně (patrně železniční policie?) Luftflotte Reich a radiooperátoři k radiové službě operačních jednotek Lw.Kdo.West.<sup>92</sup> Je to jistě informace obecná, ale zčásti nastiňuje možné rozmístění nevyužitého personálu.

## Materiál

Zásadní změnou byl přechod na zcela jiný druh letecké techniky. Jak jsme popsali, do sporu Gallanda a Peltze se promítla i otázka

\* Oberst Wolfgang Ruhser – člen Chef des Organisationsabtl.(2.Abt.)/Genst.d.Lw.

\*\* Prof. Dipl. Ing. Heinrich Steinmann – člen Chef der Bau-Abt.10(V10) in Amtsgruppe Bau/Luftwaffen-Verwaltungsamt.

vyzbrojování typem Me 262, ale ten se pravděpodobně v úvodní fázi realizace do plánů nedostal. Transformované útvary měly být vyzbrojeny nejrozšířenějšími stíhacími typy Luftwaffe, tzn. Messerschmitty Bf 109 a Focke-Wulfy Fw 190. Tak to potvrzují dokumenty „Einsatzbereitschaft der fliegen Verbände“.

Původní, resp. lépe řečeno nepotřebná letecká technika byla odevzdána zpět pod odpovědnost Genst.Gen.Qu.6.Abt. a ten následně rozhodl o jejím využití. Vracely se samozřejmě bombardovací stroje, ostatní mohly zůstat a mnohdy také zůstaly u jednotek dále. Především šlo o typy kurýrní jako Bf 108, Fw 44 a Go 145, využívané též zřejmě ke kondičním a transportním účelům. Stejně jako u personálu si i zde o vrácení rozhodovaly samy jednotky, resp. IX. (J)Fl.Korps.

Genst.Gen.Qu.6.Abt. odpovídal i za přidělování nové operační techniky. Naproti tomu cvičné stroje měl zajistit v „*rámci možností*“ Gen.d.J., což je rozhodně zajímavé. Takto by totiž cvičné typy musely přijít od některé jednotky pod působností G.d.J.

Ostatní letecké vybavení, pojmenované souhrnně jako „*Gerät*“, mělo přicházet dle pokynů Genst.Gen.Qu.6.Abt. skrze Chef d. Nachschubw.d.Lw. a stejnému úřadu bylo vráceno vybavení nepotřebné.

Speciální tankovací technika, především tankovací vozy, musely být vráceny příslušnému odboru k rukám Chef d. Kraftfahrw.d.Lw.

Technika pozemního personálu, jako nákladní automobily, dílny atd., měla u jednotek zůstat a dokonce bylo výslovně uváděno, že se nepočítá s přidělováním nákladních vozů. Situace byla zřejmě u Luftwaffe v tomto ohledu kritická.

## Umístění

Výcvikový prostor byl určen do protektorátu Čechy a Morava („Protektorat“) a do prostoru jižního Německa v okolí horního Dunaje („Oberdonau“). Vždy dvě a dvě Geschwader využívaly společnou oblast, které na sebe navíc navazovaly. Snad bylo v úmyslu i jejich koordinované následné operační nasazení, jak vyplývá z pozdějších dokumentů.

Seznam letišť, na kterých zamýšlelo Lfl.Kdo.Reich provádět přecvičení, měl být nahlášen na Lw.Führungsstab (Ia) – operační štáb Luftwaffe. Minimálně 31. 10. 1944 však už byly konkrétní základny uvedeny v dokumentech Gen.Qu.6.Abt.

## Přeskolení

Vzhledem k úrovni zkušeností a záměru celého plánu (viz výše) nešlo o to naučit piloty létat, ale o úzce vymezený soubor úkolů – zvládnutí pilotáže jednomotorového letounu (tzn. pilotáž bez součinnosti s dalšími členy osádky), nácvik útočných postupů ve skupině a střelecký výcvik. Tyto dovednosti bombardovací piloti postrádali.

Pravděpodobně vzhledem k velkému počtu „žáků“, výše popsanému specifickému požadavku na přecvičení a prozatím neexistenci doplňovacího útvaru byla zvolena neobvyklá metoda přecvičení. Celé přecvičení měl personálně zajistit IX. (J)Fl.Korps, tzn. přímo vlastní jednotky, a pouze útvarový velitelé (*Verbandsführer*) měli být přecvičení pod odpovědností G.d.J. (tedy Gallanda). V realu byli z jednotek vybráni nejzkušenější piloti a velitelé, především velitelé Geschwader, Gruppe a Staffel, a byli posláni ke „stíhacímu“ výcviku do „stíhací školy“ v trvání zhruba tří týdnů.<sup>93</sup> Tito piloti pak měli následně vést obdobný výcvik zbylého leteckého personálu u svých původních jednotek. Znovu zdůrazňujeme, že cílem nebylo získat „stíhače“, kteří by podstupovali nějaký manévrový boj se stíhači protivníka. V rámci v té době prosazované (a uskutečňované)

defenzivní taktiky proti bombardovacím svazům založené na tzv. Gefechtsverband byly požadavky jiné (navíc s vidinou nasazení vyspělejší techniky Me 262). Šlo o schopnost ovládat jednomotorový/dvoumotorový stíhací stroj, seskupit se do velké formace, udržovat ji a následně v ní útočit na svaz bombardovacích letadel. To vše za každého počasí.

## Palivo

Velice důležitou otázku přidělování paliva k výcviku dostal na starosti Genst.Gen.Qu.4.Abt. To byla část výzbrojního úřadu Luftwaffe, odbor č. 4, odpovědný za zásobování, tedy i palivem. V této době, po rozsáhlých spojeneckých útocích na petrochemický průmysl, šlo o jednu z klíčových otázek, protože paliva byl zoufalý nedostatek a například běžný výcvik už prakticky neprobíhal. Celý uvedený plán byl ale jen o výcviku, takže otázka paliva musela být řešena přímo v rozkaze Göringa.

## Podřízenosti

S novou organizací muselo dojít samozřejmě i k úpravě podřízeností. Samotný IX. (J)Flg.Korps podléhal operačně pod Lfl.Kdo.Reich, v otázkách výcviku však pod velení Gen.d.J., tedy Gallanda. Konkrétní jednotky pak spadaly pod IX. (J)Flg.Korps. Jen v případě Erg.Kampfgruppe (J) nebylo rozhodnuto definitivně, ale prozatím zůstala také pod velením IX. (J)Flg.Korpsu.

Podřízenost služební, tzn. ne operační, se u útvarů neměnila a zůstávala tak pod Lg.Kdo.III (Luftgaukommando III). Doplňovací Erg.Kampfgruppe však spadala pod Lg.Kdo.VII.

Tolik uvádíme k obecné podobě plánu. Je patrné, že Lfl.Kdo.Reich a především IX. (J)Fl.Korps (tedy Peltz) dostaly poměrně velkou míru svobody rozhodování a například v otázkách vybavení a personálu si zachovaly svůj předchozí vliv. Naproti tomu pro Gallanda (G.d.J.) vyplývaly z plánu samé povinnosti (vycvičit velitele, dodat cvičnou techniku, spolupracovat na návrzích provádění, atd.) a nic nezískával. Veškerý personál a útvary stále zůstávaly pod vedením Peltze a kdo s nimi bude moci nakonec po přecvičení disponovat, nebylo jasné. Operačně jim vládl Lfl.Kdo.Reich.

Většinu hlavních bodů jsme již rozebrali v předchozím textu. Dodejme tedy jen, že hlášení o stavu průběhu přestavby pro Genst.Gen.Qu.2.Abt. mělo být podáváno od 1. prosince 1944 každého 1. a 15. v měsíci.

## Proces

### Září, říjen 1944

#### Organizace

Vrátíme se nyní k vybraným jednotkám a zasadíme jejich činnost do konkrétního času. Jak již bylo uvedeno, činnosti spojené s přebudováním jednotek začaly po 10. říjnu 1944. Bylo to o měsíc dříve, než byl vydán výše citovaný Göringův rozkaz. Dotčené útvary byly právě na odpočinku, doplnění a dozbrojení, i když závažným důvodem byl zřejmě i nedostatek paliva. Například I./KG 6 je vedena: „*in Ruhe. Gerstungen*“ – „v klidu, v Gerstungen“.<sup>94</sup>

Po rozhodnutí o přecvičení došlo k postupnému předávání jejich techniky. Ještě 20. října sice držely KG 6, 27, 30 a 55 své původní stroje ve stavu, jednalo se však už jen o „papírové“ přiřazení před skutečným předáním jiným útvarům, které bylo na spadnutí. Jak je uvedeno přímo v dokumentu – „*Kampfflugzeuge noch nicht abgegeben*“. O deset dní později však už byly bez nich.<sup>95</sup>

Z organizačního pohledu vykazovaly útvary ještě desátého října 1944 „bombardovací strukturu“, tzn. 36 strojů v jedné Gruppe, a zůstávaly v podřízenosti IX. Fliegerkorpsu. Nicméně, jak potvrzují původní dokumenty, již bylo rozhodnuto o jejich přesunu pod III. Jagdkorps.

Začalo se také s organizací přecvičení velitelů a nejzkušenějších pilotů. Například už 10. 10. 1944 zaslalo velení KG 55 na IX. Fliegerkorps doplnkový (?) seznam personálu navrženého pro tento výcvik. Jména prozrazují samé vyšší důstojníky – Maj. Herrmann (Hans; Stab/KG 55), Hptm. Rückert (Hans; Staffelpapitan 11./KG 55) ze St./KG 55, Hptm. Mylius (Wilhelm, velitel II./KG 55), Obltn. Veith (Alfred; Steffelkapitan 5./KG 55) z II./KG 55, Obltn. Olowinsky (Franz; Staffelpapitan 8./KG 55) ze III./KG 55 a Major Schröder (?) ze IV./KG 55.<sup>96</sup> Informace o stejné aktivitě máme i z dalších útvarů (podrobněji viz dále).

I ostatní personál se stal předmětem zájmu velení. Opět si to můžeme ukázat na příkladu KG 55, která již 2. října 1944 odeslala na IX. Fliegerkorps podrobný seznam pozemního personálu, členěný dle jeho odborností. Je zřejmé, že mělo dojít k jeho přidělení do leteckého průmyslu, neboť se sledovaly takové schopnosti jako zkušenosti z metalurgického průmyslu, specializace v oblasti bombardovacích zaměřovačů, ale i prosté tesařství a natěračství. Ve zprávě je přímo zmínka o využití v průmyslu.<sup>97</sup>

Na konci října, konkrétně 20. 10. 1944, přešly předmětné útvary (resp. jsou vykazovány) do „stíhacího“ formátu, tzn. s počtem 48 letadel na Gruppe plus čtyři kusy na Stab příslušné Gruppe a taktéž štábu celé jednotky. Od tohoto data můžeme také hovořit i o vytvoření (ustavení) doplňovacího útvaru této skupiny jednotek, prozatím nazývaného jednoduše jako „*Ergänz. Gruppe*“ bez bližšího popisu.<sup>98</sup>

## Technika

Přidělení nové techniky měl v odpovědnosti úřad Gen.Quartiermeister d.Lw. (od července 1944 zastáváný Dietrichem von Criegernem), konkrétně jeho 6. Abt.(Dipl. Ing. Artur Eschenauer).<sup>99</sup> Pokud nahlédneme do měsíčních výkazů obdržené (z výroby a oprav) a následně rozdělované letecké techniky, je zřejmé, že rozhodnutí o přidělení letadel pro přecvičení bylo poprvé učiněno na konci října 1944 (31. 10. 1944).<sup>100</sup> Ryze cvičnými Bü 181 a Ar 96B se Gen.Qu.6.Abt. nezabýval, ale nalezneme data o rozhodnutí přiřazení cvičných Bf 109G-6, G-12 a Fw 190A. Pokud se však vrátíme zpět k plánu, mělo být přidělování cvičných strojů v odpovědnosti G.d.J. a ne úřadu Generalluftzeugmeisters (Gen.Qu.). Zda skutečně G.d.J. rozhodoval o počtech těchto letadel, stejně jako o zdrojích, odkud budou přidělena, a Gen.Qu.6.Abt. pouze rozhodnutí vykonal, nevíme. V každém případě nalezneme rozhodnutí o přidělování cvičných Bf 109G-6, G-12 a Fw 190 v dokumentech od Gen.Qu.6.Abt.

Jako první měly uvedené stroje přijít ke KG(J) 6, těsně následovány dodávkami do KG(J) 27, 30 a 55.<sup>101</sup> Rozdíl při rozhodovacím procesu však byly pouze v řádu dní a neměly tak na výsledek vliv. Obecně můžeme prohlásit, že úřad Gen.Qu.6.Abt. splnil svoji povinnost zajistit přidělení cvičných letadel do všech útvarů během měsíce listopadu 1944.

Upozorňujeme, že rozhodnutí, jež lze dohledat ke konkrétnímu dni, se neshoduje s datem skutečného přidělení letounu jednotce. Uvedený problém rozebereme později při popisu událostí ohledně konkrétní jednotky. Nicméně je nutné říct, že mezi rozhodnutím a skutečným přidělením nebyla příliš dlouhá prodleva.

Vzhledem ke specifickým nárokům na požadavky přecvičení obdržely jednotky jednotné druhy cvičných letadel. Pro úvodní fáze to byly Bückerův Bü 181 a Arada Ar 96B. Volba Bü 181 je jasná – stroj

disponoval dvojím řízením vedle sebe, což velice usnadňovalo komunikaci osádky. Pro tento druh výcviku, který kladl mnohem větší důraz na sdělování nových informací než na vytváření vlastních leteckých návyků, to byl vhodný typ. Další specifickým úkolem několika Bü 181 byla výuka použití zaměřovače Revi. Ar 96B se vzhledem ke svým vyšším výkonům zřejmě používal jako mezistupeň mezi ryze cvičným a stíhacím typem. Oba typy tak byly zařazovány přímo k jednotkám.

Následovalo přidělení Messerschmittů Bf 109G-12, tedy cvičného provedení standardního stíhacího typu Luftwaffe s dvojím řízením. Konečným typem určeným k výcviku pak byl Bf 109G-6. V případě III. Gruppe, kde se měl používat typ Focke-Wulf Fw 190, se ke stejnému účelu používaly jednomístné verze Fw 190A-3/8 nebo G-3. V záznamech objevíme i Fw 190A-8/R2, ale například dvoumístné provedení Fw 190S nebylo použito.<sup>102</sup>

Žádné jiné typy se při přeškolení nepožívaly. Počty těchto strojů byly v jednotkách poměrně nízké. Například u KG(J) 6 nepřekročily 5 ks Ar 96B, 3 kusy Bü 181 a celkem 13 kusů cvičných Bf 109G v jedné Gruppe. Pravděpodobně to ani nebylo třeba, protože pokud by si to situace vyžadovala, školních letadel byl celkem dostatek. Je známo, že letecký výcvik byl v této době drasticky zkrácen a mnohé ze škol zrušeny a reorganizovány. Navíc se zde projevoval nedostatek paliva a také zimní počasí. Ale vyšší počet těchto letadel nebyl třeba. Stále se braly v úvahu vysoké zkušenosti bombardovacích pilotů a úzké vymezení úkolů přecvičení.

V té samé době se také poprvé zkonkretizovala představa o finální skladbě operačních typů letadel. Záznamy z 31. 10. 1944 hovoří o záměru vyzbrojit I. a II. Gruppe Messerschmittů Bf 109G-14, III. Gruppe pak Fw 190A-8. Rozhodnutí se prolínalo všemi útvary, tzn. jak KG 6, tak i KG 27, KG 30 a KG 55 měly užívat stejné modely stíhaček.<sup>103</sup>

## Přesun

KG 30 a KG 6 se usídlily v protektorátu, KG 27 a 55 v Německu a Rakousku na základnách v okolí Dunaje.

Je jasné, že z bývalých osádek bombardérů se k novému záměru nehodily všechny profese. Tak jak bylo rozhodnuto vedením Luftwaffe (viz dříve), původní posádky byly rozděleny, což nesly s velkou nelibostí, a není se čemu divit. Tímto došlo ke skutečnému zrušení původních útvarů, protože jejich síla a schopnosti ležely především v sehraných osádkách. Veškerý vhodný personál si jednotky ponechaly, takže piloti se připravovali na přecvičení, využito bylo i několik radiooperátorů. Nevyužití piloti odešli k jiným leteckým jednotkám, například jako radiooperátoři u nočních stíhačů (například Willi Dietrich z KG 55 do NJG 3, Lt. Heinrich Schlichting z KG 6 do NJG 1<sup>104</sup>) nebo do jiných bombardovacích, případně transportních útvarů (například Franz Weinert z KG 55 do TGr. 30<sup>105</sup>). Zbytek se dostal do rezerv nebo doplňovacích útvarů Luftwaffe a čekal na své další zařazení. Někteří nakonec zřejmě prodělali i pozemní výcvik. Vše však stále v rámci Luftwaffe.

Odevzdání původního letového parku zařídila část personálu jednotky, ostatní se již mohli přesouvat na nové základny. Letečtí velitelé odešli ke krátkému stíhacímu výcviku. Přesun tak neprobíhal zcela jednotně. Z letových deníků pilotů můžeme určit, že například první příslušníci KG(J) 6 se objevili na základně v Ruzyni na konci října 1944, většina však přišla zhruba s měsíčním zpožděním.<sup>106</sup> Podobně tomu bylo i u ostatních jednotek. Piloti KG(J) 27 začali s výcvikem v Hörschingu na konci listopadu, jejich kolegové z KG(J) 30 zahájili působení v Chrudimi na začátku prosince.<sup>107</sup> Personál KG(J) 55 dokonce až v polovině prosince na letišti v Landau.<sup>108</sup> V tomto případě však bylo zpoždění možná způsobeno výpomocí posádek KG 55 v transportní TGr. 30.<sup>109</sup>

Přesun probíhal v drtivé většině pozemní cestou, tedy po železnici. Spolu s leteckým personálem cestovaly i pozemní části (F.B.K.; administrativa, atd.) a jedna Geschwader tak představovala okolo 1500 lidí.<sup>110</sup> V problematické transportní situaci Německa to nebyla otázka jednoho dne.

### Stav plánu

Ke konci října 1944 se v přehledových výkazech stavu Luftwaffe, vypracovávaných úřadem Gen.Qu.6.Abt., objevila k plánu přeměny bombardovacích útvarů zajímavá čísla. Protože šlo o první takovýto souhrnný údaj, trochu se u něho zastavíme. Celý úmysl je veden pod názvem „*Kampf/Jagdverbände (III.J.K.)*“. Nejzajímavějším údajem je asi požadovaný počet nasazených letadel a jejich pilotů, jenž zní 640 letadel a pilotů. Měli působit v rámci 36 Staffel, tedy 4 Geschwader. K uvedenému dni (31. 10. 1944) nebyl ve stavu jediný z požadovaných strojů (rozumí se tím operační stroje, ne výcvikové). Pilotů však bylo 426, což činilo 67 % plánovaného stavu. Žádný nebyl ale schopen nasazení. U doplňovací jednotky, „*Erg. Gruppe Kampf/Jagdverbände*“, nebyl zatím určen požadovaný stav techniky, ale leteckého personálu už bylo v jejím rámci soustředěno 223 mužů.

Vše to byla samozřejmě teoretická čísla, která vznikla administrativním převodem bombardovacích jednotek na stíhací model. Skutečné počty pilotů vznikly obdobně. Číslo 426 nám však dává alespoň představu, kolik „pilotů“ dokázaly vygenerovat čtyři bombardovací jednotky pouhým administrativním úkonem. Všichni byli samozřejmě bez výcviku, ale můžeme jej brát také jako informaci, kolik mužů ze čtyř bombardovacích jednotek bylo shledáno schopných stíhacího výcviku.

Požadovaný počet 640 letadel a pilotů zase hovoří o základním očekávaném přínosu plánu. Celý záměr, který byl nepochybně předmětem ostrých diskuzí a sporů a byl nakonec schválen vrchním velením Luftwaffe, měl přinést 640 nových letců do stíhacího letectva. Navíc se mělo jednat o piloty určené k boji s bombardéry za každého počasí. Jak jsme již zmínili, mělo se tak stát zřejmě v průběhu pěti měsíců, takže při porovnání s dobou potřebnou pro výcvik stíhacího pilota běžnou cestou to bylo opravdu podstatně méně. Nahlíženo touto optikou nevypadal záměr nesmyslně.

### Listopad 1944

#### Organizace

Seskupení jednotek, nyní již KG(J) 6, 27, 30 a 55, pod hlavičkou III. Jagdkorpsu zmizelo z dokumentů k 10. listopadu 1944 a na jeho místě se objevuje „definitivní“ název „*Jagdverbände (Gen. Kdo.IX. (J)Fl.Korps)*“.<sup>111</sup> Můžeme jej přeložit jako „stíhací jednotky IX. (J)Fliegerkorpsu“.

Jeden zajímavý údaj nalezneme v otázce podřízenosti jednotek (Gruppe) v dokumentu z 20. listopadu 1944.<sup>112</sup> Jak jsme již zmínili, celý IX. (J)Fliegerkorps spadl pod Luftflotte Reich, ale v tomto materiálu je uvedena podřízenost jednotlivých Geschwader pod Luftflotte 10. To byl vyšší organizační celek spravující výcvikové jednotky nebo obecně výcvik. Přiřazení to bylo logické, protože všechny zmiňované útvary byly ve „výcviku“. V dalších dokumentech však tato zmínka mizí a je nadále uváděna podřízenost pouze pod Luftflotte Reich. Uvádíme proto tuto zmínku jako zajímavost k dokreslení celé situace a jako příklad, že se plán neustále uprvoval.

Další dvě důležité události listopadu 1944 jsme již popisovali podrobně – schůzku Aeropagus okolo 10. 11. 1944 a vydání Göringova rozkazu o přebudování bombardovacích jednotek na stíhací sílu z 23. 11. 1944.

### Technika

Datum 10. listopadu 1944 je důležité i po jiné stránce. Je to totiž nejranější doložitelné datum (mimo zmínky v letových denících pilotů, které nemusejí být jednoznačné) o přidělení prvních cvičných strojů jednotkám.<sup>113</sup> Od této chvíle disponovaly jednotky cvičnými Bü 181, Ar 96B, Bf 109G-6 a G-12. Musíme však znovu uvést, že to automaticky neznamenalo zahájení výcviku. Důvodů bylo zřejmě několik. Část personálu ještě nebyla na nových základnách, v zimě 1944/45 panovalo často nevhodné letové počasí a byl nedostatek paliva. Navíc i přes velké letové zkušenosti bombardovacích pilotů začalo přecvičení krátkou teoretickou přípravou. To potvrzují i vzpomínky pilotů. Nejdůležitějším z důvodů však bylo, že personál jednotek čekal na příchod svých školitelů. Jak jsme již zmínili dříve, byli jimi jejich velitelé, procházející krátkým stíhacím výcvikem pod křídly G.d.J.

Tento zkrácený „stíhací“ výcvik nejzkušenějších letců dostala na starosti jednotka Jagdgruppe Ost, od 4. 11. 1944 přejmenovaná na III./EJG 1. Tvrzení opíráme o vzpomínky a letové záznamy konkrétních pilotů. Například Oblt. Heinz Frommhold ze 3./KG(J) 30 zmiňoval „...*krátký kurz v Jagdfliegerschule Rosenbornu...*“<sup>114</sup> a stejné místo výcviku uvádí i P. W. Stahl, tehdy velitel 11./KG 30.<sup>115</sup> Stahl klade začátek přecvičování do „*počátku října*“ a účastnit se jej měli velitel Geschwader, všichni čtyři velitelé Gruppe a všichni velitelé Staffel. Také nově nastupující velitel KG 55 (tehdy již KG(J) 55) Richard Brunner, dosavadní velitel I. Gruppe, před převzetím velení celé Geschwader (22. 11. 1944) prošel krátkým kurzem ve „Wroclawi“.<sup>116</sup>

Mnohem podrobnější údaje poskytuje letový zápisník Karla-Horsta Meyera ze 7./KG 55. Poslední let s bombardovacím He 111H (G1+FQ) absolvoval 26. července 1944, po něm následovala více než tříměsíční přestávka. Do vzduchu se vrátil až 12. listopadu 1944 (mimořádně od 16. 11. 1944 převzal velení celé 7./KG(J) 55<sup>117</sup>), kdy pilotoval Fw 44 na letišti Gäbersdorf (zápis je nejednoznačný). Do 21. 11. zde létal na Fw 44 a Ar 96, aby o šest dní později prodělal první let v dvoumístném Bf 109G-12, tentokrát v Rosenbornu. Výcvik dále pokračoval od 1. do 6. prosince 1944 na základně Seifensdorf na typech Bü 181 a Fw 190. O tři dny později zamířil zpět ke své původní jednotce do Landau, aby vedl výcvik dalších pilotů. Všechna zmíněná letiště využívaly v tomto čase části (Staffel) operačně výcvikové III./EJG 1.

Je nutno říct, že pro uvedený účel – seznámit zkušené letce s pilotáží jednomotorových stíhacích letadel – to byl, podle našeho názoru, vhodně zvolený útvar. Názor samotných bombardovacích pilotů byl trochu opatrnější. P. W. Stahl sice na jednu stranu potvrzuje, že: „...*létání s oběma těmito nádhernými letadly (mysleny Fw 190 a Bf 109 – pozn. autora) bylo čistým potěšením*“, ale: „...*do té doby, než jsme si rychle uvědomili, že k úspěšnému stíhací patří méně leteckého umění a mnohem více taktických zkušeností a znalost střelby s předstihem. K tomu je ale zapotřebí dlouhého výcviku a především řady bojových zkušeností. To obojí nám chybělo. Abychom získali bojové zkušenosti s útoky na americké bombardéry a doprovodné stíhačky, které nás daleko převyšují početně i technicky, na to nebudeme žít dost dlouho...*“<sup>118</sup> Tento pocit jim navíc utvrdil i plukovník Trautloft (toho času ve funkci „Inspekteur der Tagjagd“), který je v Rosebornu navštívil...

Už tento stíhací kurz ukázal, že se celá akce neobejde beze ztrát. A to i v řadách letců nejzkušenějších. Na samém počátku přecvičení 16. 10. 1944\* se let na jednomotorovém Messerschmittu

\* Z data je zřejmé, že přecvičení velitelů začalo minimálně na začátku října; opět upozorňujeme na datum oficiálního Göringova rozkazu o celé akci 23. 11. 1944.



z „1. Staffel Jagdgruppe Ost“ (od 4. 11. 1944 přetransformované do 9./EJG 1) stal osudným velitelem („Kdore.“) KG 30 Oberstlt. Siegmundu von Gravenreuth. Jeho Bf109G-6, W.Nr. 163667, „bílá 12“ se okolo 8. hodiny ranní rozpadl ve vzduchu jihovýchodně od Damsdorfu u Breslau v důsledku přílišného namáhání konstrukce při pádu, způsobeném zřejmě ztrátou vědomí z nedostatku kyslíku.<sup>119</sup> I tak zkušený letec dopltil buď na závalu na kyslíkovém přístroji, nebo na své opomenutí kyslík použít. Není to nepravděpodobné, protože i jiní letci vzpomínali, že ztráta sehraného týmu v kokpitu, kde se spoléhali při různých činnostech jeden na druhého, byla nepřijemná. Nyní se v jednomotorovém stroji museli o vše starat sami.

Vedle zahájení přecvičení započal i proces vyzbrojování jednotek operační technikou. Jak jsme již zmínili, od konce října platil záměr vyzbrojení typy Bf 109G-14 a Fw 190A-8. O tři týdny později (20. 11. 1944) však byly typy změněny na výkonnější Bf 109G-10 u I. Gruppe, Bf 109K-4 u II. a III. Gruppe se měla sjednotit na Fw 190A-8/9/R11.<sup>120</sup> Jasně se jednalo o tehdy nejvýkonnější varianty těchto modelů stíhacích letadel, dokonce poměrně nedávno zavedené do operační služby. Důvodem byla zřejmě snaha vybavit jednotky s tak důležitým úkolem, jako byl boj proti bombardovacím svazům, nejmodernější vrtulovou technikou. A protože měly operovat za ztížených meteorologických podmínek, došlo navíc později, kdy už byly k dispozici, k jejich vyzbrojování i příslušně vybavenými typy (G-10/R6).

Na konci listopadu nalezneme v dokumentech Generalquartiermeistra (Gen.Qu.) první zmínky o rozhodnutí přidělit výše zmíněné verze k námi popisovaným útvarům (konkrétně 20. 11. 1944). Opět, stejně jako v případě cvičných strojů, měly operační verze Messerschmittů Bf 109 jako první přijít ke KG(J) 6. V případě Fw 190 nalezneme první rozhodnutí na začátku prosince a nejprve se měly jeho operační verze objevit u III./KG(J) 27.

Rozhodnutí Gen.Qu. byla neprodleně vykonána a první operační stroje máme u konkrétních útvarů doloženy nejdříve v těchto termínech: KG 6 – 30. 11. 1944 a KG 27 – 10. 12. 1944.<sup>121</sup>

### Stav plánu

Velení Luftwaffe samozřejmě sledovalo stav procesu. To mu umožňovaly již zmíněné souhrnné statistiky (ostatně vedené pro všechny letecké útvary Luftwaffe). Můžeme tedy lehce porovnat, kam se proces přecvičení dostal, alespoň podle vykazovaných údajů, za jeden měsíc. Vyplývá z nich jedna důležitá změna – minimálně od 20. listopadu 1944 byla do celého procesu přecvičování přiřazena i jednotka KG(J) 54. Tím se zvedly cílové počty operačních letadel a pilotů na 764 ve 45 Staffel. Zajímavé je, že si jednotlivé Gruppe KG 54 ponechaly dříve plánovaný počet 40 Me 262 na Gruppe na rozdíl od 48 letadel u ostatních KG(J).

Důležitější však bylo, že už mohlo být vykázano 42 operačních strojů ve stavu (Bf 109 a Me 262, z čehož však nebyly žádné operačně způsobilé) a na místo plánovaných 764 pilotů jich bylo u jednotek dokonce 803.<sup>122</sup>

U doplňovací Erg.Kampfgruppe došlo k zajímavému jevu, kdy ve stavu nefiguruje žádný z pilotů. Okolo 10. 11. 1944 byl dřívější počet 223 mužů změněn na nulu a souviselo to zřejmě s reálným zvážením schopností personálu, který pocházel z rušených IV. Gruppe bombardovacích útvarů, absolvovat pilotní výcvik<sup>123</sup>. Ostatně IV. Gruppe už byly zrušeny.

Zmíněné přiřazení KG 54 do celého procesu je zajímavé a poněkud se u něho zastavíme. Jednotka se v tomto čase zabývala jiným úkolem – přezbrojením na novou techniku, tedy Me 262. Ten však probíhal v rámci původní, tedy bombardovací, role. Status KG 54 na KG(J) 54 je změněn v dokumentech Gen.Qu.6.Abt.

z 20. listopadu 1944 a je popsán jako „změna“ jednotky („umgewandelt“). Nevíme přesně, jaký byl důvod změny zaměření jednotky z bombardovací na stíhací roli, ale nejspíše se znovu jednalo o snahu posílení stíhacího letectva. Ve stejné době bylo rozhodnuto také o zřízení prvních částí čistě stíhací jednotky s Me 262, tedy I. a III./JG 7. Typ tak mohl i v úvahách nejvyššího velení Luftwaffe figurovat v této roli. Hitler už proti tomu neprotestoval. Nahlíženo touto optikou by pak připojení KG 54 do programu přecvičení bylo logické. Je možné, že právě tento fakt stál za převedením bombardovací KG 54 do skupiny „stíhacích“ jednotek KG(J).

Připojení KG 54 však mohlo mít i následný efekt a mohlo zapříčinit změny v původním plánu přecvičení bombardovacích jednotek. Jak jsme popsali, cílem bylo jejich vyzbrojení typy Bf 109G-10, K-4 a Fw 190A-8/9/R11, ale včlenění KG 54 do plánu mohlo vést k úvaze o konečném vyzbrojení všech KG(J) útvarů proudovou technikou\*.

Na konci listopadu padla takováto informace i při schůzce K. H. Franka a náčelníka generálního štábu IX. (J)Fl.Korpsu Oberst von Krafft a Majora Wetterera. Jasně zde bylo sděleno, že: „Vyzbrojení se uskuteční nejdříve stíhačkami typů Me 109 a Focke-Wulf 190. Jak nejdříve to bude možné, bude nasazen nejrychlejší německý stíhač Me 262.“ Pokud byla taková informace sdělována na takto vysoké úrovni, nejednalo se o nějakou pouhou ideu, ale už o schválený fakt. Takovéto rozhodnutí však muselo být učiněno na úrovni Genst.Kdo.Lw., tedy Kollera.

Minimálně od této doby už tedy můžeme cíl v podobě konečného vyzbrojení KG(J) útvarů proudovou technikou brát jako rozhodnutý a schválený.

Přesný důvod včlenění KG 54 do plánu přecvičení však ještě neznáme a tak nemůžeme jeho vliv na celou akci zhodnotit hlouběji. S připojením KG 54, nyní již KG(J) 54, do plánu přeškolení bombardovacích pilotů začala být jednotka spojována s uvedenou myšlenkou a také vedena ve všech příslušných výkazech.

### Prosinec 1944

#### Organizace

Na konci listopadu, ale hlavně v prosinci 1944 se rozběhl skutečný výcvik personálu jednotek, protože byla k dispozici jak technika, tak i školicí personál. Ze stíhacího kurzu se vrátili velitelé a mohli začít předávat nově nabyté vědomosti svým pilotům.

Zahájení letů s sebou nevyhnutelně přineslo i havárie a nehody. První zaznamenané ztráty techniky tak pocházejí z přelomu listopadu a prosince 1944.<sup>124</sup> V polovině měsíce tak musel Gen.Qu. znovu přidělit jednotkám několik cvičných Bf 109 a Fw 190.<sup>125</sup>

Z poloviny prosince 1944 se dochoval rozkaz gen. Kollera, náčelníka generálního štábu Luftwaffe, který poprvé konkrétněji naznačuje operační záměry s IX. (J)Fl.Korpssem. Dne 11. 12. 1944 schválil vybudování velitelského stanoviště Gen.Kdo.IX. (J)Fl.Korpsu ve Gabersee/Wasserburg a. Inn. Dokument zároveň uvádí, že po dokončení výcviku jednotek převezme Gen.Kdo.IX. (J)Fl.Korps řízení denních stíhačů v následujících oblastech:

- Wieneracken(?) – Oberdonau (nyní pod řízením 8. JD)
- München – Nürnberg – Augsburg (nyní pod 7. JD)
- Böhmen – Mähren (nyní pod 8. JD)
- Oberschlesien (nyní pod JaFü Schlesien)

\* Rozhodně je zajímavé, že změna zařazení jednotky do KG(J) skupiny je zachycena v materiálech Gen.Qu.6.Abt. k 20. 11. 1944, ale v Göringově rozkaze z 23. 11. 1944 žádná zmínka o KG 54 není. Oficiální rozkazy Göringa zřejmě nestačily sledovat tvrdé interní diskuze v OKL ohledně tématu.



Při budování stanoviště generálního štábu IX. (J)Fl.Korpsu se mělo k této skutečnosti přihlížet a zařídit všechna potřebná spojení.<sup>126</sup> Z rozkazu vyplývá záměr využití IX. (J)Fl.Korpsu k operačnímu řízení aktivit denních stíhačů v uvedených oblastech. Převčičované jednotky tak měly zajišťovat stíhací ochranu příslušných prostorů. Tu prozatím vykonávaly útvary podřízené I. Jagdkorpsu (a dále soustředěné pod 7. JD, 8. JD a JaFü Schlesien v rámci 1. JD), který také podléhal LfL.Kdo.Reich. Zřejmě se předpokládalo, že ve vytyčených prostorech už nebude I. Jagdkorps působit a vše převezme IX. (J)Fl.Korps. I. Jagdkorps (od konce listopadu pod vedením GenLt. Joachim-Friedricha Hutha<sup>127</sup>) byl nejexponovanější částí LfL.Kdo.Reich, pokud jde o obranu proti spojeneckým bombardovacím náletům.

Velení Luftwaffe tedy opravdu muselo IX. (J)Fl.Korpsu věřit, že zvládne řízení nejtěžšího úkolu letecké fronty, byť jen na vyjmenovaných úsecích. Přitom s vedením denních stíhacích operací neměl IX. (J)Fl.Korps žádné předchozí zkušenosti. Na druhou stranu se v citovaném rozkazu nic neříká o tom, jak se změní organizace na úrovni skutečného operačního velení, tedy Fliegerdivision (Jagddivision). Zda budou zmiňované Jagddivision zrušeny a nahrazeny jinými (novými), nebo přejdou pod IX. (J)Fl.Korps. Z následujících událostí víme, že se nakonec zrealizovalo druhé řešení a tím zůstala zachována kontinuita a zkušenost na úrovni operačního velení.

### Technika

Ve stejné době rozhodl Gen.Qu. o přidělení další operační techniky. Stroje měla obdržet opět KG(J) 6, první kusy Bf 109K-4 a G-10 měly odejít také ke KG(J) 27.<sup>128</sup> V případě KG(J) 30 a 55 však byla situace jiná a oba útvary byly prozatím doplňovány jen o cvičné stroje. Důvod mohl být jednoduchý – stav výcviku nevyžadoval operační letouny a výkonné modely Bf 109 a Fw 190 byly třeba jinde. Problémy trpěla i KG(J) 54 s Messerschmittu Me 262. Těch byl zoufalý nedostatek a přestože útvar byl v přezbrojování už od září, měl na konci prosince ve stavu 7(!) kusů Me 262 (což byl ale také výsledek ztrát během výcviku na podzim a v zimě 1944).<sup>129</sup> U problému se krátce zastavíme a rozvineme jej na příkladu nejrozšířenějšího typu Luftwaffe Messerschmittu Bf 109. Německý průmysl dokázal v prosinci 1944 dodat Luftwaffe (tzn. pod úřad Gen.Qu.) 1375 Messerschmittů Bf 109. Z toho bylo 996 nově vyrobených a 379 opravených strojů. K tomu Gen.Qu. připočetl ještě 28 kusů příšlých z přestaveb, takže dohromady disponoval 1403 kusy „nových“ Bf 109. Ty mohl rozdělit do jednotlivých leteckých armád a jednotek. Největší díl spolkl LfL.Kdo.Reich, kam odešlo plných 693 kusů Messerschmittů, 153 kusy odešly na přestavby (Gen.Fl.Ausb.), 70 obdržela LfL.4, 28 LfL.6, 35 dostal Komm.Gen.Dt.Lw.Ital. a 37 šlo do Norska (Komm.Gen.Dt.Lw.Norw.). Dalších 386 bylo rozděleno mezi ostatní útvary, mezi kterými figuroval i IX. (J)Fl.Korps. Ten si přišel na 104 strojů, z nichž 63 bylo operačních a 41 cvičných. Dodejme, že v těchto 386 letadlech bylo i 149 kusů přidělených doplňovacím (a cvičným) jednotkám, například EJG 1.<sup>130</sup>

Vidíme, že jasnou prioritu mělo LfL.Reich, svádějící těžké boje se Spojenci. Válečná situace nutila Luftwaffe dělat vše možné pro udržení bojových útvarů bránících Německo v operačním stavu a na ostatní aktivity nezbyvaly zdroje. Všimněme si, že východní fronta dostala v prosinci přiděleno jen 98 stíhacích Stodevitek...

Z celkového počtu 1403 Bf 109, které byly k dispozici, však přišla verze K-4 v 325 kusech a 320 kusů G-10 všech variant (G-10 67 ks, G-10/R6 191 ks a G-10/U4 62 ks). Gen.Qu. měl tedy omezený počet nejvýkonnějších verzí a variant a i když disponoval například 207 kusy G-14/AS nebo 67 G-14/U4, nebyly mu

v případě IX. (J)Fl.Korpsu k ničemu.<sup>131</sup> Bf 109G-10 a K-4, spolu s Bf 109G-14/AS, odcházely, vzhledem k jejich výkonům, přednostně k jednotkám LfL.Kdo.Reich a ostatní jednotky musely čekat. To se týkalo i IX. (J)Fl.Korpsu. Dodejme, že plných 397 „nových“ Bf 109 v tomto měsíci představovala verze G-6, která už nemohla být na Západní frontě nasazena.

Na druhou stranu je třeba uvést, že operačně schopné a výkonné verze se jednotkám nepřidělovaly bez rozmyslu. Pokud nebyly třeba, a to si v případě útvarů IX. (J)Fl.Korpsu dovolíme tvrdit, že nebylo, jednotka techniku nedostala. Úřad Ge.Qu. situaci a požadavky operačních útvarů znal.

To je jen krátký vhled do situace související s přidělováním letadel a pozice úřadu Gen.Qu. Průmysl sice byl schopen dodávat nové stroje, ne všechny však byly operačně použitelné a pokud ano, nehodily se na vše. Všechny tyto skutečnosti musel brát Gen.Qu. při své práci v úvahu.

Rozběh procesu převčičování KG(J) jednotek zaznamenává také zpráva technika firmy Messerschmitt Richarda(?) Lassera z jeho informativní cesty do protektorátu a oblasti Ostmark z 11. prosince 1944. Měl zde sbírat informace a výtky na letouny produkované firmou. Jeho cesta se nutně zkrížila se všemi jednotkami IX. (J)Fl.Korpsu. Jak uvádí ve své zprávě: „*V Praze má sídlo 9. (sic) Flieger Korps. V oblasti 9. Flieger Korpsu se v současnosti přezbrojují Kampffgeschwader na typ 109. Za úkol budou mít vedení boje za každého počasí*“. Následovaly údaje o technických důstojnících všech jednotek a jejich základnách. Lasser dále potvrzuje, že II. Gruppe budou vyzbrojeny typem „8-109K-4“ a I. Gruppe typem „8-109G-10“. Dle jeho tvrzení byla dosud stroji vybavena KG 6 a již s nimi létá. Ostatní KG budou vybaveny v příštích dnech. Početní stav má být 60 strojů v Gruppe.

Zajímavá je jeho poznámka o neodkladně nutném vyslání jednoho montéra (mechanika) typu Bf 109 ke KG 6, což Lassen slíbil provést do 15. prosince. Oberst. Ing. Grube (technický důstojník KG(J) 6) se měl následně postarat o další požadavky na techniku. Slíbena byla i nejnovější dokumentace k typům. Mimo běžný materiál žádala KG 6 o zaslání přehledu typových řad, výkonových tabulek a elektrických schémat pro K-4, G-6 a G-10 na III. Schuldivision, 9. Flieger Korps a na Luftgau Wien.

Ve zprávě je výslovně zmíněn i záměr vybavení jednotek stíhacími letouny pro každé počasí. „*Protože jednotky mají brzy provádět stíhání za špatného počasí, je nezbytné, aby dodané stroje byly vybaveny odpovídajícími přístroji*“. Jednalo se o radiovybavení FuG 125, vyhřívání skel čelního štírku a autopilota (Kurssteuerung). Stejně tak se předpokládala montáž nového zaměřovače EZ 42. Protože dosud dodané stroje toto vybavení postrádaly, musela se prověřit možnost jeho dodatečné montáže.<sup>132</sup>

Zpráva tak potvrzuje, že proces výcviku a vyzbrojování cvičnými, ale i bojovými typy skutečně běžel. Zároveň ukazuje, že i pozemní a obslužný personál (F.B.K.) měl s přechodem na stíhací techniku problémy a pro urychlení a zkvalitnění bylo třeba příchodu odborníků. V tomto případě pomáhala firma Messerschmitt.

Ve svých hlášeních o stavu z 10. prosince 1944 už KG(J) 6 a KG(J) 27 uváděly první kusy bojových strojů v operační způsobilosti (15 ks Bf 109G-10 u I./KG(J) 6, 2 ks Bf 109K-4 u II./KG(J) 6 a 4 ks Fw 190A-8/R11 u III./KG(J) 27<sup>133</sup>). Jen na vysvětlenou dodáváme, že jednotka byla obvykle dopředu informována o rozhodnutí Gen.Qu. o přidělení letadel. Měla tedy čas se na něj připravit. Po převzetí strojů do stavu však nebyly okamžitě připraveny na operační použití, ale procházely minimálně kontrolou v útvarových dílnách. V rámci nich docházelo i k ověřovacím letům. Teprve po všech těchto úkonech prohlásila a nahlásila nadřízené instanci jednotka stroj jako operačně způsobilý.

Stejně tak hlásily jednotky i stavy pilotů a opět i v tomto případě byli uváděni ve stavu jako operačně způsobilí nebo nezpůsobilí. K výše uvedenému 10. 12. 1944 neměla KG(J) 6 a KG(J) 27 žádného pilota v operačně způsobilém stavu, přestože vykazovala plný stav 160, resp. 158 mužů. Z toho je zřejmé, že jejich přecvičení nebylo ukončeno a nemohli být vysláni do bojů.

O deset dní později, kdy opět stouply počty operačně připravených letadel, si KG(J) 6 poprvé dovolila nahlásit i operačně způsobilé piloty. KG(J) 27 prozatím zůstávala ve stejném stavu. Situace se až na konkrétní počty nezměnila do konce roku 1944. V této době už začaly být patrné značné rozdíly ve stupni výcviku a vybavenosti technikou mezi jednotlivými jednotkami. Nejlépe na tom byla KG(J) 6, následována KG(J) 27, u zbylých útvarů KG(J) 30 a 55 však stále scházela bojová technika a doplňoval se i personál. Dokonce ještě ani nebylo Gen.Qu. rozhodnuto o přidělení operačních strojů.

Částečné vysvětlení může ležet i ve skutečnosti, že Peltz byl v této době zaneprázdňen jinými úkoly a nemohl se plánu dostatečně věnovat. 26. listopadu 1944 byl totiž jmenován do čela II. Jagdkorpsu a připravoval velký letecký útok na západní frontě, později známý pod názvem Bodenplatte. Samotné jmenování „bombardovacího“ pilota do čela organizačního celku stíhací obrany znovu ukazuje na další pokles důvěry vrchního velení (Hitlera) a Göringa ve schopnosti stíhacího letectva vedeného Gallandem. Hlavní tíhu bojů s bombardovacími svazy prozatím stále nesl I. Jagdkorps, vedený do konce listopadu 1944 GenLt. Josefem Schmidem. Ten například neměl dobré vztahy s Hajo Herrmannem, kterého na počátku září 1944 odvolal z velení 1. Jagddivision. Herrmann to bral jako mstu.<sup>134</sup>

Velice výmluvné svědectví o ovzduší uvnitř Luftwaffe podává vzpomínka P. W. Stahla.<sup>135</sup> Bohužel není přesněji časově určena. Stahl popisuje, jak ke konci jejich stíhacího výcviku v Rosebornu obdrželi pozvání do Berlína k setkáním s Göringem a Goebbelsem. Více o schůzkách nevěděli a velice je překvapilo, když do místnosti, kde byli přítomni i stíhači v čele s Gallandem, napochodoval Göring a začal přítomných stíhačům spílat, jak jej zklamali... Ke zděšení Stahla se za chvíli obrátil směrem k bombardovacím pilotům a pronesl: *„Vás třicet tady vzadu! Budete to vy, na které bude německý národ co nevidět hledět! Jste vybráni k tomu, abyste opět vymetli nebe nad Německem! Až se vrátíte ke svým letkám, najdete tam zbraně, jaké svět dosud neviděl! Zbraně, které vám umožní zničit každého nepřitele!“* Stahl uvádí, že se vedle naprosté konsternace situací cítili vůči stíhačům, jejichž schopnosti jako letci nezpochybnovali, velice trapně.

Uvedenou událost, byť je nutně zatížena osobní vzpomínkou, lze brát i jako příležitost podívat se na plán přecvičení bombardovacích pilotů z pohledu Göringa. Zda skutečně věřil tomu, že přecvičení bombardovací piloti zvrátí obranné boje se spojeneckými bombardéry, samozřejmě nevíme.

Zajímavý postřeh nám B. Stahl zanechal také na setkání s Peltzem, který je navštívil ke konci přecvičení. Údajně na přímou otázku, co si o celém plánu myslí, odvětil *„Nic, absolutně nic“*. A pak jej celý zpochybnil... Pokud bychom brali tento názor za platný, pak by celá Peltzova snaha o prosazení plánu vynívala jako pokus o zachování personálu pod jeho velením a (snad i) jeho uchránění pozemnímu nasazení. Zároveň je možné, že skutečně doufal v budoucí opětovnou výstavbu bombardovacího letectva a personál k tomu chtěl využít\*.

\* Peltz se s piloty údajně přišel rozloučit, protože „zanedlouhou budou propuštěni z jeho pravomoci“. Mohlo by se tak jednat o dobu těsně před jeho ustavením do velení II. Jagdkorpsu.

## Stav plánu

Ke konci měsíce můžeme opět nahlédnout do přehledových statistik.<sup>136</sup> Počet obdržných operačních letadel u jednotek stoupl na 81 kusů, počet pilotů dokonce na 861 a co je důležité, z nich bylo už 46 strojů spolu se 16 piloty schopno nasazení. To samozřejmě neznamenalo, že by velení LfL.Kdo.Reich nebo Luftwaffe uvažovalo o operačním použití těchto způsobilých pilotů a letadel. Informace sloužila jen ke kontrole rychlosti přecvičení. Doplňovací Erg.Kampfgruppe disponovala 55 letadly (z nich 46 schopných nasazení, tzn. výcviku) a sdružovala 177 pilotů, z nichž 5 bylo instruktorů.

## Potvrzení směřování plánu

Celý podzim 1944 se KG(J) 6, 27, 30 a 55 měnily dle výše popsaného plánu a postupně dostávaly i techniku na přeškolení. Na konci roku už měly typ Bf 109 a Fw 190 (jejich operační varianty) prokazatelně ve stavu I., II. a III./KG(J) 6, Stab, II. a III./KG(J) 27. K nim ještě musíme připočítat Me 262 u KG(J) 54. U zbylých útvarů byly k dispozici alespoň letouny pro základní výcvik a tak můžeme prohlásit, že přecvičování probíhalo u všech zvolených jednotek. Na délku procesu však mělo nezanedbatelný vliv i nepříznivé počasí zimy 1944/45 a obecný nedostatek paliva.

V lednu 1945 vygradoval spor Adolfa Gallanda a Hermanna Göringa. Po takzvané „vzpouře stíhačů“ ze začátku ledna 1945 byl nakonec Galland 23. ledna 1945 odvolán z postu velitele stíhacího letectva. S ním samozřejmě museli opustit své velitelské posty i jeho příznivci.<sup>137</sup> Svůj boj o směřování Luftwaffe, spojený především s otázkou použití proudového Me 262 ve stíhacích jednotkách, prohrál. Navrch měli jeho odpůrci z tzv. „bombardovacího křídla“ a také stále vlivnější zástupci SS. Na pozici velitele stíhacího letectva nastoupil Oberst. Gordon Gollob, Gallandův dřívější podřízený, nicméně propagátor myšlenky přecvičení bombardovacích pilotů na stíhací.

Na jednání se zástupci Gen.Qu.2. a 6.Abt. 29. ledna 1945 uvedl Gollob několik hlavních bodů k dalšímu směřování stíhacího letectva:

- Sjednocení výcviku stíhacích a bombardovacích pilotů na Me 262 pod IX. (J)Fliegerkorps
- Zachování jednotky JG 400 s Me 163 s následným přezbrojením na Me 263
- Vytvoření (dalších) stíhacích jednotek s He 162 a Ta 152
- Nesouhlas s myšlenkou aktivní bojové služby žen

Podrobnější rozpracování tohoto záměru uvádí, že *„Gen.d.J. požaduje okamžité přecvičení jednotek JG 300 a 301 (vedle JG 7) na Me 262“*. Jako alternativu tohoto plánu uvádí následující postup:

Výcvik a operační způsobilost na Me 262 u:

- JG 7 – dokončit do konce března
- KG 51 – zachovat v operační službě
- KG(J) 54 (ve výcviku na Me 262) – dosáhnout pravděpodobně do konce února
- III./KG(J) 6 a KG(J) 55 (ve výcviku na Me 262) – ukončit do konce března
- KG(J) 27 a I. a II./KG(J) 6 – stanou se operační k 15. 2. 1945 s Bf 109/Fw 190. Výcvik na Me 262 je zamýšlen od dubna 1945
- KG(J) 30 – připojí se ke KG 200 s Mistely. Nebude využívat Me 262.
- JG 300 a 301 – bude přecvičena do dubna 1945, pravděpodobně na Me 262

Dále jsou zde vypsány výhody a nevýhody uvedeného návrhu.<sup>138</sup> Tento alternativní plán byl nakonec přijat.

Gordon Gollob tak potvrdil jasné pokračování v záměru přecvičení bombardovacích pilotů na stíhací, a to včetně jejich operačního použití na vrtulových strojích. Dále potvrdil záměr konečného vyzbrojení všech KG(J) útvarů Me 262 a obecně, jasnou orientaci Luftwaffe na proudovou techniku.

Citovaný dokument je významný především tím, že poprvé uvádí časový výhled operační způsobilosti jednotlivých útvarů, včetně těch na vrtulových strojích. Dále je zde důležitá změna v podobě vyřazení KG(J) 30 z programu přecvičení a nasměrování na výcvik s Mistelý. Důvodem přeřazení KG(J) 30 k jinému úkolu bylo rozhodnutí o pokračování a dokonce rozšíření nasazení tohoto zbraňového systému z konce roku 1944. Při jednání 10. 1. 1945 na generálním štábu Luftwaffe požadovalo OKL dodání dalších 150 kusů Mistelů. Oberstleutnant Baumach, velitel KG 200, jež s Mistelý operovala, se však ohradil, že jednotka nemá dostatek vycvičených posádek. Padl návrh využít personál jednotek KG 30 a KG 40, kdy se zvažovalo jejich odeslání k výcviku na stíhacích strojích v rámci IX. (J)Fliegerkorpsu. Personál KG 40 neměl zkušenosti s Ju 88 ani neprocházel stíhacím výcvikem a byl tak z úvah vyřazen. Naproti tomu KG(J) 30 dříve operovala s Ju 88 a zároveň v té době procházela výcvikem pilotů na stíhacích strojích.<sup>139</sup> Proto 23. ledna 1945 potvrdil náčelník generálního štábu Luftwaffe Karl Koller, že KG(J) 30 bude stažena z původního záměru a přejde pod vedením KG 200 k urychlenému přecvičení na pilotáž Mistelů. Jednotka tak opustila program stíhacího výcviku. Prohlášení Golloba z 29. 1. 1945 toto rozhodnutí potvrzuje.

## Leden 1945

### Organizace

Poměrně významná organizační změna zasahující do fungování IX. (J)Fliegerkorpsu přišla 26. ledna 1945, kdy bylo velením Luftwaffe (Lw.FüSt.) rozhodnuto o nahrazení (a zrušení) I. Jagdkorpsu, odpovědného za obranu jižních a západních přístupů do Říše, IX. (J)Fliegerkorpssem. Začlenění IX. (J)Fl.Korpsu do řízení obrany Říše bylo plánovaným krokem (viz dokument z 11. 12. 1944), který se nyní ovšem „rozrostl“ až k plné náhradě I. Jagdkorpsu v celé jeho odpovědnosti. Můžeme v tom spatřovat posílení Peltzova vlivu, nyní měl v rukách jednu z nejvýznamnějších (a nejsilnějších) částí Luftwaffe. IX. (J)Fl.Korps se tímto také značně rozrostl a hlavně se stal plně operačním. Protože ale jemu dříve přímo podřízené útvary ještě nebyly schopny bojového použití, musela být vytvořena nová 9. Fliegerdivision, která pod velením Hajo Herrmanna převzala úkol dokončení výcviku KG(J) jednotek. Hajo Herrmann, sám též bývalý bombardovací pilot, dostal tento úkol přímo od Peltze, jenž ho „vytáhl“ z rezerv Luftwaffe. Tam se dostal po svém odvolání z postu velitele 1. Jagddivision (součást I. Jagdkorpsu a Lfl.Reich).

Výše uvedené plány Gordona Golloba ohledně sjednocení výcviku na proudovou techniku zároveň přinesly i reorganizaci doplňovacích útvarů. Erg.KGr.(J) byla 23. 1. 1945 přetransformována do I./Erg.KG(J), z personálu IV./KG 40 nově vznikla II./Erg.KG(J).<sup>140</sup> První Gruppe pokračovala v přípravě pilotů KG(J) útvarů na vrtulových strojích, II. Gruppe pak převzala úkol jejich výcviku na proudové technice.

### Technika

Na samotný průběh přecvičování neměly výše zmíněné události velký vliv. Útvary, nyní už s pístovou i proudovou technikou, pokračovaly ve výcviku, přicházela další letadla a také piloti. Úřad Gen.Qu. znovu rozhodl o přidělení operačních typů letadel. Pravděpodobně nedostatek konkrétních typů vedl ke změně zavedené typové struktury u KG(J) 27. K její II. Gruppe měly vedle

standardních Bf 109K-4 přijít také Bf 109G-10/R6.<sup>141</sup> Nejmodernějších Bf 109K-4 bylo asi příliš málo a případné nedodání letadel k jednotce by brzdilo výcvik. Tím by mohlo dojít i ke zpoždění termínu uvedení jednotky do operačního stavu, a to bylo z pohledu Lw.FüSt. nepřijatelné. Proto se v této jednotce rezignovalo na typovou jednotnost.

Gen.Qu. přidělil ke KG(J) 6 a 27 variantu Bf109G-10/R6, což bylo provedení pro lety za ztížených meteorologických podmínek. Naprosto to koresponduje se záměrem nasazení pilotů z KG(J) jednotek za špatného, resp. jakéhokoliv počasí. Vzhledem ke stavu výcviku personálu však dávalo smysl přidělit takto vybavené Messerschmitty k jednotkám až v lednu 1945.

Je třeba také zmínit, že v lednu 1945 obdržela proudové Me 262 kromě KG(J) 54 i další jednotka IX. (J)Fliegerkorpsu – III./KG(J) 6. Ve skutečnosti se jednalo o jediný kus Me 262, určený samozřejmě pro výcvik.<sup>142</sup>

V souvislosti se zavedením Me 262 u III./KG(J) 6 musíme přiznat, že nevíme, kdy došlo k rozhodnutí vyzbrojení jednotky tímto typem, resp. ke změně původně uvažovaného operačního typu Fw 190A-8/9/R11 na Messerschmitt Me 262. Poslední podrobnější dokumenty o plánování výzbroje z 10. ledna 1945 stále uvádějí vybavení Focke-Wulfy 190. Gen.Qu. rozhodl o přidělení prvního Me 262 až 23. 1. 1945 a stroj k jednotce do konce měsíce skutečně dorazil. Operačních Fw 190 se ke III. Gruppe dostalo velice málo (snad jen dva) a dále již pokračovaly dodávky Schwalbovek. Změna typu operačního letounu tak musela přijít někdy na přelomu roku 1944 a 1945. Limitujícím faktorem však byl stále počet Me 262, který měl Gen.Qu. k dispozici.

V této době lze spatřovat stále větší rozdíly v průběhu přecvičování mezi jednotlivými jednotkami. KG(J) 6 pokračovala u I. a II. Gruppe podle plánu, pouze u III. Gruppe zaměnila Fw 190 za Me 262 (ve shodě s konečným záměrem plánu). KG(J) 27 se také držela původního záměru, ale na rozdíl od KG(J) 6 zde byla nejvíce vpředu její III. Gruppe s Fw 190. KG(J) 30 z plánu vypadla. KG(J) 54 čekala na další Me 262 a ani její I./KG(J) 54 přes svůj intenzivní výcvik od září 1944 stále nedosáhla operační způsobilosti. Situace u KG(J) 55 byla nejhorší, protože se v úřadu Gen.Qu. stále nedostala na řadu s přidělením operační techniky typů Bf 109 a Fw 190. Výše uvedená poznámka ve výčtu priorit od Golloba naopak ukazuje, že pravděpodobně došlo k rozhodnutí nevybavovat útvary vrtulovými operačními typy (prozatím nemáme k dispozici žádný časový údaj této změny) a zahájit výcvik rovnou na Me 262. Scházely čas a palivo. Navíc stejným procesem už prošla i KG(J) 54 a byl tedy realizovatelný. Vysvětlovalo by to, proč Genst.d.Lw. a následně i Gen.Qu.6.Abt. do konce války, resp. do 10. 4. 1945, nerozhodli o přidělení žádného Bf 109G-10, K-4 nebo Fw 190A-8/9/R11 ke KG(J) 55 a zároveň, proč je v Gollobově nástinu jednotka vedena jako „ve výcviku na Me 262“. Podobné zmínky navíc najdeme i v pozdějších dokumentech z února a března 1945. Zhoršující se válečná situace v kombinaci s nedostatkem paliva tak s velkou pravděpodobností zapříčinily výše popsanou změnu u KG(J) 55. Operační varianty Bf 109 a Fw 190 se do její výzbroje nikdy nedostaly a od ledna 1945 je útvary uváděn „ve výcviku s Me 262“. To však neznamená, že nedisponovala žádnými Focke-Wulfy Fw 190 nebo Bf 109. Cvičné kusy, resp. kusy určené k výcviku, jednotka měla.

### Stav plánu

Poslední podrobnější údaje o stavu přecvičení máme k dispozici z 10. 1. 1945<sup>143</sup>. Počty přidělené operační techniky dosáhly 107 kusů, což bylo 14 % požadovaného stavu. U pilotů byla situace lepší, než se předpokládalo, protože útvary disponovaly 865 piloty,

tj. 113 % cílového stavu. S operační způsobilostí to ale bylo horší – pouze 67 strojů s 18 piloty se mohlo postavit do boje. To bylo samozřejmě hluboko pod plánem. Uvedená čísla ještě zahrnují i KG(J) 30. Dramaticky se zvýšil počet pilotů v doplňovací Erg. KGr.(J), na 330 mužů, ale zároveň, pravděpodobně v důsledku ztrát ve výcviku a také možná i akci nepřítel, klesl počet letadel na 45, z toho 25 provozuschopných.<sup>144</sup>

## Únor 1945

### Organizace

### Technika

Na začátku února 5. 2. 1945 byl vypracován (již několikrát) grafický přehled stavu jednotek Luftwaffe, členěný dle jejich zaměření. I když nelze říci, že přesně vystihuje situaci na začátku února 1945 (stále je zde v rámci IX. (J)Fl.Korpsu vedena i KG(J) 30), je z něho zřejmé, že výcvik a vyzbrojování všech určených útvarů běželo dále. Souhrnně jsou uvedené útvary komentovány jako „in Auffrischung, in Umrüstung, in Neuauftellung“ (v obnově, v přezbrojení, v znovuuostavení).

KG(J) 30 nadále figuruje v seznamu útvarů IX. (J)Fl.Korpsu, i když víme, že už tomu tak v této době nebylo. Upozorňujeme také na poznámku o „Me 262 u KG(J) 55“, která zřejmě souvisí s dříve popsáním rozhodnutím o změně finálního typu operačního stroje. Žádný Me 262 samozřejmě u KG(J) 55 v této době nebyl.

O tři dny později formuloval náčelník Lw.Führungsstabu Gen. Christian představu o zamýšleném stavu výzbroje stíhacích jednotek v porovnání se stávající situací.<sup>145</sup> Byly zde pochopitelně vyjmenovány i jednotky IX. (J)Fliegerkorpsu. Šlo o sepsání záměru sjednocování stíhacích typů, které byly pro nejbližší období zvoleny jako nosné. Údaje ohledně stávajícího typového složení letadel u útvarů berme s jistou rezervou, nebyly totiž důležité. Dokument však potvrzuje záměr ponechání výzbroje vrtulovými Bf 109 a Fw 190 v některých Gruppe.

U KG(J) 27 je u dvou Gruppe dokonce zmíněn pouze typ Bf 109G-10/R6, tedy žádný Bf 109K-4, poslední Gruppe měla mít stále Fw 190A-9/R11. Výhled do budoucna však i u této Gruppe uvádí přezbrojení na G-10/R6. Tím by celá jednotka dosáhla sjednocení používané techniky, což mělo nezanedbatelné výhody. Zdá se, že v případě KG(J) 27 byl původní koncept rozvržení typů v únoru 1945 změněn, ale tvrdit to pouze na základě jediného dokumentu by bylo ošemetné.

KG(J) 6 měla operovat s G-10/R6 a K-4, které u třetí Gruppe doplnil Me 262.

KG(J) 30 stále zůstala zahrnuta v plánu přecvičení, dokonce s poznámkou o plánovaném vyzbrojení typem Bf 109K-4/R6.

Podobně jako na grafickém plánu z 5. 2. 1945 citovaném dříve je i zde u KG(J) 55 uvedeno: „*později je plánováno vyzbrojení Me 262*“. Rozhodnutí tak můžeme brát jako potvrzené.

Z materiálu je opět zřejmé, že útvary měly obdržet modifikace strojů určené pro lety za špatného počasí. Vedle Bf 109G-10/R6 se zde objevuje i varianta Bf 109K-4/R6, která ještě nebyla v sériové výrobě, resp. její produkce teprve začínala a Gen.Qu. (Luftwaffe) dosud neobdržel jediný kus.

Nicméně je důležité brát v úvahu účel dokumentu. Nešlo o nějaký detailní soupis stávajícího a budoucího stavu, ale spíše o celkovou koncepci. Z ní se následně mohly odvíjet požadavky na další složky Luftwaffe – na výcvik, zásobování, ale i množství paliva, atd. a na příklad i průmysl.

V reálu Gen.Qu. rozdělil mezi příslušné Gruppe KG(J) 6 a KG(J) 27 během února 1945 dalších 51 kusů Bf 109G-10/R6,

ale žádný Bf 109K-4.<sup>146</sup> Od tohoto měsíce už nenajdeme žádný záznam o rozhodnutí dalšího přidělení typu Bf 109K-4 ke zmiňovaným jednotkám. Údaje z úřadu Gen.Qu. naopak potvrzují trend dodávek Bf 109G-10/R6 ke II./KG(J) 27, stejně jako tomu bylo v předchozím měsíci. Vybočení z původně plánované požadované typové řady útvaru tak nebylo náhodné. Zřejmě se projevil nedostatek Bf 109K-4 nebo mohlo jít o záměr sjednocení výzbroje.

Pět kusů Me 262 měla obdržet III./KG(J) 6 a plných 28 kusů pak I., II. a III./KG(J) 54. Vzhledem k dřívějšímu průběhu přidělování předpokládáme, že všechny výše uvedené stroje k jednotkám skutečně dorazily. V případě Me 262 u III./KG(J) 6 to máme potvrzeno jinými dokumenty.

### Stav plánu

Přecvičování bombardovacích pilotů pokračovalo dále a protože došlo k rozhodnutí o konečném vyzbrojení jejich jednotek typem Me 262, stalo se v polovině února (17. 2. 1945) součástí hlášení o postupu zavádění Messerschmittu Me 262 do výzbroje.<sup>147</sup> To byl jeden z hlavních úkolů a cílů velení Luftwaffe – přezbrojení letectva na proudové stroje v co neširším měřítku. Tedy na Me 262, Ar 234, He 162, Me 263... Velení Luftwaffe bylo jasné, že celkově nevyhodnou válečnou situaci není možné zvrátit jinak než nasazením techniky s výrazně vyššími výkony, která měla kompenzovat německou početní slabost. Proto byly postup vyzbrojování, ale i výroba proudové techniky sledovány doslova den po dni a byly tak aktuálním tématem Luftwaffe.

Navíc je třeba si uvědomit, že na konci ledna byla většina stíhacích jednotek na západě, dříve operujících proti spojeneckým svazům, přesunuta na východní frontu, aby se snažila zabránit postupu Rusů při jejich lednové ofenzivě. Obrana území Říše zůstala oslabena, a i když disponovala všemi jednotkami s proudovou technikou, nebyla schopná nepříteli čelit.

Stále palčivějším problémem se stávalo udržení funkční operační složky, tj. dostatečného počtu operačně schopných strojů v jednotkách. Situace se neustále zhoršovala, protože výcvik v únoru 1945 prakticky skončil a ostatní zdroje personálu i techniky mizely. Nebylo odkud brát.

Vzhledem k celkové vojenské situaci potřebovalo velení Luftwaffe dosáhnout v co nejkratší době operační způsobilosti jakékoliv nové jednotky. V lednovém prohlášení požadoval Gollob uvedení I./KG(J) 54 do bojů ke konci února. K prvnímu operačnímu nasazení I./KG(J) 54 s Me 262 však došlo už 9. února 1945.<sup>148</sup> Po více než pětíměsíčním přecvičování a přezbrojování jednotky rozhodlo velení Luftwaffe o jejím nasazení přesně v intencích původního záměru – útoku na spojenecké bombardéry. Výsledek vzletu patnácti Me 262 pod vedením Geschwaderkommodora Obstlt. Vollprechta Riedesela však byl katastrofální. Ztraceno bylo šest strojů včetně velitele jednotky... Jako důvod neúspěchu byla na Lw.FüSt. prezentována skutečnost, že došlo k rozptýlení jednotky při průletu oblačností a tím nemohla zaútočit na svaz jako celek. Obranná palba bombardérů si následně vyžádala v řadách po dvojici útočících Me 262 vysoké ztráty.\*<sup>149</sup>

Ve výše uvedeném dokumentu z 17. 2. 1945 o postupu vyzbrojování Messerschmittem Me 262 samozřejmě nefigurují KG(J) útvary určené pro operační nasazení s vrtulovými stroji, tedy St., I. a II./KG(J) 6, KG(J) 27. Záměr jejich operačního nasazení s pístovými stíhačkami tedy zůstal prozatím v platnosti, i když

\* Zdůvodnění neúspěchu na OKL je zajímavě v rozporu s průběhem události, jak ji líčí jiné zdroje. Podrobněji se nasazením zabývá například Me 262, Vol. Three, J. Richard Smith and Eddie J. Creek, Classic Publications, 2000, str. 563–565.

avizovaného operačního statusu v polovině února nebylo dosaženo. Respektive, nemáme o tom žádnou původní zprávu a nevyprávějí o tom ani záznamy z letových deníků pilotů. Nezapomínejme, že se situace Luftwaffe a celého Německa neustále zhoršovala, ať už z hlediska zásobování palivem, letouny, díly, tak i naprostou převahou nepřítelů. Výcvik tak nemohl běžet dle představ z podzimu 1944.

Máme však zřejmé důkazy o tom, že výcvik pokračoval dále a u KG(J) 6 a KG(J) 27 se, alespoň v některých jejich částech, blížil k závěru. Ve druhé polovině února totiž proběhla u obou zmíněných jednotek speciální část výcviku. Dne 22. 2. 1945 se v Hörschingu objevily pod hlavičkou „Zirkus Rosarius“ kořistní spojenecké stroje, aby piloty KG(J) 27 seznámily s nejhodnější formou boje proti nim.<sup>150</sup> O tři dny později se „Zirkus Rosarius“ přesunul do Prahy-Kbel a stejnou možnost tak měli též piloti KG(J) 6.<sup>151</sup> Seznamování letového personálu se silnými a slabými stránkami protivníkovy techniky a formou boje proti nim můžeme považovat za jednu ze závěrečných fází přecvičení a z toho usuzujeme, že se oba útvary nacházely ve stavu těsně před uvedením do operační způsobilosti.

Dalším, i když nepřímým důkazem o blížícím se ukončení výcvikové fáze jednotek, byla aplikace barevných identifikačních pruhů před ocasními plochami na některých strojích KG(J) 6 a KG(J) 27. Tyto barevné doplňky, používané i u dalších stíhacích jednotek, měly s velkou pravděpodobností sloužit k rychlé orientaci pilotů při formování, udržování a manévrování velkých skupin stíhačů, ale také k identifikaci vlastních strojů pozemními jednotkami. Výrazně tak měly pomáhat při uskutečňování taktiky úderů velkých, kombinovaných skupin stíhacích letadel na spojenecké svazy. Jejich aplikace u dvou zmíněných útvarů svědčí o závěrečném stupni přípravy na nasazení nebo uvedení do operačního stavu. Jinak by na letounech neměly smysl. Nenosily je také všechny letouny v útvaru. Stejně označení obdržely i Me 262 z KG(J) 54, které, jak jsme uváděli, do bojů opravdu zasáhly. U všech KG(J) útvarů na sebe vzaly neobvyklou formu „kostkovaných“ pruhů. I tento detail napovídá, že přecvičení se v únoru 1945 blížilo svému závěru.

Posledním, nepřímým důkazem o vrcholícím výcviku mohou být záznamy o cvičných letech s použitím radiové navigační techniky, určené k vedení skupin stíhačů.<sup>152</sup> Záznamy hovoří o letech jak v Praze, tak i Hörschingu, a to přibližně od poloviny února 1945. Nazývány byly jako „Hermine-Erpr.“, „Hermine-Kringel“, „Egon Führung“, „Y-Führung“. Dokládají, že zde bylo jednak pozemní zařízení takovýchto systémů, jednotky měly a využívaly příslušně vybavené letouny (Bf 109G-10/R6, Fw 190A-8/9/R11) a personál byl schopen provádět cvičné lety ve větších skupinách a s využitím těchto prostředků. Rozsah tohoto výcviku a jeho výsledek ale nejsme schopni z dostupných záznamů zhodnotit.

25. února proběhlo další větší nasazení I./KG(J) 54 s Me 262 a opět se špatnými výsledky. Bylo jasné, že výcvik pilotů není dostatečný a jednotka bude tímto způsobem brzy zdecimována. Stejněho názoru byl pro zajímavost i velitel KG(J) 54 Maj. Hans-Georg Bätcher.<sup>153</sup> Peltz proto přišel s návrhem krátkého operačního nasazení KG(J) 6 a KG(J) 27, tedy částí s vrtulovou technikou, na východní frontě pod hlavičkou Luftflotte 6. Útvary zde měly získat reálné zkušenosti z bojů. Návrh byl diskutován v Lw.FüSt. 26. února 1945.<sup>154</sup> Náčelník gen. štábu Luftwaffe Koller souhlasil, nicméně prosazoval jejich nasazení v rámci Luftflotte 4 a ne Luftflotte 6. U Luftflotte 4 byla dle jeho názoru lepší situace s palivem. Zároveň předpokládal i následné plné nasazení jednotek v tomto prostoru a doufal ve větší možnost úspěchu proti americkým bombardérům, protože Američané zde útoky „...nezažili více než rok...“ O dva dny později uvedl operační štáb Luftwaffe ve své depeši,<sup>155</sup> že na základě věřejší diskuze Peltze s Kollerem bylo rozhodnuto:

„Vzhledem k důležitosti petrochemických rafinérií u Vídně, produkujících palivo J2 (pro proudové stroje – pozn. autora), velitel štábu navrhuje Reichsmarschallu přesunout I./KG(J) 54 k Vídni, k obraně před útoky z jihu. K dokončení výcviku s Bf 109 a Fw 190 se KG(J) 6 bez III. Gruppe a KG(J) 27 přesunou ve stejném čase na krátkou operační túru pod Luftflotte 4 a následně budou rozmístěny ve spolupráci s I./KG(J) 54 u Vídně proti obrožení z jihu“.

Zápis KTB OKL pro tento den ještě uvádí, že dle mínění přítomných potřebovala I./KG(J) 54 k dostatečnému ukončení výcviku ještě asi 8 letových dnů.

Realisticky znějící návrh ale nebyl uveden do praxe. Zda jej Göring nikdy nedostal, nebo zda na něj nereagoval či nesouhlasil, nevíme. Je také možné, že události na frontách běžely rychleji, než mohlo velení Luftwaffe reagovat.

## Březen 1945

### Organizace

Přes výše uvedený návrh Kollera a Peltze se v organizačním rozvržení jednotek IX. (J)Fl.Korpsu v březnu 1945 nic neměnilo. Operační útvary zůstaly přímo pod velením IX. (J)Fl.Korps, jednotky ve výcviku sdružovala 9. Fl.Div.

### Technika

Přes neustále se zhoršující válečnou situaci stále běžela letecká výroba. Úřad Gen.Qu. tak pokračoval ve své práci a i v tomto měsíci rozhodl o přidělení techniky KG(J) útvarům. Messerschmitty Bf 109G-10/R6 měly odejít k I. a II./KG(J) 27 (celkem 67 kusů), několik také k I./KG(J) 6. Proudové Me 262 A a B opět obdržely všechny Gruppe KG(J) 54 (celkem 20 kusů) a také III./KG(J) 6.<sup>156</sup> Změna proběhla u III./KG(J) 27, kde Gen.Qu. rozhodl o přidělení verze Fw 190D-9 v počtu 15 kusů.<sup>157</sup> Útvar tedy obdržel výkonnější verzi typu a byly to zřejmě poslední dodávky techniky. Obecně se jednalo o poslední dodávky do všech KG(J) jednotek, protože výroba v následujícím měsíci přestala fungovat jako organizovaný systém.

Výše citované přidělení Fw 190D-9 ke III./KG(J) 27 odpovídalo záměru G.d.J. o sjednocování typové skladby stíhacích letadel vydanému 25. března 1945. Vzhledem k neutěšené válečné situaci je vypracování takového dokumentu možná překvapivé, ale důvod, proč Gollob dokument vydal, neznáme přesně. Možná se jednalo o vědomě teoretickou práci.

Zásadním záměrem bylo (opět) sjednotit výzbroj stíhacích jednotek. U Messerschmitty Bf 109 vyzbrojených útvarů se nejprve mělo přejít na variantu K-4 (záměr, o který se Luftwaffe snažila od svého vzniku verze), následně pak na proudové stroje. Geschwader s Fw 190 se měly nejdříve sjednotit na variantách Fw 190D-9 a D-12, později měly obdržet Ta 152H a C. Mimořádně se zde znovu opakuje záměr přezbrojení JG 300 na Me 262. Z dokumentu je patrná orientace na proudovou techniku, kdy měly všechny jednotky s Bf 109 v budoucnu přejít na proudové stroje. To byl jasný signál, kam se měla celá Luftwaffe posunout.

Pro KG(J) útvary to mělo mít důsledky patrné z přiložené tabulky (viz „Dokument G.d.J. z 25. 3. 1945.“ na str. 34 v tištěné publikaci). Typově měl být Bf 109 sjednocen na variantě K-4/R6, Fw 190 pak na D-9/R11. Obě to byly subvarianty s vybavením pro lety za špatného počasí. Messerschmitt Me 262 u KG(J) 54 a III./KG(J) 6 zůstal.

Rozhodně zajímavá poznámka se objevila u KG(J) 55, protože se zde hovoří o její proměně v „Industrie-Einsatz“. Z podobných poznámek v dalších dokumentech odvozujeme, že se jednalo o umístění personálu jednotek do válečné výroby, pravděpodobně

letecké. Zda k tomu došlo, nevíme. Z toho období nicméně existují fotografie pilotů III./KG(J) 55 s Fw 190 (zajímavosti je varianta Focke-Wulfu; bitevní F) ve Straubingu. Výcvik tedy stále pokračoval a zda se některý personál nakonec přesunul do válečné výroby, není zřejmé.

### Stav plánu

Po úvodních nasazeních KG(J) 54 do bojů zůstala jednotka i přes nepříznivé výsledky operační a dříve citovaný plán jejího přesunu na východní frontu se prozatím nerealizoval, resp. nebylo o něm rozhodnuto. Ostatní útvary, jak s proudovou, tak i vrtulovou technikou, pokračovaly ve výcviku a vzhledem k celkové situaci se občas setkávaly s nepřítelem. Nešlo o vědomé nasazení, ale o náhody, kdy se letouny na cvičném letu setkaly s nepřítelem. Uvedme několik událostí z KG(J) 27, například sestřel Fw. Reinharda Schauerteho z 8./KG(J) 27 na Fw 190A-8, W.Nr. 583283, „bílá 34“ dne 2. 3. 1945 nebo smrtelný pád Uffz. Kurta Lemmina z 6./KG(J) 27 dne 16. 3. 1945 na Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150896, „žlutá 11“.<sup>158</sup> Je zřejmé, že si velení Luftwaffe uvědomovalo stále hrozivější válečnou situaci. V dokumentech tohoto období proto spatřujeme její zásadní orientaci na proudovou techniku. Ta jediná ještě mohla v této situaci ohrožovat bombardovací svazy Spojenců. To ostatně dobře naznačuje i Gollobův návrh z konce ledna 1945 a citovaný dokument z 25. 3. 1945 o sjednocování výzbroje. Velení se v souvislosti s jakýmkoliv dalšími plány jasně spoléhalo na proudové stroje a zajímalo se o vše, co s nimi souviselo.

K proudovým jednotkám, i ve výcviku, byli proto stahováni piloti z jiných útvarů a to jak rozkazy, tak náborovými akcemi. Stejně tak se to dělo i s dalšími odborníky a také se zásobováním jednotek operačním materiálem. Kroky jsou to pochopitelné, protože v březnu 1945 už neexistovaly žádné jiné zdroje pro výstavbu proudových útvarů. Na konci měsíce (27. 3. 1945) však ztratil Göring nad proudovými letadly jakoukoliv moc, protože na přímý rozkaz Hitlera musel tuto pravomoc předat Hansi Kammlerovi.<sup>159</sup>

Obdobná situace však panovala i u ostatních operačních jednotek, jejichž doplňování technikou, ale hlavně personálem se stávalo neřešitelné. Téměř jediným fungujícím opatřením bylo postupné rušení méně potřebných útvarů, případně jejich částí, a přesun pilotů do operačně nejvytíženějších složek. Je celkem pochopitelné, že za této situace nemohly KG(J) jednotky ve výcviku vydržet příliš dlouho mimo dění. Velení Luftwaffe už prostě nemělo kde jinde „brát“.

Od poloviny měsíce najdeme v denících pilotů KG(J) 6 a 27 několik záznamů o operačních letech. Nemůžeme je jednoduše prohlásit za omyl, na to je jich příliš mnoho a z různých, nezávislých zdrojů. U KG(J) 27 se takovýto záznam objevil v polovině března (Uffz. Kurt Ahrenz, II./KG(J) 27, 15. 3. 1945, „Schwarmeinsatz“; pilot však nebyl schopen po válce potvrdit, že šlo skutečně o plánovaný bojový let); KG(J) 6 jej vykazuje o dva dny později (Günther Parge, II./KG(J) 6, 17. 3. 1945, „Einsatz“).

Velení Luftwaffe seznalo na konci března 1945, že je výcvik KG(J) útvarů dostatečný (v kombinaci se špatnou válečnou situací, kdy hledalo zdroje kdekoliv) a začalo nedotčené a relativně silné jednotky využívat. Techniku i personál schopný operační služby tyto útvary hlásily a skutečně měly, jak potvrzují dříve uvedené skutečnosti (akce se seznámením personálu s kořistnými spojeneckými letouny „Zirkus Rosarius“, nácvik s navigační technikou systému Hermine). Úvahy o nasazení jednotek tak nemusely být v příliš velkém rozporu se stavem výcviku. Samozřejmě z pohledu velících složek.

Tato situace byla hlavním důvodem bojového nasazení částí KG(J) 6 a KG(J) 27 s vrtulovou technikou. Došlo k němu

31. března a 1. dubna 1945 a operace byly hlášeny jako Platzschutz, tedy obrana letišť.<sup>160</sup> Průběhy bojů budou popsán později, předepisujeme jen, že dopadly katastrofálně. Zároveň je však nutné dodat, že jednotky byly nasazeny ve zcela jiné roli, než pro kterou byly cvičeny, když se dostaly do přímých soubojů se stíhači USAAF.

Je zajímavé, že se dosud nepodařilo objevit žádné oficiální rozhodnutí o prohlášení některé z KG(J) jednotek za operační nebo rozkaz o jejich přesunu mimo 9. Fliegerdivision. Nezmiňují se o tom ani denní zápisy porad Lw.FüSt. Denní svodka Lw.FüSt., zaznamenávající boje obou útvarů 31. 3. 1945, je sice vede v rámci „8. J.Div.“, tedy 8. Jagddivision, nepochybně však jde o chybu zápisu, protože 8. JD v té době sdružovala pouze noční stíhací jednotky.<sup>161</sup> O den později je souboj KG(J) 27 u Welsu uváděn opět v rámci „9. Fl.Div.“.<sup>162</sup>

Na samém konci měsíce (31. 3. 1945) vydal, na základě rozkazu Göringa, Lw.FüSt. nařízení o tom, že dalším útvarem, přezbrojeným na Me 262 bude KG(J) 6. Zároveň bylo rozhodnuto, že do doby dodání techniky bude útvar, stejně jako sesterská KG(J) 27, působit v průmyslu. Konkrétně se mělo jednat o účast v závěrečných montážích („Endmontage“) a záletech („Einflugbetrieb“).<sup>163</sup> Vrchní velení tak jasně ukázalo další záměr s útvary – přezbrojení na Me 262. Přitom právě v tomto čase dosáhl relativní způsobilosti pro operační nasazení s vrtulovou technikou.

### „Schulungslehrgang Elbe“

Na začátku měsíce března však došla k pilotům KG(J) útvarů s výzbrojí Fw 190A a Bf 109 výzva o náboru dobrovolníků do „Schulungslehrgang Elbe“.<sup>164</sup> Základní představou bylo postavení jednotky dobrovolníků, kteří by se svými stroji naráželi do bombardérů protivníka a tím je zneškodňovali. Těsně před nárazem měli svůj letoun opustit na padáku. Jednalo se skutečně o dobrovolníky, nikdo piloty ke vstupu nenutil. Autorem a organizátorem akce, samozřejmě po (váhavém) odsouhlasení Göringem, byl Hajo Herrmann, v té době velitel 9. Fliegerdivision, pod něhož spadaly přečvičující se KG(J) útvary. Víme jistě, že někteří příslušníci KG(J) výzvu přijali. K nim se přidali letci z různých cvičných (JG 101, 102, 103 a 104) a dalších jednotek (EJG 1, LKS 3, KG 100 atd.), jejichž rozhodnutí zřejmě podpořil i fakt, že letecký výcvik v této době fakticky skončil.<sup>165</sup>

V krátkosti uvedme nejdůležitější fakta operace. Herrmann svoji myšlenku dokázal dostat až na nejvyšší velení Luftwaffe, protože 18. března 1945 byl na Lw.FüSt. diskutován problém přidělení techniky pro úkol. Herrmannův požadavek na „1000 až 2000“<sup>166</sup> letadel nebyl respektován a z diskuze vzešel závěr, že reálně by bylo k dispozici maximálně okolo 600 kusů Bf 109\*\*. Rozhodnutí o jejich nasazení ale bylo požadováno po Göringovi.<sup>167</sup>

Göring pravděpodobně vyčleněné množství stíhaček Bf 109 snížil, protože 3. 4. 1945 rozhodl Koller (Chef d.Genst.) o provedení akce (naplánované „IX. Fl.Korpsem“, jak je řečeno) celkem 150 piloty, pro které měl Gen.Qu.6.Abt. nalézt 180 letadel.<sup>168</sup> I takovéto množství však bylo v situaci bez dodávek nové techniky z výroby

\* Název celé akce lze nalézt v několika podobách. V deníku OKL je označována jako „S.O.-Grosseinsatz“, přičemž S.O. znamenalo „Selbst-Opfer“. Později přešlo na „S.O. Unternehmen „Werwolf““ a dále jen na „Werwolf“ nebo „Unternehmen Werwolf“. V dalších dokumentech nalezneme název „Schulungslehrgang Elbe“.

\*\* Rozhodně stojí za zmínku, s jakými počty techniky OKL v této době kalulovalo. S vzhledem na ukončení výroby Bf 109 počítalo vrchní velení celkem s 1800 kusy Bf 109 k dispozici. 800 z nich muselo zůstat pro roli Nahaukflärer, do doby přechodu na typy Ta 152 a Me 262. 600 letadel bylo požadováno Herrmannem a zbylých 400 kusů muselo zůstat na krytí ztrát stíhacích útvarů. Tolik úvaha OKL.

problémem. O dva dny později se v této souvislosti na OKL opět hovořilo o „S.O.-Unternehmen »Wehrwolf«“. Peltz potvrdil, že přípravy jsou uzavřeny a z psychologického hlediska by bylo dobré nenechávat piloty dlouho čekat. Náčelník Lw.FüSt. (Christian) a Ia Lw.FüSt. byli k celé akci velice skeptičtí a nesdíleli optimismus 9. Jaddivision, tedy Herrmanna.<sup>169</sup>

K nasazení došlo 7. 4. 1945 a dle zápisu v KTB OKL se ho účastnilo 184 „S.O. Besatzungen“. Za tři dny velení Luftwaffe celou akci vyhodnotilo. Dokumenty pro vyhodnocení zpracoval nepochybně sám Hajo Herrmann. Vzlétlo celkem 183 letadel. 106 pilotů, ze kterých 23 dosáhlo úspěchu, se vrátilo, z toho 50 se svými stroji. O 77 pilotech nebyly v té době informace. V ten samý den dostalo Lfl.Reich (a IX. Fl.Korps(J)) od OKL nařízení zbavit zbylé piloty jejich závazku dalšího nasazení a operaci neopakovat. Tím ze strany OKL akce skončila.<sup>170</sup>

Schulungslehrgang Elbe byl organizován na dvou místech. Jedna část byla ve Stendalu a druhá na letištích v Praze a okolí. Vzpomínky v Praze a okolí dislokovaných pilotů KG(J) 6 v několika případech potvrzují použití strojů jednotky personálem „Schulungslehrgang Elbe“. Příslušník 6./KG(J) 6 Johannes Saathof výslovně uvedl, že Bf 109 ze II./KG(J) 6 byly předány „Rammkommando“, celkem 49 Bf 109K-4.<sup>171</sup> Bohužel žádný oficiální dokument o použití techniky KG(J) 6 k účelu akce nemáme k dispozici. I když je představa odebrání letadel jednotce ve výcviku, navíc před jeho ukončením, neobvyklá, nemůžeme svědectví několika nezávislých pilotů prohlásit za omyl. Navíc musíme mít stále na mysli, že velitelem obou útvarů byl Hajo Herrmann.

Musíme přiznat, že zatím není jasné, jaký byl na letištích v okolí Prahy vztah obou skupin personálu (jedné z KG(J) 6 a druhé ze Schulungslehrgang Elbe) a techniky. Piloti druhého útvaru nelétali, pouze vyčkávali na rozkaz o nějaké akci. Personál KG(J) 6 však pokračoval ve výcviku a začínaly se množit případy „operačního nasazení“. Zajímavý detail uvedl Saathof ve svých vzpomínkách – Oberst. Hogeback údajně účast svých pilotů v celé akci zamítnul. Náзор velitele KG(J) 6 byl tedy jasný.

## Duben 1945

Duben 1945 znamenal faktický zánik útvarů KG(J) s vrtulovými letouny. Ještě 1. 4. 1945 se III./KG(J) 27 znovu dostala do souborů s Američany, ale výsledek byl stejný jako den předtím.<sup>172</sup> Piloti jednoduše nebyli školeni na stíhací soubor a při početní převaze Spojenců neměli s pístovými stroji sebemenší šanci.

Již 3. dubna 1945 se objevila v situační zprávě operačního velení Luftwaffe (Lw.FüSt.) a v diskuzích na OKL pro oblast Reich zpráva: „KG(J) 27 nebude v dohledné době přezbrojena na Me 262, Ia FüSt. předpokládá její zrušení.“ Důvodem ke zrušení byl tedy zřejmý fakt, že útvar nebude moci být v dohledné době přezbrojen na Me 262, jak to navrhoval plán Golloba z konce ledna 1945, ale i další citované dokumenty. Tím udržení útvaru ztratilo pro velení Luftwaffe smysl, protože, jak ukázaly výsledky nasazení s pístovou technikou, tímto způsobem nemohly být v tehdejší situaci použity. Jen připomeňme, že dle záměru Golloba z konce ledna 1945 měl být výcvik na Messerschmitttech 262 zahájen u KG(J) 27 právě v dubnu 1945.

O den později nařídil Lw.FüSt. velení Luftflotte Reich co nejdříve rozpustit KG(J) 27 a piloty I. a II. Gruppe převést pod Gen.d.J. a piloty III. Gruppe pod Gen.d.Schl. Zbylý personál pak měl být přesunut pod 10. a 11. F.S.Jäg.Div., tedy do pozemního nasazení.<sup>173</sup> Vzhledem ke katastrofální válečné situaci popsané výše se z rušené jednotky stala vítaná „zásobárna“ personálu, techniky a vybavení. Proces rušení začal okamžitě. Už 6. dubna 1945

informovalo velení IX. (J)Fliegerkorpsu svoji 9. Fliegerdivision, že na základě diskuze s Chefing.Lfl.Reich předá III./KG(J) 27 třináct svých Fw 190A-9/R11 a pět Fw 190A-8 jednotce JG 2. Přelet měly uskutečnit posádky III./KG(J) 27.<sup>174</sup> Stejně tak se ve stejném čase mnozí v odposlechnutých radiodepeších rozhodnutí o „rozebírání“ personálu a vybavení KG(J) 27. Obslužný personál většinou posiloval KG(J) 54 a KG 51, technika přecházela buď do rezerv, nebo k jiným útvarům. Například 7. dubna IX. (J)Fl.Korps definitivně rozkázal 9. Fliegerdivision, aby III./KG(J) 27 předala své stroje JG 2.<sup>175</sup> Letci z KG(J) 27 byli na základě rozhodnutí ze 4. 4. 1945 rozděleni následujícím způsobem – ti se zkušenostmi s Bf 109 měli přejít pod správu G.d.J., tedy do stíhacích jednotek, ti se zkušenostmi s Fw 190 do jurisdikce G.d. Schlachtfliieger, tedy do bitevních jednotek.<sup>176</sup> To se nakonec v některých případech stalo a konec války tak letci strávili například v JG 53, KG(J) 54 nebo SG 1, SG 77 a zřejmě i SG 2 a SG 10.<sup>177</sup> Jednotka tím byla definitivně zrušena. O několik dní později, 8. dubna 1945, přišlo další důležité rozhodnutí. Göring vyslovil svoji další představu o postupu vyzbrojování jednotek Messerschmittu 262. Přezbrojení, resp. vyzbrojení, se mělo soustředit do třech Jagdgeschwader – JG 7, KG(J) 54 a JG 300 – a v důsledku toho měly být KG(J) 6 a KG(J) 55 zrušeny.<sup>178</sup>

Lw.FüSt. tedy 9. dubna 1945 vydal rozkaz Lfl.Reich o zrušení Stab, I. a II./KG(J) 6 a Stab, I., II. a III./KG(J) 55. Ve zdůvodnění opět figuroval fakt, že jednotky nebudou moci být v dohledné době („... in absehbarer Zeit...“) vybaveny proudovou technikou.<sup>179</sup>

Uvolněný letecký personál (piloti) měl být nadále použit v rámci stíhacích jednotek, tedy pod Gen.d.J., což se víceméně shoduje se situací u KG(J) 27 (piloti Bf 109 pod řízením G.d.J.). Letouny se měly využít v rámci Lfl.Reich. Radiopersonál byl dán k dispozici Höh.Nafü Ob.d.L., ostatní personál, včetně vybavení, měl sloužit k postavení 10. Fsch.Jg.Div. a měl být shromážděn v Gratzu do 20. 4. 1945. Zbylé palivo mělo být ihned nahlášeno na Lg.Kdo. VII a VIII, stejně jako pozemní vybavení jednotek. Provedení rozpuštění jednotek mělo být nahlášeno do 25. 4. 1945.<sup>180</sup>

Reálné provedení rozpuštění a následné osudy pilotů a techniky KG(J) 6 popíšeme ve zvláštní kapitole.

U KG(J) 55 máme trochu informací o personálu III. Gruppe, vyškolené na typ Fw 190. Letci ze III./KG(J) 55 byli částečně využiti pro přesun techniky svých kolegů ze III./KG(J) 27 a po 10. dubnu 1945 přelétali Fw 190 ze základny Wels přes Plzeň na jiná letiště (doloženy máme Halle, Cham, Merseburg). Zda naložili stejně i se svojí výzbrojí, nemáme potvrzeno. Je to však pravděpodobné. O pilotech I. a II. Gruppe dokumenty prozatím mlčí.

Pro dokreslení situace ještě uvedme, že stejný, opakující se důvod o nemožnosti brzkého vyzbrojení Me 262 přinesl 11. dubna 1945 další rozhodnutí Lw.FüSt. o zrušení útvarů – tentokrát Stab/KG(J) 54, II./KG(J) 54, III./KG(J) 30 a III./JG 1.

Uvedená rozhodnutí velení Luftwaffe ze začátku dubna 1945 tak z celé původní síly KG(J) útvarů ponechala už jen existující části s proudovou technikou – I./KG(J) 54, III./KG(J) 54 a III./KG(J) 6. K uzavření celého popisu působení KG(J) jednotek dodejme, že i ty byly nakonec 21. dubna 1945 také zrušeny.<sup>181</sup>

Tím v podstatě skončil celý záměr započatý na přelomu září a října předchozího roku. Reálně svého cíle nedosáhl, protože jen mizivé procento původně bombardovacích pilotů v útvarích s názvem „Kampfgeschwader-Jagd“ zasáhlo do boje proti bombardérům nepříteli. Můžeme o tom mluvit pouze v případě akcí pilotů Messerschmittů 262 v I., snad i III./KG(J) 54 od února 1945 a ojedinělých akcí III./KG(J) 6 v dubnu 1945.<sup>182</sup> Na vrtulových strojích se s nepřítelem utkaly pouze III./KG(J) 27 a I. a II./KG(J) 6. Nikoliv však s bombardéry, ale se stíhači. Protože se tímto dostaly do situace, na kterou nebyly vycvičeny, výsledek byl katastrofální.



## **KG 6 a KG(J) 6 v českých zemích**

Již v úvodu jsme naznačili, že hlavním tématem naší studie bude dění okolo jednotky KG 6. V následujícím textu proto popíšeme detailněji průběh jejího přeškolení na území protektorátu Čechy a Morava a její působení v našem prostoru. Protože byl útvar „první na řadě“ ve všech otázkách spojených s plánem přeškolení, poskytuje zároveň nekomplexnější příklad průběhu celé akce. Ostatní bombardovací útvary, jak bylo popsáno výše, byly ve výcviku vždy o něco pozadu, a tak přechod KG 6 na KG(J) 6 osvětlí problematiku nejlépe.

Pro zajímavost předešleme, že KG 6 se v Čechách objevila ještě před schválením celé akce přečvičení bombardovacích pilotů. Páteří dříve zmiňované operace Steinbock z počátku roku 1944 byla právě KG 6, která mohla na počátku ofenzivy nabídnout 116 strojů Ju 88 a Ju 188 (šest z nich bylo v cvičné verzi Ju 88A-14).<sup>183</sup> V průběhu operací se její Ju 88 krátce objevily v Praze. Stalo se tak 15. března, kdy ihned po návratu na belgickou základnu Melsbroek z nočního letu nad Londýn se část III./KG 6 (a možná i II. Gruppe a Stab/KG 6) přesunula do Prahy-Ruzyně.<sup>184</sup> Důvod přesunu neznáme, ale pravděpodobně se jednalo o krátký odpočinek v bezpečném zázemí. Již 20. března byly však zmíněné části zpět, aby se mohly účastnit dalšího náletu na Londýn. Na konci operace Steinbock v květnu 1944 měla KG 6 jen 51 strojů Ju 88A a Ju 188A (Stab – 1 Ju 88A-14; I./KG 6 – 22 Ju 188A-2; II./KG 6 – 3 Ju 88A-4; III./KG 6 – 25 Ju 188A-2).<sup>185</sup>

Jak jsme již uváděli, 7. září 1944 byla KG 6 spolu s celým IX. Flg. Korpsem stažena ze západní fronty a přelétla na letiště v působnosti Lfl.Reich. K 20. září byla její I. Gruppe na „odpočinku“ („im Ruhe...“) na základně v Gerstungenu s 21 Ju 88A, II. Gruppe v Rödigensee s 27 Ju 88A a III. Gruppe se znovu vyzbrojovala v Rockau, kde disponovala 23 kusy Ju 188A.<sup>186</sup> Gruppe zde vyčkávaly a KG 6 byla mezitím zahrnuta mezi jednotky určené k přezbrojení na stíhací. Proto 19. října 1944 přišel nový rozkaz zanechat zde bombardovací Junkersy a přesunout se do Prahy.<sup>187</sup> Mezi 20. a 30. říjnem 1944 předala své stroje jiným jednotkám a zahájila přesun na nové základny. V této době (20. 10. 1944) disponovala následující technikou:

- I./KG 6 – 25 kusy Ju 88A-4, 5 ks Ju 88A-14, 1 ks Ju 88R-2 a jedním kusem Ju 88G-1
- II./KG 6 – 25 kusy Ju 88A-4, 4 ks Ju 88A-14, 3 ks Ju 88C-6
- III./KG 6 – 20 kusy Ju 188A-2, 3 ks Ju 88A-4 a 1 ks Ju 88A-14<sup>188</sup>

Přestože už byl celý IX. Flg.Korps mimo operační službu, stále se některé jeho jednotky účastnily sporadických akcí. Ještě 30. října 1944 tak ztratila 5./KG 6 jeden Ju 88A-4, který se i s čtyřčlennou posádkou Gefr. Rulemanna Grissona zřítil nad Hamburkem. Zřejmě v souvislosti s přesunem KG 6 do Prahy se dne 1. listopadu 1944 zřítil v Českém středohoří Junkers Ju 88C-6. Událost popisuje zpráva landrátu v Bílině pro Velitelství pořádkové policie v Praze. Dle zprávy kolem 13. hodiny narazilo letadlo „J 88 C-6 Werknummer 0750 356 KM-HV“ do vrchu Ostrý (718 m. n. m.) mezi vesnice Červený Újezd a Dřevce. Letadlo se zcela roztrátilo a shořelo. Příčinou havárie mohla být hustá mlha, neboť lesník žijící v blízkosti vypověděl, že letoun slyšel, ale pro hustou mlhu neviděl. Vyšetřující četníci našli v troskách těla čtyř letců, podle jejich dokladů to byl pilot Uffz. Heinz Sender (správně Heinz Sander, \*26. 1. 1922, Leverkusen), Gefr. Henry Demmler (\*25. 2. 1923, Crottendorf), Gefr. Heinz Seifert (\*5. 4. 1925, Dresden) a Obgefr. Horst Mohn (\*14. 12. 1921, Dresden). Přes podrobný popis je ovšem celá událost spojena s řadou nejasností.

V neobvykle přesném četnickém záznamu „J 88 C-6 Werknummer 0750 356 KM-HV“ lze snadno rozpoznat typ i verzi letadla, výrobní číslo i Stammkennzeichen. Záznamy Luftwaffe potvrzují přítomnost Ju 88C-6, W.Nr.750356, Stamm KM+HV v červenci 1944 u NJG 3. Několik nočních stíhaček po stažení do Německa v září 1944 skutečně KG 6 obdržela. Zatímco I. Gruppe dostala 3 kusy Ju 88G-1 (o všechny během měsíce zase přišla – 2 zničila nepřátelská akce, patrně bombardování, třetí, zřejmě poškozený, byl odeslán do opravy), II. Gruppe dostala 3 starší stroje ve verzi Ju 88C-6, které získala pravděpodobně právě od NJG 3. Úkol nočních stíhacích speciálů během krátké dvouměsíční služby u I., resp. II./KG 6 není jasný. Mohly být použity v původní roli doprovodných stíhačů, ale pravděpodobnější je jejich uvažované využití jako nočních naváděcích strojů. Tomu by nasvědčovalo, že posádkou nebyli vycvičení noční stíhací letci, ale veteráni z KG 6.

V příslušnosti a samotném počtu členů posádky jsou další nejasnosti. Dokument „Erkennungsmarkenverzeichnis Abgang“ sepsaný 6. prosince 1944 u 9./KG 6 (vlastně již u 9./KG(J) 6) uvádí vyřazení z důvodů zřícení letadla s následkem smrti dne 1. 11. 1944 jména Heinz Sander, identifikační známka č. 53578/625 (odpovídá příslušnosti k 3./Erg.Kampfgruppe 2 zrušené již v březnu 1941, byla nahrazena např. Erg.Staffel/KG 6), Henry Demmler č. 55510/162 (odpovídá 1./KG 77 resp. 1./KG 6) a Horst Mohn č. 55510/164 (odpovídá rovněž 1./KG 77 – 1./KG 6). V seznamu chybí Heinz Seifert, uvedený ve zprávě landrátu, a naopak je se stejným důvodem vyřazení jako předchozí uveden Peter Crombach, identifikační známka č. 53565/201 (jako jediná odpovídá 9. Staffel LG 1 resp. 9./KG 6). V evidenci Deutsche Dienststelle je pilot Uffz. Heinz Sander veden u 9./KG 6 a jeho jméno bylo mezi 19 německými vojáky exhumovanými v roce 1995 na hřbitově v Bílině. Dnes je pohřben na Soldatenfriedhof Mariánské Lázně. Pohřeb 4 členů posádky na hřbitově v Bílině dokládají také historické fotografie. Ovšem podařilo se také zjistit, že Henry Demmler byl pohřben v rodné obci Crottendorf na německé straně Krušných hor. Henry Demmler, rovněž dle dokumentů z Deutsche Dienststelle, byl od září 1941 veden ve stavu 3. Kompanie Fliegerausbildungsregiment 61 v Oschatz, kde nosil identifikační známku č. 1480. V březnu 1943 byl zařazen k nejprve k 10. Staffel, od června 1943 k 11. Staffel KG 6 a obdržel novou, již zmíněnou známku (která by však číslem měla odpovídat 1. Staffel). Od října 1943 až do dne havárie 1. listopadu 1944 sloužil u 9. Staffel.

Kolik letců bylo na palubě letadla původně určeného pro 3 členy posádky tedy není jisté. Také uváděná příslušnost k 9./KG 6 je pochybná, neboť III. Gruppe jako jediná žádné noční stíhačky nedostala, II. Gruppe zase koncem října 1944 odevzdala všech svých 25 Junkersů včetně 3 nočních speciálů Ju 88C-6 a I. Gruppe měla verze Ju 88G-1.

### **Přesun a příprava základen**

Mimo uvedenou epizodu se zbytek jednotky začal přesouvat na nově určené základny v okolí Prahy. Stab a I. Gruppe měly obsadit letiště Praha-Kbely (Prag-Gbell), II. Gruppe základnu v Klecanech (Prag-Kletzan) a III. Gruppe pak Prahu-Ruzyni (Prag-Rusin). Všechny uvedené Gruppe byly v této době vedeny jako „Umrüst. u. Umschul.“, tedy v přezbrojení a přeškolení.

Stab/KG(J) 6 se usadil nejspíše v Praze-Ruzyni, kde je od 20. listopadu 1944 zaznamenáván. V původních dokumentech je ale jeho umístění udáváno různě. K 10. 10. 1944 jej materiálově Gen.Qu.6.Abt. zaznamenávají nejprve v Praze-Kbelích a až o deset dní později v Praze-Ruzyni. Zde je Stab/KG(J) 6 uváděn také 10. 1. 1945. Telefonní seznam jednotlivých stanovišť pražské



vojenské posádky udává pozici ústředny „Stab/K.G.(J) 6“ v „Prag XIX Wokowitz“, tedy u Ruzyně.

Velení útvaru měl už přes jeden rok v rukách Obstlt. Hermann Hogeback, I. Gruppe vel. Maj. Ernst Haller, II. pak Maj. Hans-Joachim Faulhaber a III. spravoval Kap. Hans Baasner.

Jednotka spadala pod IX. Fliegerkorps, který náležel od 12. 9. 1944 do svazku Luftflotte Reich. Minimálně od 10. října 1944 byla KG 6 spolu s ostatními útvary určenými k přecvičení uváděna ve svazku III. Jagdkorpsu, od 10. 11. 1944 však jeho funkci převzal IX. (J)Fliegerkorps. Zároveň se změnilo i označení jednotky na KG(J) 6, které je v původních dokumentech obvykle uváděno ve formě „K.G.(J) 6“.

Přesun nebyl jednoduchou záležitostí, protože se jednalo o velké množství personálu a také techniky, kterou disponovaly především pozemní části, tedy Flughafenbetriebskompanie (F.B.K.). Vše se muselo vozit vlakem. Celá železniční síť však už od jara 1944 zažívala neustálé spojenecké útoky, což cestu zajisté komplikovalo. Pro představu uvedme, že každou Gruppe tvořilo mezi 500 až 800 lidmi, a to hovoříme pouze o personálu, který se přesunul na nové působiště.

Část původních osádek odešla v rámci bombardovacího letectva k jiným jednotkám, část změnila své působiště a dostala se například k transportnímu letectvu nebo k nočním stíhačům. To byl případ především navigátorů. O personálu, který měl v jednotce zůstat a absolvovat přecvičení na stíhací roli, rozhodoval samotný útvar, resp. IX. Fliegerkorps. Nicméně i ti, kteří museli KG 6 opustit, zůstávali nadále v podřízenosti G.d.K. (pokud nakonec nebyli zařazeni pod jiný druh letectva) a Luftwaffe.

Vyšší letectví velitelé (tzn. ti, co skutečně létali) odešli ke zkrácenému stíhacímu výcviku k Jagdgruppe Ost (na začátku listopadu 1944 přetransformované do III./EJG 1), aby následně zajišťovali výcvik ostatních pilotů přímo u jednotky. Především šlo o velitele Gruppe, Staffel a pravděpodobně snad i nejzkušenější piloty. Jagdgruppe Ost sídlila na letištích Rosenborn, Gäbersdorf, Schönfeld-Seifersdorf a Weidengut. Bohužel z dostupných zlomků původních dokumentů se nám dosud nepodařilo identifikovat žádného konkrétního pilota ze sestavy KG 6, který by stíhací kurz absolvoval. Bezpochyby jej absolvovali minimálně výše jmenovaní velitelé jednotlivých Gruppe a s velkou pravděpodobností i Staffel. Na druhé straně bylo samozřejmě nutné připravit nové základny. Všechny ležely v působnosti Luftgau XVII v dosud poměrně klidném zázemí. To byl také jeden z důvodů jejich výběru pro přecvičení. Přípravu prováděl i personál jednotky, takže někteří z jejich příslušníků se v cílových destinacích objevili dříve než ostatní. Jako příklad uvádíme Fw. Franze Gappa, příslušníka 8./KG 6. Franz Gapp byl v této době zkušeným letcem s 1531 lety na svém kontě (9. 6. 1944). Jako Gruppenflugehler IV./KG 30 během května a června 1944 prováděl hlavně přejímací, zkušební a školní lety s Ju 88 a Ju 188 v Lüneburgu. Od 9. 6. 1944 však nelétal a důvod neznáme. Nicméně na konci října 1944 už byl na letišti v Praze-Ruzyni, kde 28. 10. 1944 zahájil lety na kurýrních strojích jednotky. Šlo pravděpodobně o seznamovací lety s okolím základny pro další potřeby útvaru. Při této činnosti využíval Fw 44 (BE+LA), Go 145 (3E+CX) nebo Bf 108 (TG+LC). Vše to byly stroje útvaru KG 6, které si ponechal i po odevzdání bombardovací operační techniky.

Ve stejné době musely začít přicházet i první cvičné stroje určené přímo pro přecvičování osádek, tzn. Bü 181 a Ar 96. V souhrnné zprávě o stavu jednotky nejsou ještě 31. 10. 1944 uvedeny, ale Gapp už 30. října provedl dva krátké lety nad základnou v Ar 96 (předpokládáme, že verze B) s označením „červená 7“ a „černá 15“. O tři dny později už zde s „černou 15“ předvedl 30minutovou akrobacii.

Stroje nepochybně náležely do stavu jednotky, zde III./KG 6, a byly jí přiděleny pro výcvik. V této době se totiž v Praze-Ruzyni nenalézal žádný jiný útvar Luftwaffe, do kterého by Arada mohla patřit. Navíc „sdílení“ techniky s jiným útvarem (v zázemí) nebylo asi příliš preferované. Každý byl za svoji techniku odpovědný a jakékoliv případné škody nebo náklady musely být zdůvodňovány.

Celý plán přecvičení se v této době dostával do realizace v podobě konkrétních kroků. Úřad Gen.Qu.6.Abt. tak v poslední den října a ve dvou následujících rozhodl o přidělení cvičné techniky pro pokračovací výcvik ke KG 6 (uvedené jako „K.J.G. 6“).<sup>189</sup> Tu reprezentovaly dvousedadlové Bf 109G-12 a jednosedadlové Bf 109G-6 a Fw 190A (bez uvedení verzí). Počty a skladba pro jednotlivé Gruppe jsou uvedeny v tabulce „Assignment of training A/C from Gen.Qu.6.Abt.“ na str. 41 v tištěné publikaci.

Dohromady měla celá KG 6 využívat čtrnáct kusů Bf 109G-6, čtyři kusy Bf 109G-12 a osm kusů Fw 190A, celkem tedy 26 letadel. Ve stejnou dobu vykazovala ve svém stavu 110 pilotů (Stab – 4; I. Gruppe – 29; II. Gruppe – 34; III. Gruppe – 43).

Uvedená technika dorazila vzápětí, protože už 6. 11. 1944 létal Franz Gapp v Ruzyni na Fw 190, „červená 3“ a o dva dny později na „červené 1“.

Definitivní potvrzení cvičných letadel ve stavu jednotky nám přináší dokumenty Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung z 10. listopadu 1944. V nich KG 6, už označovaná jako „K.G.(J) 6“, uvádí následující počty – viz tabulka „Training A/C in KG(J) 6 – 10.11.1944“ na str. 41 v tištěné publikaci.

Mírné rozdíly mezi údaji Gen.Qu.6.Abt. a realitou jsou lehce vysvětlitelné – stroje k tomuto dni ještě nedorazily všechny.

Důležitá událost nastala na počátku listopadu 1944, kdy bylo velením Luftwaffe rozhodnuto o změně názvu jednotek na „K.G.(J).“ a jejich podřízení nově vzniklému, resp. přejmenovanému IX. (J)Fliegerkorpsu. Tuto organizační změnu máme doloženou pouze rozkazem OKL o vytvoření „KJG 55“ ze 4. 11. 1944, ale stejně tomu muselo být i u ostatních jednotek. Přesné datum není známo, nejpozději to však muselo být 10. 11. 1944, kdy už uvedenou změnu zahrnovaly další dokumenty. Dříve uvažovaný III. Jagdkorps zmizel z oficiálních dokumentů a přecvičované KG(J) útvary zůstaly pod velení Dietricha Peltze.

## Představení správní moci

Aktivita spojené se zahájením přeškolení jednotky začaly na konci října 1944. Personál a vybavení postupně přicházely na nové základny v protektorátě. Náhly příchod a soustředění velkého množství vojenského personálu v okolí Prahy měly zřetelný vliv. KG(J) 6 rázem představovala jednu z nejsilnějších vojenských jednotek v oblasti. Její činnost se neomezovala jen na přidělené letecké základny, ale personál musel být ubytován, zásobován potravinami i běžným spotřebním zbožím. To jistě významně zasáhlo do již tak napjaté situace v zásobování. Uvažovaný bojový výcvik měl i zcela specifické požadavky rovněž přesahující obvod přidělených základen. Jednalo se o zřízení nebo využívání leteckých střelnic. Střelba byla jedním z úkolů, který se museli bombardovací letci naučit zcela od začátku. Armáda, v tomto případě Luftwaffe, tedy oficiálně informovala místní správní moc, úřad Státního ministra pro Čechy a Moravu, a seznámila ji s celým záměrem.

První schůzka se uskutečnila 2. listopadu 1944 a zástupci Luftwaffe – „Chef des Ausquartierungstabes beim Oberbefehlshaber der Luftwaffe“ Generalleutnant Herbert Sonnenburg (Chef des Ausquartiermeisterstab, Generalquartiermeister/2. Abt./OKL) v doprovodu Generalmajora Wilhelma Völka (byl velitelem

Flughafen-Bereichs-Kommando 2/XVII v Praze-Kbelích spadajícího pod Luftgau XVII) – představili zástupcům správní moci (osobu není možné identifikovat) plán s přesunem útvarů IX. Fliegerkorpsu do Protektorátu. Zpráva sepsaná pro státního ministra SS-Obergruppenführera K. H. Franka hovoří stručně o následujícím:

*„Od IX. Fliegerkorps budou do Protektorátu přeloženy:*

*1 Geschwader složená ze 3 Gruppe, u každé 50 strojů, na letiště Praha Kbely, Praha Ruzyně a Klecany, Geschwaderstab v Praze.*

*1 Geschwader složená ze 3 Gruppe, u každé 50 strojů, na letiště Hradec Králové, Chrudim a Kostelec nebo Pardubice, Geschwaderstab v Hradci Králové.*

*Štáb IX. Fliegerkorps bude zřízen nejspíše na sudetoněmeckém území v blízkosti protektorátní hranice u Litomyšle. Přesné místo není ještě určeno, závisí na možnostech kabelového spojení.*

*Geschwader budou vybaveny stíhacími stroji (Focke-Wulf 190) a přeškoleny. Mají zůstat v Protektorátu.*

*Na letiště Plzeň a České Budějovice budou přesunuty Ergänzungstruppen IX. Fliegerkorpsu.*

*Stíhací stroje umístěné dosud v Pardubicích zůstanou rovněž k obraně v Protektorátu.“*

První z jmenovaných jednotek byla samozřejmě KG 6, druhá, umístěná na základnách ve východních Čechách, pak KG 30. Přesnost sdělení je poplatná účelu, takže například zmíněné vyzbrojení typem Focke-Wulf 190 nekorespondovalo s reálným stavem věcí. Ale pro správní úřad K. H. Franka to nemělo žádný význam.

Mnohem zajímavější jsou obecnější informace o tom, že jednotky mají zůstat v Protektorátu a že útvary umístěné dosud v Pardubicích, čímž je zřejmě myšlena doplňovací SG 151, „zůstanou rovněž k obraně Protektorátu“. Kontext naznačuje, že přítomnost jednotek byla vysvětlována nejenom potřebou jejich výcviku, ale i následně obrany území Protektorátu. Byla by to první konkrétnější zmínka o operačním záměru s jednotkou KG(J).

Další zprávu obdržel K. H. Frank 22. listopadu 1944. V ní se stručně shrnuje současný stav přemísťování jednoho z útvarů.

*„V návaznosti k mé zprávě z 2. 11. 1944 Nr. 1380/44 g, kterou přikládám v příloze, hlásím: v Hradci Králové umístěná Geschwader obsadila letiště Hradec Králové, Chrudim a Prostějov. Štáb se nachází v Hradci Králové. Do Pardubic byly přeloženy jednotky Luftwaffe, které byly doposud ubytované v Hradci Králové.*

*Štáb IX. Fliegerkorpsu bude nyní zřízen v Horním Bavorsku, protože odtud je nejlepší kabelové propojení do všech směrů.*

*Jakmile bude přistě náčelník štábu IX. Fliegerkorpsu v Praze, bude se hlásit u pana státního ministra, informuje ho o stavu přeškolení a vybavení eskader a o úkolech pro obranu vlasti.“*

Souhrn se samozřejmě týká druhé z jednotek v Protektorátu – KG(J) 30. Útvar už tedy byl na nových základnách.

Mnohem obsáhlejší schůzka proběhla na konci měsíce 27. 11. 1944. Do Prahy přicestoval náčelník generálního štábu IX. (J)Fliegerkorpsu Oberst. Erhart Krafft von Dellmensingen s Majorem Wolfgangem Wetterem (od 15. 10. 1944 na pozici Ib/IX. Fliegerkorps, od 15. 2. 1945 pak působil jako Ia/9. Fliegerdivision (J)). V černínském paláci předložili zástupcům ministra Franka mnohem podrobnější zprávu jak o záměru, stavu, tak i podmínkách celého plánu.

V první řadě Krafft konstatoval, že přesun byl proveden. Můžeme tedy brát jako fakt, že k tomuto datu byla jak KG(J) 6, tak i KG(J) 30 umístěny na svých základnách. Stejně tak Krafft potvrdil, že přeškolení „Kampfgeschwader na Jagdgeschwader“ bylo už zahájeno. Termín připravenosti k nasazení závisel na následujících skutečnostech:

- a) Kdy se podaří upravit letiště v protektorátu pro rychlejší stroje, kdy musí být především prodlouženy dráhy na 1500 m
- b) Zda počasí dovolí letecký provoz, protože každý budoucí stíhač potřebuje k přeškolení asi 40 letových hodin
- c) Na množství paliva, které bude k dispozici

Krafft tedy vymezil tři základní podmínky úspěšného přeškolení. I další sdělení zástupců IX. Fliegerkorpsu jsou velice zajímavá: „IX. Fliegerkorps počítá s tím, že přeškolení a nové vyzbrojení stíhacími stroji bude ukončeno během cca dvou měsíců (tedy do konce ledna 1945 – pozn. autora). Obě v Protektorátu umístěné Jagdgeschwader mají potom působit společně s jednou Geschwader v prostoru Passau (míněna zřejmě KG(J) 55 – pozn. autora) a s jednou Geschwader z prostoru Linz (míněna zřejmě KG(J) 27 – pozn. autora). Hlavními úkoly jsou obrana Mostu (Brüx) a oberschlesischen Raum (Horní Slezsko). Bude ještě ověřeno, do jaké míry bude nutná součinnost s útvary v prostoru Niederdonau.“

Krafft tedy nastínil základní úkoly přecvičených jednotek, kterými byla obrana rafinérií v Mostě a průmyslových oblastí Slezska, tedy oceláren a dolů na Ostravsku. V poli operační působnosti se však nacházel i celý prostor protektorátu s významnými zbrojovkami v Plzni a Praze a také s leteckou výrobou, přesunutou v rámci rozptylování tohoto průmyslu (Praha, České Budějovice, Tišnov, Brno, atd.). Zároveň Krafft uvádí, že všechny zmíněné jednotky IX. Fliegerkorpsu, tedy všechny útvary KG(J), měly při obraně spolupracovat. Zástupcům protektorátního ministerstva tedy předstřeli plán vzdušné obrany území, což jistě přivítali s povděkem. Koncept tak počítal s leteckou (stíhací) obranou určitého území nově přecvičenými útvary IX. Fliegerkorpsu. Je to první konkrétnější vyjádření o úkolu nově tvořené stíhací síly. Zde odkazujeme na dříve popsany dokument náčelníka generálního štábu Luftwaffe Karla Kollera z 11. 12. 1944.

Krafft však plány ještě více konkretizoval: „Vyzbrojení se uskuteční nejdříve stíhačkami typů Me 109 a Focke-Wulf 190. Jak nejdříve to bude možné, budou nasazeny nejrychlejší německé stíhačky Me 262. Pro nasazení těchto rychlých strojů bude muset být ještě vybudováno příslušensství, pro přistání za špatného počasí budou třeba dlouhé přistávací dráhy. Mimo stávající letiště musí být nalezeny další možnosti vybudování nových základen. Na nových letištích může pokračovat zemědělský provoz, ale musí být nalezeny startovací dráhy délky 1500 m a šířky 50 m a být co nejdříve upraveny.“

I v tomto sdělení najdeme důležité informace. Především Krafft potvrdil, že útvary nakonec budou vyzbrojeny proudovými Me 262. Pro ně se samozřejmě musely vybudovat základny s příslušnými parametry a to vyžadovalo čas. S předstihem proto byla informována správní moc příslušného území. Zajímavá je poznámka o stále možném zemědělském využívání ploch, která vychází vstříc zájmům ministerstva. To, na rozdíl od armády, muselo řešit hospodářské úkoly a jedním z nich bylo zemědělské zásobování obyvatelstva, ale především armády...

Na závěr Krafft omluvil velitele IX. Fliegerkorpsu, že neinformoval ministerstvo osobně. „Velitel IX. Fliegerkorpsu, General der Flieger Peltz, se toho času kvůli zvláštnímu úkolu nachází na západní frontě. Jakmile převezme velení nad IX. Fliegerkorpem, bude se při této příležitosti osobně hlásit u pana státního ministra.“ Peltz, v této době čerstvě jmenovaný velitel II. Jagdkorpsu, připravoval plány na letecký útok na západní frontě, později přetvořený do známé akce Bodenplatte.

Informování správní moci mělo své praktické důvody. Jak jsme již zmínili, jednu Geschwader tvořilo až 1500 osob a muselo se pro ně zařídit zejména ubytování a zásobování. Pro vlastní fungování jednotek bylo nutné nejenom připravit základny, což byla starost

Luftwaffe, resp. příslušného Luftgau, ale i další prostory, například střelnice pro praktický nácvik letecké střelby. Jak ubytování, tak i zřizování dalších zařízení mimo prostor základny se nutně setkávalo s civilním životem a tedy i správní mocí protektorátu. Vzájemné informování proto bylo nutné.

Veškerou tuto činnost si musela jednotka zařizovat sama. Jako příklad můžeme uvést zřízení střelnice pro II./KG(J) 6 usazenou v Klecanech, o které se nám dochovaly dostatečné záznamy. Vzhledem k tomu, že první doložené cvičné lety příslušníků II./KG(J) 6 v Klecanech máme z konce listopadu (26. 11. 1944), takže v této době už zde personál působil, musel útvár začít hledat vhodnou lokalitu a o ní pak vyjednávat s vlastníkem, ihned po přesunu na novou základnu. Předpokládáme tak proto, že už 30. 11. 1944 obdržela administrativa KG(J) 6 od vlastníka vybraného pozemku, firmy Zuckerfabriken Schöller und Co.A.G., potvrzení o souhlasu s dohodou o využití pozemku v době od 1. 12. 1944 do 31. 1. 1945 jako cílové plochy pro střelby. Lokalita se nacházela severně od silnice spojující Panenské Břežany a Předboj, asi 4 km severně od letiště v Klecanech. Celou dokumentaci, tzn. mapky se zakreslením pozic střelnice a dohodu s vlastníkem, pak KG(J) 6 zaslala 15. ledna 1945 na Státní ministerstvo pro Čechy a Moravu k rukám Standardführera Giesse. Opět tím informovala správní moc o zásahu mimo areál letiště.

Zajímavý je údaj o době využití pozemku jako střelnice. Dohoda byla uzavřena na dobu dvou měsíců, do konce ledna 1945. To se shoduje s citovaným sdělením Krafta úřadu K. H. Franka, že výcvik nových stíhačů bude trvat zhruba dva měsíce.

Každá Gruppe měla svůj vlastní prostor pro střelby. Víme, že III./KG(J) 6 využívala střelnici u obce Svárov, asi pět kilometrů jihozápadně od obvodu letiště Praha-Ruzyně.

Pro I./KG(J) 6 nám podobné údaje bohužel schází, nicméně situaci okolo střelnice lze dovozovat z jiných údajů. Okresní velitelství četnictva v Mladé Boleslavi obeslalo dne 21. prosince 1944 podřízené četnické stanice v Brandýse n/L., Jirnech, Klánovicích a Přezleticích s upozorněním na ostré střelby. Podle dokumentu připravuje Flugzeugführerschule B 14 cvičení ostré střelby na 28.–29. 12. 1944 v čase 8.00–12.00 hodin v Praze-Kbelích. Totožné oznámení přišlo na četnickou stanici Brandýs n/L. opět 5. ledna 1945, upozorňovalo na ostré střelby prováděné II./L.Flakabteilung ve dnech 3.–4. 1. 1945 od 14–17 hodin.

Obě nezvyklé zprávy budí podezření, že jen měly utajit ostré střelby v rámci zahájeného výcviku u I. Gruppe. Znovu se již podobné upozornění v denících četnických stanic neobjevuje, německé úřady již zřejmě nepovažovaly za nutné opět upozorňovat na střelbu prováděnou uvnitř vojenského prostoru široce obklopujícího letiště ve Kbelích.

Dalším velkým úkolem pozemní správy KG(J) 6 bylo nalezení vhodných ubytovacích prostor. Představu o rozsahu úkolu ukážeme na základě svodky zdravotníka jednotky z ledna 1945. Ta nám poskytuje podrobné údaje o počtu personálu jednotky.

Protektorát navíc musel vstřebat i druhý útvár, tzn. KG(J) 30 s dalšími téměř 1800 vojáky, a později také Stab Gen.Kdo.IX. (J)Fliegerkorps, což obnášelo dalších bezmála 500 osob. Nalézt zázemí pro takové množství personálu nebylo jednoduché.

Nejpodrobnější data máme opět k situaci ve II./KG(J) 6 v Klecanech. Piloti po válce vzpomínali, že byli ubytováni ve škole v Klecanech a odtud byli každý den odváženi na letiště. Jeden z pilotů ještě doplnil, že 4. Staffel obsadila zděnou budovu a 6. Staffel se dostala do baráků, patrně dřevěných.<sup>190</sup>

## Vybavení technikou

### Cvičné stroje

Zmínili jsme, že již 10. listopadu 1944 vykazovala jednotka ve svém stavu první kusy cvičných strojů. Ty reprezentovaly typy Ar 96B, Bf 109G-6 a G-12 a Fw 190A-8. U důvodů použití právě těchto letadel jsme se už zastavili. Není však prozatím jasné, jakým způsobem, tedy na základě jakého rozhodnutí, přicházely k jednotce ryze cvičné Bü 181 a Ar 96B. Podle Göringova rozkazu z 23. 11. 1944 se o dodávky cvičných letadel měl postarat G.d.J. (A. Galland), ale v textu není specifikováno, zda to měly být tyto stroje nebo typy stíhačů, určené pro výcvik.

Z identifikovaných letadel pro výcvik víme, že jak Bü 181, tak i Arada 96B pocházela většinou z bývalých škol nebo jiných výcvikových útvarů. Některá už za sebou měla bohatou služební kariéru. Například Arado Ar 96B, W.Nr. 1161, GA+JW, na kterém létal 25. 11. 1944 Josef Berners z 9./KG(J) 6, sloužilo už v říjnu 1940 v letecké škole FFS A/B 113 v Brně. I když je tento případ spíše výjimečný, chceme zdůraznit, že většina těchto typů přišla ke KG(J) 6 z jiných jednotek.

KG(J) 6 ale obdržela i několik zcela nových Ar 96B, kde se přímo nabízela dodávka od místního výrobce Avia nebo Letov. Identifikované stroje, tzn. ty zapsané v letových denících, jsou uvedeny v tabulce na straně 104 v tištěné publikaci.

Zatímco Arado 96B bylo prvním typem přiděleným KG(J) 6, druhý, ryze cvičný typ – Bü 181 – máme zaznamenán ve stavu jednotky až k 20. 12. 1944.<sup>191</sup> Přitom lety příslušníků KG(J) 6 na Bü 181 můžeme v jejich denících nalézt už mnohem dříve.<sup>192</sup> Z jakého důvodu útvár v pravidelných hlášeních o stavu neuváděl Bü 181, neznáme. Že by využíval techniku jiné jednotky, je nepravděpodobné. Navíc, doložené stroje se v různých záznamech stále opakují, takže u jednotky sloužila po celé období výcviku stejná letadla.

Stíhačí letouny určené pro pokračovací výcvik obdržela jednotka mezi 30. 10. a 10. 11. 1944. Jak jsme už uváděli, Gen.Qu.6.Abt. o jejich přidělení rozhodl postupně v období od 30. 10. do 3. 11. 1944, Franz Gapp už o tři dny později létal v Praze-Ruzyni na Fw 190, „červená 3“.

Letadla k zahájení přeškolování tedy byla minimálně v první dekádě listopadu k dispozici. Vlastní výcvik však začal poněkud později, protože se zřejmě čekalo na návrat „narychlo“ přeškolených letců ze „stíhačích“ kurzu u III./EJG 1.

Po tomto čase jejich stav kolísal v závislosti na poškozeních, ztrátách a haváriích během výcviku. Úřad Gen.Qu.6.Abt. ale 18. a 19. prosince 1944 rozhodl o přidělení dalších několika kusů Bf 109G-6 a Fw 190A. Důvodem bylo pravděpodobně spíše posílení stavu této techniky než úbytek způsobený haváriemi. Bylo to ale zároveň poslední doplnění cvičných letadel, což by se při prostém porovnání s počtem pilotů mohlo zdát jako zvláštní rozhodnutí. K 20. prosinci 1944 disponovala KG(J) 6 celkem 18 cvičnými Bf 109G a 12 cvičnými Fw 190. Naproti tomu vykazovala 160 pilotů (a k tomu ještě tři pro kurýrní lety), z nichž však pouze 11 bylo „vycvičených“, tzn. schopných operačního nasazení. Zjednodušeně řečeno 149 pilotů mělo projít (co nejrychlejších) přeškolením na 21 letadlech základního výcviku a 30 letadlech stíhačích výcviku.

Zde je nutné poznamenat, že uvedený model přecvičení byl zvolen se záměrem co největšího zkrácení doby. Pro řádný výcvik personálu KG(J) útvarů byla budována Erg.KG(J), jež ho měla v budoucnu zajišťovat. Proto už nedošlo po prosinci 1944 k žádnému dalšímu přidělování cvičných letadel ke KG(J) útvarům. Naopak, velké množství jich přišlo právě k Erg.KG(J).

Poslední podrobný záznam stavu cvičné techniky z 10. ledna 1945 uvádí následující počty (viz tabulka „Training A/C in KG(J) 6 - 10.1.1945“ na str. 46 v tištěné publikaci).

## Operační stroje

V operační technice, kde bylo původním záměrem vyzbrojení typy Bf 109G-14 a Fw 190A-8, došlo mezi 10. až 20. listopadem 1944 ke změně a typová skladba přešla na nejmodernější Bf 109G-10, K-4 a Fw 190A-8/9/R11. Přímo 20. 11. 1944 rozhodl úřad Gen.Qu.6.Abt. poprvé o přidělení této techniky ke KG(J) 6. K I. Gruppe bylo určeno 19 ks Bf 109G-10, ke II. Gruppe 13 ks Bf 109K-4. Třetí Gruppe prozatím nedostala nic. O den později doplnil úřad dodávku k I. Gruppe o dalších 7 kusů Bf 109G-10. Uvedené rozhodnutí obdržela jednotka obratem, neboť již 20. 11. vykazovala „26 ks Bf 109G-10 na cestě k I. Gruppe a 13 ks Bf 109K-4 na cestě ke II. Gruppe“.<sup>193</sup> Z uvedených faktů je zřejmé, že rozhodnutí výzbrojního úřadu o přidělení techniky bylo velice rychle komunikováno přímo k útvaru.

Den, kdy přišel první operační stroj ke KG(J) 6, neznáme. Není však nijak důležitý, protože i vlastní procedura nedává možnost jednoznačného určení. Ze sběrného centra Luftwaffe, kde se soustřeďovala letadla převzatá od výrobců, případně z oprav, byly letouny přelétány k jednotkám pod hlavičkou Fl.Ü.G, jejichž piloti transportovali stroj přímo k útvaru. Po přeletu letadla příslušníky Fl.Ü.G jej protokolárně převzala jednotka. Převzetí proběhlo včetně přejímacího letu personálem jednotky. Dobrým příkladem mohou být přejímací lety Franze Gappa, příslušníka III./KG(J) 6 (toho času však působícího u I./KG(J) 6 v Praze-Kbelích) v únoru 1945. Ve Kbelích vyzkoušel při přejímce celkem osm Bf 109, s velkou pravděpodobností Bf 109G-10/R6 z produkce Erla v Lipsku. Je tedy obtížné určit, kdy přesně se dostal první bojový stroj do stavu.

Samotný útvar nahlásil poprvé bojové stroje ve svém stavu 30. listopadu 1944, kdy potvrdil 4 ks Bf 109G-10 v operační způsobilosti u Stab I./KG(J) 6, 15 ks neoperačních Bf 109G-10 u I./KG(J) 6 a dva kusy neoperačních Bf 109K-4 u II./KG(J) 6.<sup>194</sup> Vzhledem k malému počtu dochovaných letových deníků nejsme schopni uvedené datum zpřesnit nějakým zaznamenaným letem pilota na Bf 109G-10 nebo K-4.

Po tomto datu postupně počet dodaných strojů rostl a s ním i počet operačně způsobilých kusů. Jak jsme již uvedli dříve, za operačně způsobilý byl letoun prohlášen po kontrole útvary dílnami a po odstranění případných drobných závad. Procedura mohla obsahovat také doladění funkcí všech systémů, například vstříkování methanolu a vody do motoru, kalibrace radiostanic, seřízení všech zbraní atd. To je však naše dedukce, kterou nemáme podloženu nějakým dokumentem či jiným materiálem.

Operačně způsobilé stroje pochopitelně nezůstaly stát, ale začlenily se do výcviku personálu. Jakmile pilot dosáhl dostatečných schopností v ovládní jednomotorového letounu, začal provádět lety s operačními typy. Sžítí se s technikou, kterou měli následně používat v boji, bylo důležité. To se samozřejmě neobešlo bez nehod a havárií.

Další dodávku operačních strojů nařídil úřad Gen.Qu. ve druhé polovině prosince (17., 18. a 20. 12. 1944).<sup>195</sup> Obsahovala 26 kusů Bf 109K-4 směřovaných ke II./KG(J) 6 a první tři Fw 190A-8/R11 ke III./KG(J) 6. Dodejme, že se jednalo o jediné tři Fw 190A-8/R11, tedy k bojovému nasazení určených verzí Focke-Wulfu, které III. Gruppe obdržela. V prosinci 1944 už bylo s velkou pravděpodobností rozhodnuto o změně operačního typu

této Gruppe na Me 262 (viz dříve) a tak nemělo smysl přidělovat útvaru další Fw 190.

Poslední podrobný výkaz o stavu techniky KG(J) 6, který máme k dispozici, nese datum 10. ledna 1945. Především, že k tomuto datu měla jednotka disponovat celkem 21 Messerschmittů Bf 109G-10 u I./KG(J) 6, 22 Bf 109K-4 u II./KG(J) 6 a pouze dvěma kusy Fw 190A-8/R11 u III./KG(J) 6. Tak to určil výzbrojní úřad. Reálnou situaci ukazuje tabulka „Combat A/C in KG(J) 6 - 10.1.1945“ na str. 47 v tištěné publikaci.

Proces dodávek operační techniky běžel, ale byl poplatný schopnostem leteckého průmyslu a reálným potřebám jednotky. Úřad Gen.Qu. přiděloval letadla a především jejich nejvýkonnější verze po kusech, tak jak je dostával od výrobců. Jen výjimečně mohl přidělit sumu více než 15 strojů.

Letadla přicházející k útvaru nemusela být výlučně zcela nová. Pochopitelně se využívaly i kusy přeřazené z jiných jednotek a především z oprav. To nastalo v případě I./KG(J) 6, kdy všech pět v prosinci 1944 nově příšlých Bf 109G-10 byla letadla z opraven.<sup>196</sup> Současně v prosinci 1944 I. Gruppe odeslala k opravám tři Messerschmittů. Obdobně začala běžná starost o přidělenou operační techniku také u II./KG(J) 6 s Bf 109K-4, která musela ozelet tři opravované Stodevítky.<sup>197</sup>

V druhé polovině ledna přidělil úřad Gen.Qu. jednotce dalších celkem 15 Bf 109K-4 ke II./KG(J) 6 a plných 44 Bf 109G-10/R6 (v rozmezí pěti dnů) k I. Gruppe.<sup>198</sup> Svůj první Me 262A-1 měla obdržet III. Gruppe. Přes určité ztráty způsobené výcvikem se síla útvaru postupně zvyšovala.

V únoru 1945 měl své první čtyři Messerschmittů Bf 109G-10/R6 dostat (a také dostal) i Stab/KG(J) 6, protože tak 5. 2. 1945 rozhodl úřad Gen.Qu. Obdobně byla posílena i I. Gruppe a to celkem 16 Messerschmittů Bf 109G-10/R6.<sup>199</sup> Poměrně zásadní rozhodnutí o posílení stavu přišlo ohledně III./KG(J) 6, kam mělo směřovat 5 „úzkoprofilových“ Me 262A-1. Naproti tomu II./KG(J) 6 s Bf 109K-4 vyšla naprázdno a můžeme předeslat, že do konce války už žádný další letoun neobdržela. Nebylo to vlastně ani třeba, protože plný tabulkový stav jedné Gruppe měl činit 52 strojů včetně čtyř ze štábní letky a výzbrojní úřad do ledna 1945 přidělil jednotce 54 Bf 109K-4. Vezmeme-li v úvahu i nutně přicházející ztráty při výcviku, kde II./KG(J) 6 ohlásila mezi 7. 12. 1944 a 9. 1. 1945 celkem tři zničené a pět poškozených strojů,<sup>200</sup> útvar tak byl víceméně na požadovaném stavu techniky.

O to více pak udivuje neustálé posilování I. Gruppe, jež do konce února obdržela od úřadu Gen.Qu. celkem 86 (!) kusů Bf 109G-10 a G-10/R6. To vše v situaci nedostatku nejvýkonnějších variant stíhacích letadel. Přitom uvedená rozhodnutí nemůžeme spojit s případnými vysokými ztrátami při výcviku nebo například zničením techniky při náletech protivníka na základnu jednotky. Samotný útvar nahlásil mezi 4. 12. 1944 až 20. 1. 1945 pouze 17 ztrát letadel, z čehož se jedna týkala jiného typu (Bf 108) a ze zbylých bylo pouhých 6 vedeno jako totální ztráta.<sup>201</sup> Ostatní byly vedeny jako poškozené.

Do roviny spekulací můžeme zařadit vysvětlení reflektující situaci u „sesterské“ KG(J) 27. Tam, jak jsme popisovali dříve, došlo v lednu 1945 k rozšíření typové skladby II. Gruppe a k původním Bf 109K-4 začaly být přidělovány, opět úřadem Gen.Qu., verze Bf 109G-10/R6. Důvodem byl pravděpodobný nedostatek Bf 109K-4. U KG(J) 6 musela být situace stejná a je možné, že se úřad Gen.Qu., po dohodě s velením IX. (J)Fliegerkorpsu, resp. s jeho technickým důstojníkem Oberstabling. Grubem, rozhodl posilovat technikou I. Gruppe s Bf 109G-10/R6 s vědomím, že II. Gruppe už nedostane žádné další K-4. Letouny přesahující tabulkový stav u I./KG(J) 6 by pak měla používat právě II. Gruppe.

Opakujeme, že to je pouhá spekulace, protože se problém mohl vyřešit stejně jako u KG(J) 27 – přidělením Bf 109G-10/R6 přímo ke II. Gruppe... Nic takového se ale nestalo.

Únorové přidělování techniky, o kterém bylo rozhodnuto 4. a 5. 2. 1945, můžeme svázat se dvěma haváriemi příslušníků Flugzeugüberführungsgeschwader 1 na českém území. Nejprve se 5. února 1945 u Kraslic v Krušných horách zřítíl Bf 109G-10, W.Nr. 150928. Jeho pilot Obgfr. Heinz Makolla, příslušník 4. Staffel (Mitte)/ Fl.ü.G 1, na místě zahynul. O dva dny později, 7. února 1945, se nedaleko obce Líska u České Kamenice během přeletu do Prahy-Kbel zřítíl Bf 109G-10 W.Nr. 151006. Také zde pilot z 4. Staffel Obgefr. Quido Köhler zemřel. Oba stoje nepochybně mířily z místa výroby (a předání) v Lipsku do Prahy a je to mimochodem dobrý nepřímý důkaz, že systém přidělování opravdu fungoval. Není tak důvod zpochybňovat skutečnost, že po rozhodnutí výzbrojního úřadu skutečně došlo k fyzickému přidělení stroje. Z našeho pohledu poněkud „nesystémové“ posilování I./KG(J) 6 pokračovalo i v březnu 1945, kam ještě 15. a 16. března 1945 přidělil úřad Gen.Qu. dalších 10 kusů Bf 109G-10/R6.<sup>202</sup> Souhrnně tak obdržela I. Gruppe od listopadu 1944 do března 1945 celkem 96 Messerschmittů Bf 109G-10 a G-10/R6 (26 ks G-10 a 70 ks G-10/R6), což je téměř dvakrát tolik, než měl být tabulkový počet. Také III./KG(J) 6 měla dostat novou techniku a to v podobě dvou Me 262A-1 a jednoho Me 262B. Více letadel ale útvar neobdržel. Musíme mít také na paměti, že v druhé polovině měsíce se už systémem výroby začal vážně zadrhávat a celkovou situaci by šlo nazvat jen jako zoufalou.

Na počátku března, konkrétně 3. 3. 1945, poprvé zasáhly válečné události přímo do stavu jednotky. Při spojeneckém náletu na Saskou Kamenici si „odsokočili“ američtí doprovodní stíhači z 55. Fighter Group a při postřelování prostoru severně od Prahy jich šest zavítalo také do Klecan. Z 8 zničených a 18 poškozených letadel nárokových Američany bylo plných 16 typu Bf 109.<sup>203</sup> Německá strana hovoří v denní svodce činnosti Lfl.Kdo.Reich o útoku sedmi P-51 na Klecany, kterým padly za obět 4 zničené, 6 těžce a 8 lehce poškozených Bf 109. K nim muselo být připočítáno ještě 5 lehce poškozených Ju 88 a dva He 111.<sup>204</sup> Není jasné, zda šlo o cvičné Bf 109, nebo operační K-4. V každém případě byla operační síla útvaru snížena o 18 strojů, i když se tentokrát útok obešel bez lidských ztrát.

Druhý přímý úder přišel o tři týdny později, 25. března 1945, a zasáhl I./KG(J) 6. V tento den provedli Američané rozsáhlý úder na cíle v Praze a přímo bombardovali i letiště v Praze-Kbelích. Také tento útok znamenal ztráty techniky. Spojenci po vyhodnocení leteckých snímků průzkumu potvrdili mimo jiné také 16 zničených a 12 poškozených jednomotorových letadel.<sup>205</sup> Němci přiznávají, opět mimo jiné, 11 zničených a 52(!) poškozených Bf 109 ve Kbelích.<sup>206</sup> S velkou pravděpodobností je můžeme prohlásit za stroje I./KG(J) 6, neboť jiná jednotka s jednomotorovými letouny v té době ve Kbelích nesídlila. Je však třeba vzít na vědomí, že hned vedle letiště Praha-Kbely leží tovární letiště Praha Letňany, kde v té době probíhala konečná montáž Messerschmittů Bf 109G-10/U4 firmy WNF, pocházejících z výroby v Tišnově. Je možné, že německé záznamy, byť jsou uvedeny jako „Prag-Gbell“, zahrnují zničené a poškozené Messerschmitty z Letňan. Celkově německý záznam o škodách po bombardování obou základů zahrnoval úplné zničení 11 kusů Bf 109, 4 Bf 110, 1 Bf 108, 5 He 177, 6 Ju 88, 2 Ju 52, 1 Si 204 a poškození 40 kusů Bf 110, 13 Ju 88, 52 Bf 109, 3 Si 204, 1 Fw 190, 1 Me 410, 2 He 177, 1 He 111, 1 Fw 58. Útok je zaznamenán jako „Teppich“, tedy kobercové bombardování.

Přes sporadické záznamy o operačním nasazení z druhé poloviny března nedošlo při žádném z nich k setkání s nepřítelem. Jediný

skutečný boj podstoupila KG(J) 6 dne 31. března, který i z pohledu letecké techniky skončil katastrofálně. Sami Němci přiznávají ztrátu devíti letadel a k tomu tři zabité a čtyř zraněných pilotů.<sup>207</sup> Většinu nasazených německých letadel tvořily Bf 109K-4 z II./KG(J) 6, která se zapletla nad letištěm v Klecanech do souboje se 17 P-51 Mustang z 31. Fighter Group. Ve výčtu ztrát však figurují i dva Bf 109G-10/R6 ze 2./KG(J) 6, takže se do vzduchu dostala i část I. Gruppe.<sup>208</sup>

Uvedený boj předznamenal zánik celé jednotky. Ač k rozhodnutí o zrušení vedly jiné důvody, hlavně nemožnost brzkého přezbrojení na Me 262, střet naplno ukázal možnosti operačního nasazení KG(J) útvaru na vrtulových stíhacích strojích ve stávajících válečných podmínkách. Dne 9. dubna 1945 velení Luftwaffe rozhodlo o zrušení Stab, I. a II./KG(J) 6 s termínem plnění do 25. 4. 1945.<sup>209</sup> Letadla byla určena k volnému použití u Lfl.Kdo.Reich.

Lze říci, že „papírově“ tvořily části KG(J) 6 s vrtulovou technikou poměrně významnou sílu. Do konce února 1945 měla jednotka obdržet a s velkou pravděpodobností také obdržela celkem 86 Bf 109G-10 a G-10/R6 k I./KG(J) 6, dalších 54 Bf 109K-4 k II./KG(J) 6 a konečně i 4 Bf 109G-10/R6 k Stab/KG(J) 6. Dohromady tedy 144 Messerschmittů Bf 109 nejmodernějších verzí. Záměrně uvádíme stav ke konci února, kdy do situace v jednotce ještě přímo nezasáhl nepřítel. Přes ztráty utrpěné během výcviku muselo množství více než sta letadel působit na velení Luftwaffe, hledající jakékoliv zdroje, impozantně. Nechceme tím říct, že operační velení Luftwaffe neznalo skutečný stav věcí o úrovni výcviku, ale početně jednotka jistě budila zdání významné síly. Její nasazení ale až příliš jasně ukázalo, že množství bez náležitých výcviku letového personálu neznamena nic.

Ztráty techniky lze nalézt v přehledu, který si však nečiní nárok na úplnost (viz strany 185–188 v tištěné publikaci). Dokumenty o ztrátách nebo hlášení o stavu jsou nekompletní a mnoho se jich nedochovalo. Zachované jsou často vzájemně v rozporu, jež tak potvrzuje nekompletnost zdrojů. Primárními zdroji nám byly především hlášení o ztrátách techniky KG(J) 6 (jednoduše nazvané jako „Flugzeugverluste“), části hlášení personálních ztrát KG(J) 6, přehledová hlášení ztrát Luftwaffe („Flugzeugunfälle und Verluste bei den Fl. Verbänden“) a místní četnická hlášení o haváriích letadel.

## Výcvik letového personálu

Vedle letecké techniky je druhou nejdůležitější částí v bojeschopnosti útvaru úroveň výcviku jeho personálu. Už jsme popsali, že v případě KG(J) jednotek byl zvolen zvláštní postup, kdy měly největší část výcviku provést jednotky samy, resp. pomocí části svého personálu. Nejzkušenější piloti prošli nejprve „zkráceným stíhacím kurzem“ u III./EJG 1 a následně měli své nově nabyté vědomosti předat ostatnímu personálu.

Bohužel se nám nepodařilo nalézt letový deník žádného z pilotů KG(J) 6, který by prošel tímto stíhacím kurzem. Jeho průběh proto ukážeme na příkladu již dříve zmiňovaného velitele 7./KG(J) 55 Karla-Horsta Meyera, neboť nepředpokládáme, že by existovaly nějaké rozdíly mezi přecvičením pilotů jednotlivých jednotek. Že byl kurz opravdu krátký, dokládají ukázky z deníku. Dodejme ale, že byl určen pro nejzkušenější personál.

Nácvik se základními typy Fw 44 a Ar 96 proběhl během devíti dnů a pokračoval desetidenním zaškolením na stíhací techniku s využitím dvoumístných Bf 109G-12 a Fw 190, které byly u EJG 1 k dispozici. Poté byl pilot schopen začít samostatné lety, v případě Karla-Horsta Meyera na Fw 190. Bylo jich však pouhých osm. Dohromady tak pilot vykonal během devatenácti dnů 40 letů, z toho však pouze osm na stíhacím typu.

Vlastní přecvičení u jednotky lze s určitou nepřesností zrekonstruovat z letových deníků několika příslušníků KG(J) 6. S nepřesností proto, že se dochovalo jen velice malé množství těchto záznamů. Ze 160 pilotů evidovaných ve stavu KG(J) 6 máme k dispozici letové deníky pouhých čtyř z nich... To je na přesné závěry nedostatečné. Přesto jsou údaje v nich obsažené zajímavé a umožní základní vhled do průběhu přecvičení.

Níže uvedený popis je tedy založen na analýze letových deníků následujících pilotů – Günthera Pargeho ze 4./KG(J) 6, Josefa Bernerse z 9./KG(J) 6, Wilhelma Niederkrügera z 8./KG(J) 6 a Franze Gappa z 8./KG(J) 6.

Společným znakem přecvičení je jeho individuálnost. Ke každému pilotovi se s velkou pravděpodobností přistupovalo dle jeho předchozích zkušeností a zřejmě i schopností zvládnout stíhací techniku. Znovu však zdůrazňujeme, že jsme si vědomi, že vytvářet obecné vývody na základě tak malého množství původních materiálů je ošidné. I přesto však lze dojít k následujícímu obrazu.

První lety probíhaly na Bü 181 (častěji) nebo Ar 96B. Dle zkušeností byl přítomen „instruktor“, nebo pilot absolvoval lety rovnou sám. Po úvodních letech na seznámení se s technikou následoval nácvik akrobacie a též lety v základní formaci, tedy Rotte (dvojice). Poté, znovu dle zkušeností personálu, velice rychle přišel přechod na stíhací typ. U Fw 190 přímo na verzi A, u Bf 109 přes dvoumístný G-12. Přitom vše mohlo proběhnout v jednom dni. Postupně se k nácviku zvládnutí těchto typů přidávaly znovu lety v základní a širší formaci (Rotte, Schwarm). Nejprve na dvoumístných letadlech (Bü 181, Ar 96B), následně s Fw 190A a Bf 109G. V této fázi se přidal i nácvik střelby, který začínal na Bü 181 vybaveným zaměřovačem Revi. Pak přišly ostré střelby na letecké střelnici. Šlo o zcela nový prvek v umění bombardovacích pilotů, nicméně četnost nebyla nijak vysoká. V záznamech lze nalézt maximálně čtyři, ale spíše pouze dva lety s ostrými střelbami. Ve stejném čase došlo i na nácvik vzdušných soubojů („*Kurvenkampf*“), nicméně přesnější asi bude popis „nácvik základních prvků leteckých soubojů“. Z charakteru celého přecvičení jej odhadujeme spíše na defenzivní manévry na vyvážení se ze soubojů. Pilot absolvoval také výškový let, objevují se i okružní lety. Po celou dobu piloti střídali jak základní, tak stíhací cvičné typy. Posledním krokem byl přechod na operační techniku, který však neprobíhal formou nějakého zásadního přechodu ve výcviku, ale naprosto plynulého přechodu z cvičné stíhací verze na operační. Na operačním typu se zopakovaly všechny zásadní dovednosti přecvičení – lety v základní a širší formaci, střelba a například i výškové lety. Tím bylo přeškolení ukončeno a velice často pilot začal působit v roli „instruktora“ ve dvoumístných strojích pro své kolegy.

Spíše než srovnání časové je u této formy přeškolení správnější používat údaje o počtech letů mezi jednotlivými „stupni“ výcviku. Ze záznamů totiž jasně vyplývá, že proces byl často ovlivňován špatným počasím a velice pravděpodobně i nedostatkem paliva. Piloti tak byli nuceni k poměrně dlouhým pauzám, které nelze vysvětlit jiným způsobem.

„Méně zkušené“ letce reprezentují v našem přehledu Josef Berners a Günther Parge, kteří před zahájením přecvičení absolvovali 877, resp. 975 letů na bombardovacích typech. Je samozřejmé, že pilota, který odlétal okolo 900 letů, včetně bojových, nemůžeme nazvat nezkušeným, nicméně charakter následného přecvičení ukazuje na důkladnější postup. Je také možné, že se v důkladnějším přístupu zrcadlí jejich menší schopnost adaptace na jednomotorový stíhací typ. V takovémto případě oba vykonali první lety na Bü 181 s instruktorem, ale první samostatně pilotovaný let následoval ještě tentýž den! Josef Berners v tom samém dni provedl s instruktorem a následně i sám lety s Bü 181 a Me 108, akrobatický let na Bü 181

a dalších šest samostatných vzletů s Go 145. Günther Parge zase první tři samostatné lety provedl na základě jediného letu s instruktorem...

Stejněho pilota můžeme sledovat dále. Nácvik skupinových letů (Rotte a Verband), boje v zatáčkách, akrobacie a přízemní let zvládl na Bü 181 a Ar 96B během 25 letů v rozmezí jednoho měsíce (26. 11. až 29. 12. 1944). Vedle intenzivní letové činnosti však v uvedeném období narazíme až na týdenní přestávky (28. 11.–5. 12.; 15. 12.–19. 12.) ve výcviku. Dne 29. prosince 1944 provedl jako žák první tři lety na Bf 109G-12 a okamžitě následovalo pět letů nad letištěm na Bf 109G-6. Další čtyři přibýly během následujících dvou dní. O tři dny později (3. 1. 1945) si vyzkoušel Bf 109G-14 (nepochybně ale bez systému MW-50), ale pak musel čekat až do 13. ledna 1945. Tehdy měl možnost poprvé se posadit za řízení operační verze Bf 109K-4 s označením „9“ (pravděpodobně „bílá 9“). Od této doby začal intenzivní výcvik s Bf 109K-4, takže do svého prvního operačního letu 17. 3. 1945 měl na svém kontě 44 letů s tímto typem v celkovém náletu 1314 minut, tedy skoro 22 hodin. Absolvoval s ním mimo jiné první ostré střelby, lety ve formacích, okružní lety a nácviky bojů v zatáčkách.

Mimoto však stihl působit i v roli „učitele“ ve dvoumístném Bf 109G-12, kdy provedl 15 letů se svými kolegy a další tři dokonce se svým Staffelkapitanem E. Zöllnerem, kterého „vyvezl“ dne 23. 1. 1945 v Bf 109G-12. Prostým součtem délky jednotlivých letů z jeho letového deníku plyne, že Günther Parge provedl na dvoumístném Bf 109G-12 čtyři lety v celkové délce 23 minut, na jednomístných Bf 109G-6 a G-14 jedenáct letů v trvání 122 minut. Na operačním Bf 109K-4 nalétal již zmíněných 1314 minut. Dohromady se jednalo o 24,4 hodiny přecvičení na typu, který měl létat operačně.

Josef Berners ze III. Gruppe poprvé pilotoval Fw 190 po 52 letech na cvičných Bü 181, Ar 96B, Fw 44, Bf 108, Go 145 (v několika z nich však působil v roli instruktora). Až do svého odchodu z KG(J) 6 do KG(J) 30 k výcviku na Místelech prodělal dalších 32 letů, ale znovu též s Bü 181 při nácviku práce se zaměřovačem Revi nebo s Ar 96B v letech ve formacích. Focke-Wulf měl v rukách celkem třidvacetkrát.

U zkušenějších (nebo schopnějších?) pilotů, reprezentovaných v našem přehledu Wilhelmem Niederkrügerem a Franzem Gappem, byl průběh mnohem kratší. Letci měli na svém kontě 1030, resp. 1532 předchozích letů. Wilhelm Niederkrüger začal pilotovat Ar 96B rovnou ve třech samostatných letech 22. listopadu 1944. Po dvou dnech přestávky se stejně vypořádal i s Fw 190, takže 24. listopadu na něm prodělal deset vzletů. Po šestidenní přestávce 1. prosince během přistání poškodil podvozek na Fw 190 „černá 1“. Mezi 3. 12. 1944 až 5. 1. 1945 vzlétl celkem devatenáctkrát za řízením Fw 190, Ar 96 a Bü 181 a nacvičoval lety ve formacích, střelbu a boj v zatáčkách. Pak však přišla třítydenní přestávka s jedním letem na Fw 190 dne 26. ledna 1945, kterou následovalo další téměř měsíční čekání na zemi až do 16. února 1945. Mezi 16. 2. a 6. 3. 1945 letěl už jen čtyřikrát, dílem na Fw 190, dílem na Ar 96B. Pak přešel k výcviku na Me 262. Niederkrüger tedy prodělal jen tři lety na cvičném typu před přechodem na Fw 190 a také si dvakrát vyzkoušel roli „instruktora“ na Bü 181 pro své kolegy.

Franz Gapp nám poslouží jako příklad, jaké nároky kladlo přecvičení bombardovacích pilotů na zkušený personál jednotek. Přestože nebyl poslán na stíhací kurz do III./EJG 1, jeho 1532 předchozích letů jej řadilo mezi nejzkušenější letce. První úkol spočíval nepochybně v ověření podmínek nové základny jednotky. Na letišti v Praze-Ruzyni se proto objevil o měsíc dříve než většina zbylého personálu a na technice jednotky (Fw 44, Go 145) se

seznamoval se základnou a jejím okolím, aby mohl předat tyto informace svým kolegům. V záznamech se proto objevily poznámky o „Platzflug“ a „Kl. Orientierungsfl. Bay u. Böh. Wald“, což mělo značit orientační let „nad Šumavou“ (něm. Bayerischer Wald nebo Böhmerwald, pohorí na jihozápadní hranici Čech a Německa asi 160 km jihozápadně od základny v Praze-Ruzyni). Ihned po dodání prvních cvičných letadel zahájil vlastní přecvičení. První let v Ar 96B provedl 30. října 1944, kdy uskutečnil dva samostatné výlety se stroji „r 7“ a „sch 15“ („červená 7“ a „černá 15“). Další let na Aradu přidal 2. listopadu, ale o čtyři dny později, bez žádného dalšího výcviku, usedl do kokpitu Fw 190 „červená 3“ k celkem čtyřem samostatným letům. Jako příslušník III. Gruppe pak pokračoval na zaškolení se na Focke-Wulf 190. Mezi 6. až 13. listopadem na něm prodělal celkem devět letů, včetně 78minutového letu výškového.

Pak však nastala zásadní změna, neboť další záznam o letu je datován až o měsíc později 14. 12. 1944 a je z letiště Praha-Kbely. Můžeme se domnívat, že Gapp byl vzhledem ke své zkušenosti (dříve zastával pozici Gruppenflieger u IV. Gruppe) a pravděpodobně nedostatku vhodného výcvikového personálu přidělen k I. Gruppe. Je také možné, že zde působil jako dočasný příslušník Stab/KG(J) 6 s úkolem vedení celého výcviku. Dne 14. prosince absolvoval jeden „školní let“ s instruktorem Burghardem (s velkou pravděpodobností Hptm. Jostem Burkhardem, velitelem 2./KG(J) 6) na Bf 109G-12, okamžitě následovaný dalšími čtyřmi samostatnými na jednomístném Bf 109G (G-6?). Od 16. 12. pokračoval v nácviku ovládání Bf 109, ale také v dalším rozšiřování schopností v letech ve formaci nebo výškovém letu. Využíval především typ Bf 109, ale také Ar 96B. Jednalo se však o pouhých pět startů!

Další změna přišla hned po Novém roce, kdy od 5. ledna 1945 začal působit jako instruktor v Bü 181 při „Zielanflug“. Při intenzivním létání, které obnášelo například 12 startů 5. 1. 1945, vždy s jiným žákem, zároveň dokončoval své vlastní přeskolení na typ Bf 109. Prováděl lety v malých (Rotte) i větších (Schwarm) formacích a také střelbu. Celkem si do 3. února 1945 připsal dalších devět letů na Messerschmittu Bf 109. Svoji instruktorskou službu rozšířil i o „opravné“ nebo „vytýkácí“ lety, zřejmě s letci, kteří nebyli dříve moc úspěšní. „Vorhaltfliegen“ prováděl v Bü 181 ve formě půlhodinových letů 3. 2. 1945, aby o den později opět navázal na svůj vlastní výcvik s Bf 109 dalšími dvěma vzlety. Znovu se opakovaly lety ve formacích a o den později došlo také na okružní let s Ar 96B. V ten samý den však dostal na starost další skupinu ne příliš úspěšných adeptů na piloty jednomotorových stíhaček, a tak znovu usedl na místo instruktora do Bü 181.

O čtyři dny později obdržel další, naprosto rozdílný úkol. Od 9. února 1945 na letišti v Praze Kbely začal přejímat novou techniku a v jeho letovém deníku se objevily záznamy o „Abnahmeflug“. Stroje jsou uváděny pouze posledním trojčíslím ze sériového čísla, ale i tak je lze velice dobře ztotožnit s Messerschmittu Bf 109G-10 (G-10/R6) z produkce Erla v Lipsku. Na případné drobné opravy při přejímkách se evidentně využívalo zázemí podniku WNF, kompletního a zalétávajícího nově vyrobené Bf 109G-10/U4 na blízkém letišti Praha-Letňany, neboť Franz Gapp má ve svém letovém deníku dva záznamy o přeletu Bf 109 mezi Kbely a Letňany.

Zároveň s touto činností pokračoval dále ve svém vlastním výcviku a to přímo na nově obdržené technice. Nejvíce využíval stroj Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150998 (který však byl 7. 3. 1945 při havárii ve Kbely veden pod hlavičkou Stab/KG(J) 6<sup>210</sup>), s nímž pokračoval v létání i po ukončení přejímací činnosti 19. února 1945. Stále se opakovaly další lety ve formacích a také došlo na střelbu.

Při dvou 50ranných dávkách dosáhl 16 a 18 zásahů (v zápise je uvedeno „2x50Sch. 16 Tr. 18 Tr.“). Mezi 16. a 22. únorem tak přidal dalších pět cvičných letů.

Zajímavý zápis nalezneme pod datem 25. 2. 1945, kdy se Franz Gapp, opět s Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150998, měl možnost postavit při 67minutovém letu spojeneckým stíhacím strojům. Základnu totiž navštívil „Zirkus Rosarius“, jak si Gapp poznamenal do svého deníku. Let zapsal jako „srovnávací“ („Vergleichsfl.“), ale jak probíhal nebo jak se na své schopnosti díval sám Gapp, bohužel nevíme. Jistě by to byl velice zajímavý postřeh.

Zajímavé je, že například Günther Parge, touto dobou létající jako instruktor svých kolegů v Klecanech v kokpitu Bf 109G-12 a zároveň sám v intenzivním výcviku na Bf 109K-4, ve svém deníku žádnou zmínku o této události nemá. Na návštěvu Teda Rosaria s kořistními letouny (a zde opět zmiňujeme, že stejná se udála u sesterské KG(J) 27 o tři dny dříve) byl seznán nejzkušenější, resp. nejvíce vycvičený personál celé jednotky. Jistým vysvětlením by ale mohla být mezera v létání Günthera Pargeho mezi 21. 2. a 16. 3. 1945. Mohl se tak akce účastnit, ale nelétal. Představení bylo jistě stejně jako jinde doprovázeno především přednáškou pilotů kořistních letadel o vlastnostech, taktice a schopnostech spojeneckých strojů, stejně jako možností si je prohlédnout na statické ukázce. Také je známo, že příležitost k letovému porovnání s vlastními typy nedostali všichni piloti jednotky. Důvodem byl čas a zásoby paliva. Lety přímo na kořistních strojích obvykle mohli vyzkoušet jen ti opravdu nejzkušenější letci. Bylo to především s ohledem na vzácnost těchto letadel. Zda se takové lety vůbec při návštěvě u KG(J) 6 uskutečnily, nevíme.

Vraťme se však k Franzi Gappovi. Od 28. 2. do 4. 3. 1945 pokračoval dalšími šesti lety ve zdokonalování svých schopností na Messerschmittu Bf 109, dílem na W.Nr. 150998, dílem na dalších strojích. Prodělal lety naváděné pomocí pozemního návodčího („Egon Führung“ a „Y Führung“), ale také další tři střelby. Let 4. 3. 1945 však byl jeho posledním na Messerschmittu Bf 109 a také z letiště Praha-Kbely a Franz Gapp se dostal znovu do vzduchu až o dva týdny později na letišti v Praze-Ruzyni. Vrátil se tak zpět na základnu své III./KG(J) 6.

Co bylo důvodem, nejsme schopni s určitostí říci. Zda byl jeho výcvik na Bf 109 považován za skončený a byl přerazen k dalšímu úkolu, nebo zda byl jako jeden z nejzkušenějších letců přidělen k přednostnímu výcviku na Me 262. Ve světle tehdejšího dění se přikláníme spíše ke druhé možnosti. Potřeba výcviku nových pilotů Me 262 byla kritická. Po třech okružních letech v Ar 96B ve dnech 18. a 19. 3. 1945 se Franz Gapp poprvé vznesl v kabině Me 262A, „červená 2“ 28. března 1945 v Praze-Ruzyni. Jeho létání na vrtulových strojích tímto skončilo. Jeho další osudy, včetně bojového nasazení na Me 262, jsme již popsali v předchozích publikacích. Pokud si provedeme krátké shrnutí činností, kterými Franz Gapp za dobu čtyř měsíců prošel, dostaneme se k následujícímu výčtu:

- rekognoskační lety nové základny (8 letů),
- základní přecvičení na jednomotorový letoun (3 lety),
- základní přecvičení na Fw 190 (9 letů),
- přecvičení na Bf 109 a další jednomotorový výcvik (22 letů)
- orientační lety v roli instruktora (26 letů)
- opravné („vytýkácí“) lety v roli instruktora (9 letů)
- přejímací lety nové techniky (11 letů)
- „operační“ výcvik na Bf 109 (12 letů)

Je zřejmé, že zkušený letový personál byl v době přecvičování útvaru využíván opravdu ke všem činnostem. Z toho můžeme usuzovat jednak na vysoké tempo a snahu o dokončení úkolu přípravy jednotky do operačního stavu, jednak na nedostatek zkušených letců a instruktorů. Velení jednotky si tak muselo poradit svými silami



a vyřešilo to maximálním využitím schopností svého personálu. A to například i čerstvě vycvičeného. Vše však muselo zároveň konfrontovat se zimními podmínkami a nedostatkem paliva.

Protože zkušený instruktorský personál chyběl, využívaly se opravdu všechny zdroje. Ke slovu tak přišli například piloti dočasně neschopní operačního nasazení po zranění. Dobrým příkladem a zdrojem informací o přeškolení nám může být Lt. Anton Wöffen, příslušník II./JG 27. Po svém zranění ve vzdušném souboji 7. 8. 1944 obdržel 30. 10. 1944 od svého velitele rozkaz o přeložení do Verbandsfliegerschule v Königsberg/Neumarkt. Dále nechme hovořit přímo Wöffena ve svých poválečných vzpomínkách:

*„V Königsberg/Neumark jsem zůstal jen několik dní. Pak bylo rozhodnuto, že mám v okolí Prahy přeškolenovat na Me 109 dosavadní bombardovací piloty (Kampfflieger). Na cestě do Prahy jsem si směl udělat odbočku do Amberg ke své ženě. Do Prahy jsem se dostavil 14. listopadu.“*  
*„Mezitím jsem začal s přeškolením dřívějších Kampfflieger. K tomu byl k dispozici jeden dvoumístný Me 109. S tím strojem to bylo pořádně rozčilující. Přeškolující se kamarádi měli z části více letových hodin než já a mnoho operačních letů na strojích jako He 111, Ju 88, atd. a nosili odpovídající válečná vyznamenání až do Německého kříže ve zlatě. Bylo pro ně částečně obtížné přizpůsobit se malému Me 109. Technický personál také stroj ještě dostatečně neznal a údržba nebyla tak stoprocentní, jak jsem byl zvyklý. Z toho bylo mnoho zlosti / mrzotosti. K tomu byly moje obtíže s pravou rukou, které mi znovu a zase bránily provádět lety.*

*Jednoho dne měl motor stroje závalu na zapalování. Technici nemohli najít příčinu. Při přerazení na jednotlivé magneto rychle klesaly otáčky vrtule (u jednoho magneta). Přes všechno hledání se příčina nenašla. Po mé špatné zkušenosti z Itálie v červenci 1943 jsem neměl chuť důvěřovat takovému stroji, navíc s žákem. Velitel Kampfgruppe mi však dal rozkaz odstartovat. S odporem jsem poslechl a nebylo mi úplně dobře, když jsme krátce po vzletu jako obvykle přelétli Vltavu a potom pod námi ležela kopcovitá krajina, kde nebylo možné nouzově přistát. Zvedl jsem stroj trochu výše než obvykle a přezkoušel znovu obě magneta. Při tom jak na běžícím pásu špatně zapalovalo a stroj se silně třásl. Proto jsem zase hned přistál a odmítl provádět další lety, dokud nebude závada odstraněna.*

*Ačkoliv mohl můj pokus ve vzduchu (každý) pozorovat, vedl k velmi pěkné hádce/sporu mezi velitelem a mnou, a znovu jsem ho požádal, aby mne poslal k mé Geschwader. Geschwaderkommodore to však neudělal. Také se konečně našla závada u dvoumístného Me 109 a pokračovalo se s výcvikem.*

*Nějakým způsobem to přesto bylo pěkné, téměř mírové kroužení bez strachu, že při náhlém vzdušném souboji přijdete o život.“*

*„Obzvláště pěkné bylo, když výcvik byl zařízen na dvoumístném stroji a mohla se dělat cvičení pro vzdušné souboje. To začalo bavit i mnohé bývalé bombardovací piloty, ačkoliv točení ve vzduchu pro ně bylo velmi nezvyklé. Bohužel byly při výcviku i oběti, ne jen poškození letadel při nouzových přistáních, ale také smrtelné případy. Na jeden případ si pamatují zcela přesně. Jeden Oberleutnant musel z nějakého důvodu nouzově přistát v blízkosti letiště. Přistání dopadlo velmi dobře. Pak vystoupil z kabiny a šel k nám, co jsme mu běželi naproti. Náhle upadnul na zem a než jsme k němu doběhli, byl už mrtvý. Musel se udeřit do hlavy a utrpět menší zranění mozku. Z toho vzniklé krvácení do mozku se trochu zpozdílo. Proto ještě mohl vystoupit a kousek jít.*

*Při přítomnosti nepřítele se nesmělo startovat. Jednou přiletěly k Praze dva Lightningy. To byla podle mého názoru dobrá příležitost zkusit s několika přeškolenými piloty první utkání. Přesto nebylo povoleno odstartovat. Nechtělo se jít do žádného rizika (s dalšími nepřátelskými stroji? – pozn. autora). Viděli jsme oba nepřátelské stroje přelétávat vysoko nad naším letištěm. Měli zřejmě průzkumný úkol.*

*11. listopadu 1944 jsem byl po další rozepři s velitelem přeložen k jiné skupině eskadry a přišel do Klecan u Prahy. Tím jsem se ještě víc vzdálil od Prahy. Ovšem nic mne také do města netáhlo. Místo místnosti v baráku jsem bydlel na privátě u jedné české rodiny.“<sup>211</sup>*

Svoji činnost ukončil Anton Wöffen 10. ledna 1945, kdy se vrátil zpět ke své jednotce 6./JG 27. Dodejme, že válku přežil, i když byl 11. 3. 1945 donucen k nouzovému přistání po zásahu spojeneckou protiletadlovou palbou a zajat.<sup>212</sup> Na svém kontě nárokuje čtyři sestřely. Wöffenovo působení v Klecanech máme potvrzeno z letového deníku Günthera Pargeho. Wöffen totiž 29. 12. 1944 letěl s Pargem jako jeho instruktor v onom několikrát citovaném dvoumístném Bf 109G-12. Se strojem „2“ provedli celkem čtyři krátké lety nad letištěm v Klecanech, přičemž nejdelší z nich trval 7(!) minut.

Zbývá otázka, jak na tom letový personál byl ve skutečnosti. Souboj z 31. března 1945 jasně ukázal šance přečvičených pilotů proti stíhačům nepřítele, navíc podstupovaný za ne právě příznivých podmínek. Piloti KG(J) jednotek však byli cvičeni s jiným záměrem – napadání bombardovacích svazů. K této činnosti se mimo KG(J) 54 a III./KG(J) 6 na Me 262 ale nikdy nedostali, takže na vznesenou otázku neexistuje odpověď.

Z pohledu velení Luftwaffe však byly minimálně I. a II./KG(J) 6 a I., II. a III./KG(J) 27 na konci února v konečném stádiu přečvičení. Proto byly také od poloviny března 1945 nasazovány do (sporadických) akcí. O závěrečné fázi přečvičení svědčí i aplikace identifikačních pruhů na některé jejich stroje a speciální aktivity výcviku, jako byla například návštěva jednotky s kořistními spojeneckými stroji. Stejně působí i fakt, že ve všech známých případech přečvičování piloti začali po nějaké době působit v roli instruktorů pro své kolegy. K tomu by nedocházelo, pokud by neměli větší část vlastního výcviku za sebou. Na přelomu února a března 1945 tak velení Luftwaffe s velkou pravděpodobností považovalo proces, původně odhadovaný na pět měsíců, za chýlící se k závěru.

Tomu také odpovídá i další, speciální část výcviku – navádění pomocí radiolokačních systémů. Celé skupiny nově vycvičených pilotů měly být schopny operací za jakýchkoliv meteorologických podmínek. K tomu byly vybavovány speciálními variantami stíhaček (Bf 109G-10/R6, K-4/R6, Fw 190A-8/9/R11), které takovéto operace dovolovaly. Vedení skupin stíhaček za pomoci těchto systémů se také muselo nacvičit, ale před započítím této části výcviku už musel pilot bezpečně ovládat příslušný typ letounu a být zvyklý operovat v rámci větší skupiny, například Staffel. Proto se domníváme, že to musela být až poslední fáze výcviku.

Zároveň ale uvedené systémy vyžadovaly pozemní vybavení, především radiolokační techniku propojenou do funkční sítě.

Vše bylo zřejmě na pražských letištích, resp. širším okolí k dispozici, protože záznamy pilotů takovéto lety potvrzují. Jsou označovány jako „Egonführung“, „Erfliegen Egon Y“ (G. Parge), „Hermine-Erpr.“, „Hermine-Kringel“, „Y-Fhrg.-Kringel“, „Y-Führung“, „Hermine, BaKe“ (H. Schlichting). Z toho je patrné, že metody používané při navádění byly jednak klasická „Y“ a také novější „Egon“. V obou případech šlo o systémy navádění skupin stíhacích letadel pomocí radarů k nepříteli s možností určení jejich výšky, kurzu, rychlosti. Zároveň je zřejmé, že pražská letiště musela být vybavena i systémem Hermine, jež umožňoval navádění stíhače na zvolený kurz k nepříteli, ale také přistání na letišti za špatné viditelnosti. Podrobnější popis této tematiky však ještě čeká na zpracování.

V souvislosti s tímto tématem lze podrobněji zmínit činnost Lt. Heiricha Schlichtinga ze III./KG 6. Heinrich Schlichting nebyl pilot, ale radiooperátor, který po rozhodnutí o přeškolení personálu na stíhací roli zůstal bez využití. Byl přeřazen k noční stíhací NJG 1, kde na počátku listopadu 1944 absolvoval s pilotem



Schmidem tři bojová nasazení v Bf 110G „G9+CM“ (jeho 114. až 116. bojový let). Pak s velkou pravděpodobností útvár opustil a znovu létat začal až na konci února 1945, kdy 24. 2. 1942 v Aradu 96B, „51“ provedl v Ruzyni „Hermine-Erpr.“ s pilotem Lt.v.Wilpertem. Stejně lety pokračovaly až do 12. 4. 1945. Ve většině případů se jednalo právě o využívání systémů vedení letadel ze země a jeho piloty, zřejmě i „žáky“, byli vyšší velitelé zde přítomných útvarů. Najdeme zde jména jako Hptm. Baasner (velitel III./KG(J) 6), Ostlt. Hogeback (velitel KG(J) 6), Oblt. Seeger (Alfred Seeger, Ia Offz./KG(J) 6), Oblt. Osterkamp (Heinz Osterkamp, 9./KG(J) 6), Oblt. Stuth (Axel Stuth, Adj. III./KG(J) 54). Aktivita se v této době týkala části KG(J) 6 používající Me 262, přesto je dokladem, že uvedené radionavigační systémy byly aktivně využívány.

Na konci února 1945 tak sice byl výcvik jednotky v závěrečné fázi, ale ve skutečnosti zřejmě nebyly dodrženy veškeré původní předpoklady přečvičení. Například odhadovaná potřeba 40 letových hodin pro každého pilota by byla realitou snad jen se započtením letů i na letounech základního výcviku, tzn. Bü 181 a Ar 96B. Jak jsme ukázali u Günthera Pargeho, na operačním typu, včetně jeho cvičných variant, strávil jen o málo více než polovinu tohoto času. Proces výcviku byl bezpochyby urychlován. Předpokládáme, že se tak dělo v přímé souvislosti s nepříznivou válečnou situací a vzrůstající potřebou operačních sil.

## Základny výcviku

Pro přečvičení KG(J) 6 byla vybrána tři letiště v okolí Prahy – pro I. Gruppe Praha-Kbely, pro II. Gruppe Klecany a pro Stab a III. Gruppe Praha-Ruzyně. Základní výcvik probíhal přímo na těchto letištích a v jejich okolí, kde byly umístěny i další objekty, jako například střelnice. Každá Gruppe se držela během výcviku výhradně své vlastní základny a nedocházelo k přeletům nebo společnému využívání jiných letišť. V rámci letecké činnosti ale přesto stroje KG(J) 6 zasáhly i do dalších oblastí mimo nejbližší okolí města, ať už dílem plánovaně nebo při nestandardních událostech, které lze definovat jako široké okolí Prahy v okruhu do 100 km. Záznamy hovoří například o haváriích na letištích v Plzni nebo Chrudimi, z nouzových přistání se stal patrně nejdále od Prahy případ u Pacova. Celý tento prostor se navíc protínal s prostory využívanými letci z druhé přečvičované jednotky KG(J) 30 ve východních Čechách a také vznikající doplňovací Erg.KG(J) z Českých Budějovic.

Pokud v dotčeném území došlo ve vymezeném časovém období říjen 1944 – březen 1945 k havárii letounu Luftwaffe, souvisela velice často právě s činností KG(J) 6. Jako příklad, kam se mohl stroj KG(J) 6 dostat, použijeme výše zmíněnou havárii u Pacova asi 100 km jihovýchodně od Prahy ze 17. února 1945. Ranní svodka německé Pořádkové policie uvádí: „17. 2., 15.45 Uhr: Luftwaffeflugzeug „Schwarze Sechs“ Nr. 150 060 bei Patzau, Bez. Pilgrams. Schlechte Orientierung. Flugzeug stark beschädigt.“ K tomu souhrnné hlášení ztrát Luftwaffe ze dne 16. 3. 1945 upřesňuje, „17. 2. 45, LF Reich, I./KG(J)6, H, südl. Prag, Bauchlandung inf. Brennstoffmangel, Bf109G-10, 150860, 30(%) – pozn. autora).“<sup>213</sup> Jméno pilota uvedeno není, je ale opraveno sériové číslo stroje a zpřesněn rozsah poškození na 30 %. Poškozený letoun byl následně odvezen personálem Luftwaffe. Nejbližší místo s opravami se nacházelo na 40 km vzdáleném letišti Německý Brod. Transport po cestách však obnášel bezmála 60 km. Letoun se dostal do tamějších oprav (Werft), kde je zaznamenán ještě 5. 3. 1945.<sup>214</sup> Záznam hovoří nejen o označení „černá 6“, ale také o sériovém čísle „150860“ uprostřed vislé ocasní plochy a některých dalších detailech. Co se s ním dělo dále ale nevíme. Zda byl na místě opraven (nicméně

30% poškození je poměrně rozsáhlé), odvezen po železnici k dalším opravám do opravárenského centra pro Bf 109 nebo zůstal na letišti až do konce války, nejsme schopni určit. Na dostupných fotografiích z Německého Brodu však není.

Stroje KG(J) 6 tak mohly skončit i poměrně daleko od svých domovských základen. Těžiště výcvikové činnosti se však soustředilo na tři hlavní letiště v centru Čech – Praha-Kbely, Praha-Ruzyně a Klecany.

## Letecká aktivita KG(J) 6 nad českým územím

### Výcvik

Po přidělení první techniky a příchodu letců začala výcviková činnost. Ta byla samozřejmě doprovázena řadou havárií, které nám dávají alespoň základní představu o dění na protektorátním nebi. Hned úvodní informace o prvních ztrátách techniky jsou však nejasné. Původní dokumenty shrnující údaje o poškození nebo ztrátě letadel u KG(J) 6 uvádějí první havárii, resp. poškození stroje k **1. prosinci 1944** u III./KG(J) 6.<sup>215</sup> Mělo jít o jeden Bü 181 a dva typy bez určení, zřejmě Fw 190 dle standardní výzbroje jednotky. K prvnímu poškození stroje u I./KG(J) 6, tedy obdobně zřejmě Bf 109, mělo dojít **4. prosince**.<sup>216</sup> U II./KG(J) 6 došlo k prvnímu poškození dne **7. prosince 1944**,<sup>217</sup> když mezitím již **6. prosince** postihla I. Gruppe první totální ztráta stroje, opět zřejmě hlavního typu Bf 109. Nejasnost spočívá ve faktu, že ačkoliv zde citujeme původní dokumenty útvaru „Flugzeugverluste“, žádné lokální prameny, jako jsou zejména pravidelná četnická hlášení, tyto incidenty nepotvrzují. Přitom šlo o dokument vyplňovaný jednotkou a zaměřující se čistě na počty poškozené nebo ztracené techniky a data událostí. K některým případům mohlo samozřejmě dojít na ploše letiště nebo uvnitř přílehlého vojenského prostoru, kam obyvatelstvo ani české četnictvo nemělo přístup. To ale nelze očekávat u všech zmíněných havárií. Tento nesoulad je neobvyklý zejména v protikladu k množství lokálních zpráv dokumentujících různé havárie po 21. prosinci 1944 a neumíme jej vysvětlit.

První událost podchycená jiným zdrojem než údaji ze seznamu Flugzeugverluste a zřejmě související s KG(J) 6 se odehrála **21. prosince 1944** u osady Loucká poblíž Ředhoště na Litoměřicku. Jak zaznamenali čeští četníci, musel zde dopoledne v 10.30 hodin pro nedostatek benzínu nouzově přistát „Deutsches Jagdflugzeug DF 109 G 6“, z čehož lze snadno vytušit označení Messerschmittu Bf 109G-6 (nebo s menší pravděpodobností také zkrácené taktické označení „žlutá 6“). V tomto případě však můžeme ve výše zmíněných seznamech ztrát techniky nalézt ve stejný den pouze záznam o poškození stroje (opět bez uvedení typu) u I./KG(J) 30.<sup>218</sup> I když je místo přistání od základen KG(J) 30 poměrně značně vzdáleno, nemůžeme souvislost obou záznamů vyloučit.

K činnosti KG(J) 30 lze doplnit, že již předchozí den **20. prosince 1944** ráno asi v 9 hodin musela u vsi Dobrovice u Mladé Boleslavi nouzově přistát německá stíhačka Bf 109 označená na trupu „bílá 1“. Nezraněný pilot Uffz. Etmund Schneider vypověděl, že v 8 hodin odstartoval z letiště Hradec Králové k běžnému okružnímu letu, ale musel nouzově přistát pro nedostatek benzínu. Letadlo mělo poškozenou vrtuli a zůstalo stát na zasněženém poli. Četnictvo zajistilo hlídku u letadla do 13.30 hodin, kdy byla vystřídána sedmi německými vojáky z Mladé Boleslavi. Místní kronika ještě doplňuje: „Dne 20. prosince přistálo na poli »Na Městě« nouzově německé letadlo. K žádnému neštěstí nedošlo. Odpoledne přijelo 16 mechaniků, kteří letadlo rozebrali a odvezli.“ Zmínka o startu z Hradce Králové tuto událost dává do přímé souvislosti s místem působnosti

KG(J) 30. Současně však tento příběh začíná souvislou, téměř dennodenní řadu havárií bezprostředně související s výcvikem útvarů KG(J) v Čechách.

Zatímco obě předchozí nehody se obešly bez zranění pilota, jen o dvě hodiny později po události u Loucké v 12.40 hodin se další Messerschmitt zřítil v Uhříněvsi, obci na jihovýchodním okraji Prahy. Dramatickou událost jen lakonicky zmiňuje kronika Četnické stanice Uhříněves. Zřejmě až následující den **22. prosince** byl na místo havárie do cihelny Prago vyslán Obw. František Holníka vyslechnout případné svědky, jeho hlídku vystřídal v 5 hodin odpoledne Obwm. František Pokorný. Od půlnoci zůstal na místě Fhn. Václav Kotál, kterého v 6 hodin ráno vystřídal Wm. Jaroslav Jelínek. Tím služební záznamy končí a další šetření i odklizení vraku převzala německá policie a vojsko. A právě až ranní hlášení německé Pořádkové policie z 22. 12. 1944 stručně uvádí detaily. V Uhříněvsi došlo k zřícení vojenského letadla označeného doslovně „FW 464599“. Dále je pouze zmíněno, že při havárii byl těžce zraněn jeden člen posádky. Zkratka FW se obvykle spojuje s stíhačkou Focke-Wulf Fw 190, ovšem následující číslo 464599 je nepochybně výrobním číslem stroje Messerschmitt Bf 109G-14 z výroby továrny Erla v Lipsku. Bohužel, kromě uvedeného hlášení, není jiný dokument ani svědectví objasňující tuto událost.

V seznamech personálu 5. Staffel Kampfgeschwader (Jagd) 6 se však objevuje údaj o úmrtí Fhr. Fritze Sondermanna dne 24. prosince 1944 v Luftwaffe Lazaretu 2/XVII v Praze (dnes nemocnice Na Františku) na následky zranění při zřícení letadla a je pravděpodobné, že německý letec, čerstvě dvacetiletý Fritz Sondermann (\*18. 12. 1924, Schwelm/Ruhr), byl obětí právě letecké havárie z 21. prosince u Uhříněvsi. Krátce po úmrtí byl pohřben na německý posádkový hřbitov v Praze-Štěrboholech a dnes je pohřben na Kriegsgräberstätte v Chebu. Fhr. Fritz Sondermann byl první z dlouhé řady obětí výcviku u KG(J) 6.

Hned následující den 22. prosince 1944 se v četnických záznamech objevuje záznam o jiném nouzovém přistání. Jednoduchý, rukou psaný záznam z četnické staniční knihy Horoměřice uvádí, že z Horoměřic byla vyslána hlídka strážit letadlo, které nouzově přistálo na poli u blízkých Statenic. Jak na místě hlídka zjistila, jednalo se o stroj s označením „SVNY-859“ z domovského letiště v Praze-Ruzyni. Četníci na místě zůstali až do okamžiku, kdy nepoškozené letadlo v 12.30 h opět odstartovalo. Pokud četnický zápis zachytil Stamm letadla, tj. SV+NY, může se jednat opět o Bf 109G-6 (např. SV+NL). Vzhledem k opětovnému startu letadla je ale pravděpodobnější, že šlo o Bücker Bü 181C, v tomto případě s pravděpodobným W.Nr. 330859, tj. číslem ze série vyrobené v moravských Otrokovicích.

Rovněž následující den **23. prosince 1944** zaznamenává další havárii četnická staniční kniha Hostovice. Hlídka byla vyslána k vechtru č. 13 u železniční trati Praha-Kladno strážit zřícené letadlo. Na místě četnická hlídka musela zůstat až do 22 hodin, kdy stráž zřejmě převzali němečtí vojáci z blízké letecké základny Praha-Ruzyně. Ranní hlášení německé pořádkové policie z následujícího dne v krátké zprávě doplňuje, že dne 23. prosince ve 14.00 hodin se zřítil pro poruchu motoru „Luftwaffe Flugzeug Nr. 0365-130365“, stroj byl jen lehce poškozen a jeho pilot se nezraněn zachránil. Je evidentní, že se jednalo o Bf 109G-10, W.Nr. 130365. Stroje této série často nosily poslední čtyři číslice sériového čísla natřené na trupu před ocasními plochami a možná proto se v zápise objevuje právě jen údaj o „Nr. 0365“. Letoun proto potenciálně náležel do výzbroje I./KG(J) 6 umístěné v Praze-Kbelích.

Ani o Vánocích **24. prosince 1944** náhlá letecká aktivita nepolevila, když u obce Drahelčice musel nouzově přistát další Messerschmitt. Hlášení německé pořádkové policie uvádí pouze nouzové přistání

stroje W.Nr. 332340 v 15.50 hodin. Ale četnická staniční kniha Hostovice opět přináší detaily a popisuje okružní hlídku četníků vyslanou do Drahelčic. Na místě zajistila stroj „Bf 109 Nr.332349“, který musel nouzově přistát pro přehřátí. Pilot Obfw. Reich byl nezraněn. Rozdíl výrobních čísel v obou pramenech je patrně pouhý překlep, za správný lze považovat originální zápis tj. W.Nr. 332349 ve staniční knize.

Dne **25. prosince 1944** se u Kačice odehrál třetí podobný případ. Tentokrát však četníci asistující následující den u vyprošťování letadla zaznamenali pouze „Messerschmid 109-315“. Pokud je číslo 315 částí W.Nr., může jít o W.Nr. 332315 opět varianty K-4 z výroby v Regensburgu určené pro II. Gruppe v Klecanech. Komplettační centra Mtt Regensburg totiž u verze Bf 109K-4 v drtivé většině uváděla poslední tři číslice výrobního čísla na trup před ocasní plochy. Bylo to velmi zřetelné označení a proto se zřejmě objevilo i v četnickém hlášení (v úvahu samozřejmě připadá i verze G-10, ale právě W.Nr. 130315 je veden jako nezvěstný 5. 3. 1945 u II./JG 3 a snad tuto možnost můžeme vyloučit). Právě formu záznamu zde můžeme použít jako nepřímý důkaz o verzi stroje Bf 109K-4.

V obou uvedených případech se dle výrobních čísel jednalo o úplně nové stroje z výroby Messerschmittu v Regensburgu. Jejich téměř společné nouzové přistání na dohled základny v Ruzyni nemusí být náhodné a může dokumentovat přelet nových strojů z Regensburgu do Prahy resp. do Klecan k II./KG(J) 6.

Podle personálních ztrát měl **31. prosince 1944** při havárii Bf 109G-6 na letišti v Klecanech utrpět zranění Fw. Alfred Gottschlich z 4. Staffel KG(J) 6. K události došlo uvnitř vojenského prostoru, a proto se ji nepodařilo ověřit v lokálních pramenech\*.

K druhé smrtelné havárii došlo **2. ledna 1945** východně od Benešova. Hlášení sepsané velitelem četnické stanice v Benešově Obw. Láskou uvádí, že v 10 hodin se zřítil německý školní letoun, jednoplošník značky „D-13“ blízko skladu munice u obce Dlouhé Pole na východním okraji Benešova. Letoun byl zcela zničen, příčina havárie nebyla zjištěna a na místě byl nalezen mrtvý letec Oblt. Hans Wühle. Dle srovnání jiných dokumentů byl letcem Oblt. Hans Otto Karl Wühle (\*1. 10. 1916, Berlin), příslušník 1. Staffel KG(J) 6. Hans Wühle byl pohřben na pražském posádkovém hřbitově v Štěrboholech do hrobu č. 91a. Při exhumaci části hřbitova po r. 1989 jeho tělo nebylo nalezeno a dnes je vzpomenu na Kriegsgräberstätte v Chebu. Havarovaný stroj byl Bf 109G-6, W.Nr. 782167 označený „červená 13“, jak potvrzuje i četnický záznam. Pouze v něm došlo ke zkomolení označení stroje, které mělo ve skutečnosti znít „R-13“, tedy „Rotte 13“.

Ve stejný den po poledni v 13.15 h musel mezi obce Vrbno nad Lesy a Donín na Lounsku nouzově přistát Messerschmitt Bf 109, W.Nr. 130367. Událost bez podrobností popisuje rukou psané, několikrát škrtané hlášení místní četnické stanice, které patrně zmátl nadřízené velitelství pořádkové policie a bylo do ranních hlášení zahrnuto jako dvě různé události u Donína a u Vrbna. Z jakého zdroje čerpala Pořádková policie přesné W.Nr. letadla ale není známo.

V 9 hodin ráno **4. ledna 1945** se krátce po startu z letiště v Klecanech zřítil do hluboké strže Máslovického potoka další Messerschmitt. Stroj narazil do hráze malého rybníčku na potoce a následně zcela shořel. Dle staniční knihy Odolena Voda na místo vyrazila dvoučlenná hlídka StWm. Kočárek s StWm. Štěpánem na služebním motocyklu a současně bylo informováno letiště Klecany. Odpoledne hlídku u vraku letadla převzal StWm. Holýšovský. Vrak ani

\* Pilot stejného jména, ovšem v hodnosti Unteroffizier, je veden 4. 4. 1944 jako nezvěstný u 5./JG 77 po leteckém souboji v Itálii.

ostatky pilota se tentokrát četníkům vůbec nepodařilo identifikovat a smutnou událost převzalo německé vojsko. Až výzkumem místa havárie v r. 1998 se vedle zbytků vraku letadla podařilo nalézt části identifikační známky 1/1 EM -57358/655 patřící Uffz. Hubertu Nentwigovi (narozen 6. 4. 1914 v Sichtigro), příslušníkov 5. Staffel. Až zpětně se podařilo zjistit, že Hubert Nentwig byl vzápětí po havárii pohřben na posádkový hřbitov v Štěrboholech, později byly jeho ostatky převezeny na Kriegsgräberstätte v Brně.

Dne 4. ledna 1945 zahynul na letišti Praha-Kbely při havárii stroje („...bei Schulung durch Flugzeugabsturz...“) Bf 109G-6, W.Nr.165516 „žlutá 6“, příslušník 3. Staffel Uffz. Frithjof Griesemann (\*19. 6. 1922, Diesdorf/Magdeburg). Událost se ale nepodařilo ověřit žádným lokálním zdrojem, pouze bylo zjištěno, že jeho tělo bylo zpopelněno v pražském krematoriu a urna byla odeslána k pohřbu do rodného Magdeburgu.<sup>219</sup>

K další smrtelné havárii došlo **9. ledna 1945**, podle ranního hlášení Pořádkové policie se v 14 hodin zřítil stroj „ME 109 Nr. 4“ blízko železniční zastávky Žalov na trati Praha-Kralupy n/Vltavou. Příčina nebyla zjištěna, letadlo bylo úplně zničeno a pilot mrtev. Personální ztráty KG(J) 6 tento den bez dalších detailů přiznávají smrtelnou havárii příslušníka 4. Staffel Lt. Carla Arndta (\*8. 2. 1917, Hamburg). Ztotožnit obě události pomáhá poválečný, rukou psaný dokument z evidence válečných hrobů, který jasně uvádí místo zřícení Lt. Carla Arndta jako „Žalov/Podmoran b.Prag“.

Dokument ještě obsahuje číslo osobní známky 51617/299. Podle seznamů číselných kódů osobních známek toto číslo původně náleželo 11./Kampfgeschwader 3. Po jejím zrušení v srpnu 1944 bylo stejné číslo nově užíváno u 11./Erg.KG (zřejmě myšlena 11./Erg.KG 1, resp. do prosince 1944 původní 12./KG 76). Právě III./Erg.KG 1 v rámci výcviku na Ar 234 příležitostně sdílela letiště v Plzni s společně s Erg.KG(J). Carl Arndt však byl v době havárie rozhodně ve stavu 4./KG(J) 6.

V 15 h dne **14. ledna 1945** musel u obce Kosoř na jižním okraji Prahy přistát „Jagdflugzeug Nr. 299“. Letadlo bylo lehce poškozeno a pilot zůstal nezraněn. Pravděpodobně i zde jde o jeden ze strojů KG(J) 6, a jak zaznamenané číslo opět naznačuje, možná jde o W.Nr. 332299 a Bf 109K-4.

Dne **18. ledna 1945** obdržel Wm. Alois Kalaš držící pohotovost na Četnické stanici Jirny telefonicky zprávu ze železniční stanice Mstětice o zříceném letadle. Na místo vyrazila v 11.30 h hlídka vedená ObWm. Františkem Justem, kterého doprovázel Wm. Alois Bosák. Místní zjištění shrnuli do poznámky v četnické staniční knize: „Dne 18. 1. 1945 v 11.10 hodin se na pole u Zelenče zřítilo letadlo Messerschmitt Bf 109“. Na místo vyrazili ještě následující den odpoledne zkontrolovat, jak místo havárie hlídá obecní stráž. Další, mírně odlišné údaje uvádí opět ranní hlášení Pořádkové policie, Messerschmitt označený „-BS-“ se měl zřítit na okraj obce Zelenec v 13.10 hodin, stroj explodoval a shořel. Příčinu se opět nepodařilo zjistit. Pilot sice vyskočil na padáku, ale vzápětí po dopadu na zem zemřel. Srovnáním různých pramenů se zřejmě jedná o stroj Bf 109G, W.Nr. „13036“, „bílá 8“, ve kterém zahynul příslušník 1. Staffel Uffz. Johannes Fix (\*3. 8. 1921, Ludwigshafen). V personálních ztrátách je však uvedeno úmrtí při nouzovém přistání u sousední obce Mstětice. Nejprve byl Johannes Fix pohřben na posádkový hřbitov Štěrboholy hrob č. 130, ale dnes je pohřben na Kriegsgräberstätte v Chebu. V otázce přesného typu stroje se nabízí možnost chybného, resp. neúplného zápisu (chybí poslední číslice?) sériového čísla 13036x a tím i verze G-10 z Regensburgu. Jen o čtyři dny později **23. ledna 1945** musela z Četnické stanice Jirny vyrazit hlídka k dalšímu zřícenému letadlu. Událost telefonicky oznámil Josef Hřebíček ze Zelenče a pohotovost držící ObWm. František Just opět v doprovodu Aloise Bosáka ihned ve 13 hodin

vyrazil na místo havárie k obci Dehtáry. Do četnické staniční knihy událost opět stručně shrnul: „Dne 23. 1. 1945 kolem 12.50 hodin se letadlo Messerschmitt Bf 109, označení 22 červená, zřítil u Svěmyslic“. Rovněž zde šli četníci následující den jen zkontrolovat obecní stráž. Četníci jako obvykle zřejmě vyhotovili podrobné hlášení, které se ale nedochovalo. Detaily přináší jen stručná svodka četnických zpráv v ranním hlášení Pořádkové policie, která zmiňuje zřícení stroje „ME 109 BS-22“, jehož pilot Obfw. König zahynul. Letec, příslušník I. Gruppe, celým jménem Hermann Josef August König (\*23. 2. 1917, Ravensburg), byl pohřben hned vedle Johannese Fixe (a patrně současně) do hrobu č. 131 ve Štěrboholech. Jako místo jeho havárie jsou uvedeny Dehtáry, drobná osada východně od Svěmyslic. Dnes je rovněž pohřben na Kriegsgräberstätte v Chebu. Pilotoval stroj Bf 109G-6, W.Nr. 163498 „červená 22“.

Význam písmen „BS“ v označení stroje, které v obou případech dodatečně doplnila německá policie při sepisování ranního hlášení, není jasný. Může jít o zkomolení zkratky Bf, ale také o část reálného označení opsaného z nějaké části havarovaného letadla, např. opět o část Stammkennzeichen. Německá policie, která nezasahovala přímo v terénu a jen shromažďovala došlé zprávy od českých četníků, mohla i zde čerpat z nějakého nedochovaného četnického hlášení.

Ranní svodky německé policie společně s hlášením o ztrátách odhalují ještě další dvě lehčí nehody. Ve stejný den, kdy se stala smrtelná havárie u Dehtár, 23. ledna v 15.55 h, musel pro chybu kompasu a následný nedostatek benzínu mezi Rakovníkem a Lužnou přistát Messerschmitt Bf 109K-4, W.Nr. 332758. Kronika Lužné uvádí: „Odpoledne v 16.00 hod spadlo německé letadlo do polí k samotové továrně. Zůstalo nepoškozeno a pilot nezraněn. Místní četnictvo letadlo celý týden hlídalo“.

Totožný případ se stal o čtyři dny později u Plzně, kde nouzově přistál Messerschmitt Bf 109K-4, W.Nr. 332769. Zde však stroj utrpěl 25%, tedy vážné, poškození.

Další případ smrtelné havárie zaznamenal dne **2. února 1945** velitel četnické stanice Čakovice ObWm. Antonín Vorlíček. Na upozornění obecního sekretáře z Miškovic, že na pole rolnice Marie Rezkové přistálo letadlo, vyslala stanice Čakovice do obce hlídku. Až na místě zjistila hlídka četníků StWm. Ladislava Vodičky a StWm. Karla Marka, že do pole asi 1 km východně od Miškovic se v 11.15 h zřítilo hořící německé letadlo a úplně shořelo. Jak následně uvádí četnické hlášení, jednalo se o typ „ME 109“ se dvěma kulometry. Označení nebo číslo se však nepodařilo zjistit, neboť četníkům zabránilo v přístupu na místo havárie německé vojsko z letiště ve Kbelích, které mezitím přivolala posádka blízkého postavení Flaku. Mrtvý pilot v hodnosti Leutnant, ale neznámého jména, ležel asi 100 metrů od místa havárie.

V personálních ztrátách I. Gruppe jsou dne 2. 2. 1945 hned dvě oběti, ale dle shodné hodnosti Leutnant, náhodně zaznamenané četníky, zřejmě u Miškovic zahynul čerstvě jedenadvacetiletý Lt. Hermann August Rudolf Barth (\*1. 2. 1924, Oberhausen). Jeho stroj byl Bf 109G-10, W.Nr. 490193, jeden z prvních kusů G-10 z výroby Erla Lipsko.

Druhou obětí dne 2. února 1945 byl Ofhr. Joachim Schürer (\*23. 7. 1924, Katlenburg). Podle evidence místa úmrtí se měl se strojem Bf 109G-10, W.Nr. 130377 zřítit u Satalic (v originálu zkomoleně Saterlitz), obce na východním prahu dráhy letiště ve Kbelích. Událost nezachytil žádný lokální pramen. Zřejmě k ní došlo opět uvnitř vojenského prostoru, který obklopoval obec Satalice, kam čeští četníci neměli přístup.

Oba letci byli nejprve pohřbeni ve Štěrboholech do společného hrobu č. 153a a dnes, po exhumaci části štěrboholského hřbitova, jsou oba pohřbeni na Kriegsgräberstätte v Chebu.

Dne **4. února 1945** v 11.55 h se na letišti v Klecanech při cvičném letu ve stroji Bf 109K-4, W.Nr. 332373 zabil příslušník 6. Staffel Uffz. Artur Fercher (\*18. 12. 1922, Wien-Schwechat). Událost opět nepotvrzuje žádný lokální pramen, ale údaj souhlasí s evidencí místa úmrtí. Dnes je Arthur Fercher pohřbený na Kriegsgräberstätte v Chebu.

Stejný den se odehrála také méně závažná událost, ovšem výborně dokumentovaná místními zdroji. Dle rukou psaného konceptu četnického hlášení stanice v Mirovicích na Písecku musel v 11.15 h přistát stíhací letoun „M 109 Fabriknummer 332 379 Kennzeichen 4“ severovýchodně od obce Boješice. Příčinou byl nedostatek benzínu během cvičného výskového letu z letiště Klecany. Stroj měl poškozenou vrtuli a trup, pilot Uffz. Friedrich Oltmann zůstal nezraněn. Kuriozitou příběhu je, že po vyproštění poškozeného letadla z louky u Boješic se místnímu amatérskému fotografovi Karlu Hungrovi (1906–1987) podařilo vyfotografovat převoz trupu zmíněného Bf 109K-4 na korbě nákladáku přes Mirovické náměstí (součástí konvoje byl i trup Bü 181 6Q+EA z Stab SG 151, který u blízkých Zalužan havaroval již 29. ledna 1945 během letu z Prostějova do Plzně).

U havarovaného letadla museli opět zasahovat četníci z Hostivice dne **7. února 1945**. Četnická hlídka byla vyslána k Peterkovu mlýnu a až do 13 h odpoledne udržovala pořádek na místě havárie letadla, které se v 9.50 h zřítilo na pole u mlýna a zcela shořelo. Ani v tomto případě se četníkům nepodařilo o letadle zjistit podrobnosti, pouze hlášení Pořádkové policie doplňuje, že na místě byl nalezen jeden mrtvý letec. Podle shodné evidence místa úmrtí, 2 km jižně od letiště Praha-Ruzyně, se jednalo o příslušníka 9. Staffel Fw. Rudolfa Jüngela (\*1. 4. 1919, Magdeburg). Dne 10. února 1945 byl pohřben na hřbitově v Ďáblicích do hrobu č. 79, ale dnes je pohřben na Kriegsgräberstätte v Chebu. V roce 2010 se podařilo nalézt místo havárie na poli mezi železniční tratí a mlýnem, ale podle několika drobných částí letounu se zde jednalo o stroj Arado Ar 96.

Následující den **8. února 1945** přistála u Touchovic na Lounsku pro ztrátu orientace a nedostatek benzínu německá stíhačka, podle hlášení Pořádkové policie označená „G II“. Kronika sousedních Hřivic popisuje: *„Večer asi v 17.00 přiletěla něm. stíhačka tak nízko nad zemí, že lidé mysleli že chytí jejich domy. Asi 2× zakroužila a pak klouzavým letem přistála u samých Touchovic u strážního domku č. 22 na poli p. Václava Todra z Touchovic. Stíhačku ve dne v noci hlídá 7 něm. vojáků. P. František Fritz, zámečnick, přinesl letcům horký čaj a byl od ostatních nadáván.“*

Více podrobností se zachovalo díky podrobnému četnickému hlášení o nouzovém přistání u Zlonína dne **11. února 1945**. Velitel četnické stanice v Kostelci nad Labem zaznamenal, že na pole rolníka Horsta Körnera asi 300 m východně od obce přistál v 11.30 h vojenský letoun pro poruchu motoru. Jednalo se o typ Bf 109G-10, W.Nr. 491448 s označením 11. Zřejmě podle výpovědi nezraněného pilota Uffz. Friedricha Bernhardiho zapsal, že letoun odstartoval v 11.03 h na okružní let z Prahy-Kbel a zpět. Po nouzovém přistání byl letoun poškozen na vrtuli a trupu. K celkem prosté příhodě doplníme, že pilot Uffz. Friedrich Bernhardt, příslušník 2./KG(J) 6, o měsíc později 8. 3. 1945 zahynul po srážce dvou Messerschmittů nad Prahou.

Stejný den jsou hlášeny také havárie z Klecan, první případ bylo 80% poškození stroje Bf 109G-6, W.Nr. 160391 z I./KG(J) 6 při startu, ve kterém byl zraněn Uffz. Friedrich Oltmann (\*13. 2. 1922, Wesermünde-Lehe), nepochybně totožný letec z nouzového přistání u Boješic dne 4. února 1945. Druhý stroj „Bf 109G, W.Nr. 412167“ z II./KG(J) 6 byl poškozen jen z 10%. Patrně se jednalo o srážku během provozu přímo na ploše letiště. Výrobní

číslo druhého stroje odpovídá verzi G-6 a jednalo se o jeden z několika cvičných strojů útvaru.

Ani touto událostí ale denní výčet ztrát nekončí, dopoledne v 9.45 h se u Slivence na jižním okraji Prahy zřítil Messerschmitt Bf 109G-10, W.Nr. 150977 z I. Gruppe. Jako obvykle stručné hlášení Pořádkové policie uvádí pouze zřícení letadla „Nr. 7“ z neznámé příčiny. Pilot se zachránil na padáku. Přestože policejní záznam potvrzuje rovněž seznam ztrát KG(J) 6, v pravidelně a pečlivě vedených denících okolních četnických stanic se údaj ověřit nepodařilo. Chybějící záznam vzbuzuje pochybnosti nad správností lokalizace, zejména ve srovnání s pečlivostí s jakou zaznamenali četníci sestřelení stíhacího Fw 190 z JG 301 dne 2. března 1945 na opačném konci vesnice.

Naopak obdobnou událost, která se po poledni v 12.15 h odehrála u Pátku nedaleko Nymburka, rozepsali četníci včetně všech podrobností. Na Velitelství četnictva v Jičíně poslal Obw. Schmidt v 20.50 h dálnopis s detaily celé události, hořící letadlo „Lfgz, Kennzeichen 297 33 LGBA Dresden, Typ ME 109, Elbe 6“ (pozn.: zřejmě Gelbe 6 – „žlutá 6“) se zřítilo do pole jižně od obce, zabořilo se 1,5 metru hluboko do země a úplně shořelo. Pilot, pětadvacetiletý Fw. Wilhelm Brodasch, se zachránil na padáku a sám ihned telefonoval na domovské letiště v Praze-Kbelích. Trosky letadla přišli hlídat příslušníci německé Schutzpolizei z Poděbrad. Místo havárie se podařilo najít v prosinci 2012 a v kráteru po dopadu letadla byl stále motor DB 605 a mnoho dalších troskek po havarované stíhačce. Porovnáním se záznamy hlášení ztrát LfL.Kdo.Reich můžeme stroj identifikovat jako Bf 109G-10, W.Nr. 150862. Také uvedené místo havárie „Nördsw. Podibrad“ (severozápadně od Poděbrad) odpovídá. Zapsané označení „297 33 LGBA Dresden“ mohlo být pozůstatkem pomocného označování strojů ve shromažďovacím centru Luftwaffe, které bylo i v Drážďanech, kde se stroje soustřeďovaly po převzetí z výroby a odkud byly následně přelétány k jednotkám.

Během jednoho dne tak u KG(J) 6 přišli při haváriích hned o 5 strojů, ale intenzivní činnost nadále pokračovala a opět ji doprovázely havárie.

Podle zápisu StWm. Jana Pospíšila do staniční knihy se dne **15. února 1945** v 9.30 h u Petrovic na jihovýchodním okraji Prahy zřítil „Typ Me 109K4 Marke Schwarze IV“ a úplně shořel. Letec Uffz. Helmut Schmidt z 5./KG(J) 6 havárii přežil, ale byl vážně zraněn na hlavě.

Další nehodu, nouzové přistání Messerschmittu Bf 109G-10 „černá 6“ dne **17. února 1945** u Pacova, zmiňuje pouze stručné ranní hlášení Pořádkové policie. Uvádí rovněž „Nr. 150 060“, ovšem zde jde zřejmě opět o překlep a správný údaj měl být W.Nr. 150860, jak se objevuje v následné celkové svodce ztrát z 16. 3. 1945 v části LfL.Kdo.Reich.

Z denních zápisů četnické stanice v Brandýse nad Labem vypadá mrazivý válečný den **18. února 1945** zcela rutinně. Podle staniční knihy držel pohotovost na stanici její velitel vrchní strážmistr Heinz Vitmayer, zatímco dopoledne v 11 hodin vyrazila na pravidelnou dvanáctihodinovou obhlídku dvojice četníků Jan Hejnák a Antonín Bednář. Po návratu jen oznámili běžnou obchůzku přes Brandýs, Melicharovu továrnu, nádraží, Vrábí, státní silnici a Královice, kde dohlíželi na dodržování pořádku, nočního klidu a při silniční kontrole udělili jednu blokovou pokutu.

Zápisy v staniční knize úplně pomíjí dramatické zřícení německé stíhačky na okraji města. Okolnosti ale podrobně popsal následující den právě velitel Heinz Vitmayer do hlášení pro Zemské četnické velitelství v Praze. V hlášení uvádí, že se dne 18. února 1945 v 11.45 na zahradu fy. Melichar a Umrath zřítil německý vojenský letoun a zcela shořel. Na místě zasahovali tovární i městští hasiči.

Po oznámení českých četníků zajistilo hlídku v místě havárie německé četnictvo a místní vojenská posádka. Německé četnictvo také telefonicky vyrozumělo leteckou základnu v Praze-Kbelích, odkud okamžitě přijel vyprošťovací oddíl. Až následující den po uhašení požáru bylo pod ohořelými troskami nalezeno tělo pilota, bylo uloženo do rakve a převezeno do místní márnice. Trosky prohlédla Komise letecké základny Kbely, která jako příčinu havárie konstatovala poruchu motoru.

Po převozu do márnice byl pilot identifikován jako Karl Rothaler z letiště v Praze-Kbelích a mezi troskami se četníkům ještě podařilo najít označení „Messerschmidt 109 Nr. 151051“. Během následujícího dne vyprošťovací oddíl odklidil a odvezl trosky i rakev s ostatky pilota. Firmě Melichar a Umrath vznikla škoda v částce 3135,70 Korun, která byla předána německému četnictvu.

Havárii letadla také zmiňují kronikářské záznamy poštovního úředníka Jar. Nürnbergera po válce zapsané do městské kroniky. Mezi zprávou o bombardování Prahy dne 14. února a průchodem německých vystěhovalců 20. února 1945 krátce zmiňuje: „*Německé stroje již dobře nefungují. Množí se havárie letadel. V neděli 18. února dochází také k havárii německého letadla mezi sokolským hřištěm a Melicharovou továrnou. Ve Kbelech jsou havárie častým zjevem.*“

Detailní četnickou zprávu i kronikářský zápis potvrzují také dokumenty německého letectva. Formulář personálních ztrát jednotky Kampfgeschwader (Jagd) 6 doslova uvádí: „*akt. FF (letec v aktivní službě) OGefr. Karl Rothaler, dne 18. 2. 1945 smrtelně raněn při zřícení letadla u »Brandeis a.d.Elbe«, nebojový let*“. Tabulkový záznam obsahuje také příslušnost k 2. Staffel KG(J) 6, kterou potvrzuje jeho kódovaná identifikační známka číslo 55511/327. Ostatky letce byly pohřbeny do hrobu č. 186 na německý posádkový hřbitov v Štěrboholecích a po exhumaci části hřbitova v r. 2000 přeneseny na německý Válečný hřbitov v Chebu.

Podle formuláře se Karl Rothaler narodil 8. prosince 1921, místo narození není čitelné, ale lze vytušit, že bylo v okrese Stříbro (něm. Mies). S rodinou bydleli v obci Pieska č. 7 (zřejmě Písek u Lištan na severním Plzeňsku). Měl sestru Hermine a bratra Kurta (oba zemřeli v roce 2004). Jeho otec Karl byl válečným veteránem plzeňského c. a k. 35. pěšího pluku. Před vojenskou službou se učil na pekaře, po narukování měl jako výplatní místo vedenu leteckou základnu Gütersloh, kde zřejmě prošel výcvikem. Podle vzpomínek jeho švagrové Renate Rothaler byla rodina úřady informována o jeho úmrtí, bratr a sestra ještě za války navštívili jeho hrob v Praze, přesto rodiče zprávě o jeho úmrtí nevěřili a dlouho čekali na jeho návrat.

Formulář o ztrátě shodně s četnickým záznamem uvádí výrobní číslo 151051, umožňující jasně identifikovat stroj Bf 109G-10 z nejnovější produkce fy. Erla v Lipsku. U jednotky dostal na trup taktické označení „černá 13“, barvou odpovídající „černé“ 2. Staffel. Ranní hlášení Pořádkové policie dne **19. února 1945** opět jen krátce zmiňuje nouzové přistání Messerschmittu Bf 109K-4, W.Nr. 331472 pro nedostatek benzínu u Červeného Hrádku blízko Plzně. Údaj potvrzuje hlášení o 40% poškození téhož stroje od II./KG(J) 6 východně od Plzně.

Souvislá řada havárií od KG(J) 6 pokračovala, dne **22. února 1945** došlo opět blízko Brandýsa n/L. u Dřevčic k další havárii. Četníky z Brandýsa plně zaměstnával neustávající proud německých uprchlíků, přesto musela být asistující hlídka strážmistra Jana Hromadníka a Rudolfa Hakena odvolána a ve 13 hodin vyslána k udržení pořádku do Dřevčic. Jelikož zápis v staniční knize končí poznámkou „*hlášeno nouzové přistání letadla u Dřevčic*“, je příčina odvolání četníků nepochybná. Podrobné hlášení, které bylo opět vyhotoveno, je dnes nezvěstné. Podrobnosti však lze zjistit z ranního souhrnu německé Pořádkové policie z **23. února 1945**, které došla četnická

hlášení heslovitě převzala. Uvádí, že v 11 hodin muselo u Dřevčic nouzově přistát vojenské letadlo „*BF-Nr.4*“ pro poruchu motoru. Nikdo nebyl zraněn a letadlo bylo jen lehce poškozeno. Policejní zprávy souhlasí s hlášením německého letectva o 15% poškození stroje Bf 109K-4, W.Nr. 331419 od II./KG(J) 6 u Brandýsa nad Labem. Jak hlášení udává, poškozený stroj náležel II. Gruppe z Klecan.

Krátce poté dne **25. února 1945** se poprvé v lokálních pramenech objevuje přítomnost Focke-Wulfů Fw 190 u III. Gruppe KG(J) 6. Podle četnické staniční knihy v Unhošti, obce západně od základny v Praze-Ruzyni, explodoval asi v 10 h ve stráni u osady Svárov vojenský letoun. K havárii došlo během cvičné střelby na zdejší vojenské střelnici. Letadlo i s pilotem zcela shořelo. Současné nálezy na místě havárie jednoznačně určují typ letadla jako Focke-Wulf Fw 190. Jeho identitu se dosud nepodařilo určit, ale havárii můžeme ztotožnit s úmrtím příslušníka 7. Staffel Gefr. Eugena Seegera (narozen 20. 8. 1922 v Holzbronn-Calw).<sup>220</sup>

Kuriózně, ve stejný den v 13.40 h došlo k havárii ještě druhého Focke-Wulfu v údolí Divoká Šárka, východně od Ruzyně. Podle hlášení Pořádkové policie se zde poblíž zahradnické školy zřítíl i s pilotem „*Wehrmachtflugzeug Fw 190 Nr. 5151*“. Identitu stroje, kromě jasného určení typu, se rovněž nepodařilo zjistit, ovšem pilotem byl zřejmě Fhj-Ofw. Gerhard Tonn (\*29. 9. 1919, Zirschow na ostrově Usedom), příslušník 1. Staffel Erg.KG(J) z Plzně.<sup>221</sup> Souvislost obou případů možná není náhodná a naznačuje úzký vztah obou jednotek, podobně jako již uvedené dva případy nouzových přistání Bf 109K-4 u Plzně dne 27. 1. a 19. 2. 1945.

V případě dalšího nouzového přistání u obce Lobkovice, na jižním okraji Neratovic, dne **27. února 1945** máme jistotu o příslušnosti stroje ke KG(J) 6. Podle podrobného četnického hlášení přistála na pole asi 1,5 km jižně od obce při cestě do Kojetic stíhačka „*Flugzeugnummer 331363 Kennzeichen G-6*“, při přistání si poškodila vrtuli a nebyla schopná dalšího letu. Pilot Oblt. Hartmann byl nezraněn. Zřejmě dle výpovědi pilota zaznamenali četníci, že domovským letištěm byly Klecany. Z hlášení četnické stanice v Chrástu, která zajišťovala hlídku u letadla, je jasné W.Nr. 331636 stroje verze Bf 109K-4, značku „G-6“ pak můžeme interpretovat jako „žlutá 6“.

Nouzové přistání u Jílového jižně od Prahy dne **4. března 1945** uvádí svodka Pořádkové policie už opravdu stručně: „*Am 4. 3. 1945 musste bei Gemeinde Eule ein deutsches Jagdflugzeug notlandet*.“ Pouze srovnáním s hlášením ztráty od I./KG(J) 6 lze potvrdit, že se jednalo o Bf 109G-10, W.Nr. 150992, poškozený z 15 % při přistání u Jílového u Prahy (německy Eule).<sup>222</sup>

Dne **8. března 1945** se přímo nad Prahou, nad čtvrtí Hloubětín, srazily dva Messerschmitty. K události mělo dojít ve stejném prostoru, kde se již 14 dní před tím zřítíl noční stíhací Bf 110G-4 od NJG 102. Bohužel četnické relace, které by pomohly objasnit obě havárie, se nedochovaly. Dle záznamů 2. Staffel došlo během výcviku ke srážce stroje Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150752, který pilotoval Uffz. Günther Reimers, a stroje Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150931, který pilotoval Uffz. Friedrich Fritz Bernhardt, už známý havárií u Zlonína dne 11. února 1945. Podle evidence místa úmrtí dopadly oba stroje i s piloty v pražské čtvrti Hloubětín (německy Prag-Tiefenbach), ovšem místo pohřbení Uffz. Günthera Reimera (\*18. 8. 1924, Hamburg) není určené, pouze jeho jméno je zmíněno v pamětní knize Kriegsgräberstätte v Brně. Uffz. Friedrich Fritz Bernhardt (\*19. 11. 1920, Karlsruhe) dokonce může být stále pohřben v Hloubětíně.

Podle hlášení četnické stanice Mělník došlo **10. března 1945** k další smrtelné havárii. Do lužního lesa na ostrov mezi Vltavou a kanálem, těsně před soutokem s Labem, se zřítíl „*Jagdflugzeug*

*Me 109 F, Tragflächen Nr. 332293 ... des Fliegerhorstes Gbell*. Letadlo i s pilotem shořelo, takže nebylo možné zjistit pilotovu totožnost, přesto zaznamenali možnou příčinu havárie – požár motoru. Podobně jako v Brandýse n/L. dorazila následující den vyšetřovací komise. Zajistila odvoz pilotova těla a další den 12. března i vřaku letadla. Obětí havárie byl Uffz. Günter Marten (\*15. 12. 1921, Winkelshütten). Patrně byl nejprve pohřben v Štěrboholech, ale při exhumaci zdejšího posádkového hřbitova (Standortfriedhof) nebylo jeho tělo identifikováno, proto je dnes pohřben v Chebu mezi neznámými vojáky.

Za zmínku stojí i incident stroje Bf 109K-4, W.Nr. 332328, z II./KG(J) 6<sup>223</sup> ze stejného dne, kterému se vznítil motor. Událost byla nahlášena z Chrudimi, poněkud daleko od domovského letiště jednotky. Mimořádně o měsíc a půl dříve se zde na jednomotorové stroje přeskolovali piloti KG(J) 30.

Dne **16. března 1945** ohlásila četnická stanice Suchdol u Kutné Hory, že mezi obce Suchdol a Vysoká na pole rolníka Františka Kárníka nouzově přistál *Jagdflugzeug 21 Typ Me-e-109 Fabriknummer 150.908, Standort-Jagdverband K.H.6 Prag*. Pilot Uffz. Josef Berberich vypověděl, že pro poruchu motoru musel přistát na prvním vhodném místě. Letadlo bylo jen lehce poškozeno, asi z 5 %, přesto už nemohlo pokračovat v letu a bylo hlídáno německým četnictvem. Ani poškozený František Kárník nenáročoval žádnou škodu na svých pozemcích. Četnický záznam je snadné interpretovat, u Suchdolu přistál další Bf 109 G-10, W.Nr. 150908 z I./KG(J) 6. Dokumenty připomínají Uffz. Josefa Berbericha (\*27. 10. 1922), příslušníka 1. Staffel KG(J) 6, ještě 25. března 1945, kdy byl lehce zraněn střepinou během amerického náletu na letiště ve Kbelích. Vzhledem k jeho příslušnosti k 1. Staffel můžeme usuzovat, že taktické označení na trupu „21“ zmíněné četníky bylo provedeno v bílé barvě.

## Operační činnost

Výcvik a přeškolení pilotů bombardérů na stíhací stroje neprobíhal ve vzduchoprázdnu. Naopak, musíme předpokládat, že byl omezen a často i konfrontován s probíhající nepřátelskou bombardovací ofenzivou. Pokusme se proto přiblížit letecké operace, které s jistotou do činnosti u KG(J) jednotek v prostoru Čech, Bavorska a Horního Rakouska bezprostředně zasáhly.

Zpočátku probíhal výcvik KG(J) 6 v nebyvalém klidu. Čechy ležely na hranici doletu jak bombardérů 8. Air Force z Anglie, tak 15. Air Force z Itálie, a nenacházely se zde ani žádné strategicky významné cíle. Pouze na konci prosince ve dnech 16., 20. a 25. 12. 1944, krátce po přesunu KG(J) 6 do Prahy, provedla 15. Air Force útoky na zbrojovku Škoda v Plzni a rafinérii v Mostě, a 28. prosince 1944 na rafinérii v Pardubicích, Kolíně, Kralupech nad Vltavou a Roudnici nad Labem.

Následovaly dva měsíce relativního klidu, jen 20. ledna 1945 došlo nad západními Čechami k jednostrannému souboji Mustangů od 325. FG doprovázející bombardéry nad Regensburg a stíhači od JG 301. Čtyři němečtí letci zahynuli.

Rovněž 14. února 1945 ležel primární cíl mimo území Čech. Bombardéry 8. Air Force pokračovaly v bombardování Drážďan, kterým předešlou noc zahájilo britské letectvo operaci Thunderclap. Mimo Drážďan ale omylem bombardovaly také centrum Prahy, Plzeň, Most a další česká města.

V následujících dnech 15. a 20. února 1945 okrajově nad Čechy zasáhly Mustangy 8. Air Force, které 23. a 25. února vystřídaly Lightningy 15. Air Force, a v noci z 27. na 28. února dokonce nad pražskými letišti marně pátralo po letadlech Luftwaffe jedno Mosquito od 23. Squadron RAF.

Během těchto sporadických akcí nedošlo k střetnutí s letci od KG(J) 6 ani k cílenému útoku proti jejich základnám v Ruzyni, Kbelích nebo Klecanech, přestože zde americké letectvo z pravidelného průzkumu o soustředování letadel vědělo. Americký průzkum základen Praha-Kbely a Ruzyně máme doložen už od druhé poloviny roku 1944. Kbely 23. 8. a Ruzyně dokonce 6. 8. 1944. Ve Kbelích vyplývá první větší zvýšení počtu jednomotorových stíhaček z průzkumu 16. října 1944, kdy zde bylo zachyceno 37 strojů (a dalších 18 „bombardérů“). Na Ruzyni se vyšší počet stíhacích letadel podařilo vyfotografovat 27. listopadu 1944 – 16 kusů, ale spíše až 23. prosince – plných 39 kusů. Američané tedy minimálně od konce roku 1944 o soustředování většího počtu letadel na těchto základnách věděli. Počty identifikovaných strojů kolísaly dle situace při průzkumu, ovlivněné zejména místním počasím, ale také situací na základně nebo úspěšnosti německého maskování. Na začátku února 1945 došlo ve Kbelích počet jednomotorových letadel 51 kusů, dále 81 strojů „Me110/Ju 88“ a 7 „bombardérů“ (situace ze 7. 2. 1945). V Ruzyni v den průzkumu 17. února bylo 47 stíhaček, 25 „Me110/Ju 88“ a 3 bombardéry. Zajímavé také je, že průzkumné stroje 15. Air Force fotografovaly třetí základnu KG(J) 6 letiště v Klecanech poprvé až 26. 3. 1945 (25 stíhaček a 2 bombardéry).<sup>224</sup>

Od počátku března 1945 se bojové operace angloamerického letectva stupňovaly. Dne 2. března 1945 došlo k dosud největšímu střetnutí. Cílem bombardérů 8. Air Force sice byly rafinérie Böhlen a Rositz, ale během přeletu svazu B-17 Flying Fortress nad Čechami se strhla letecká bitva mezi doprovodnými Mustangy od 352. FG a Focke-Wulfy od JG 301 (operovala ale z letišť mimo české území). Část boje se odehrála také nad letištěm v Praze-Ruzyni, základnou Stab a III./KG(J) 6. Přímo nad letištěm byl sestřelen Fw 189 (dosud neidentifikovaný, ale sestřel je potvrzen i z lokálního zdroje) a na dohled od základny u obce Řeporyje již zmíněný Focke-Wulf Fw 190 od I./JG 301. Jeho pilot zahynul.

Hned následující den **3. března 1945** bombardéry 8. Air Force v plné síle akci zopakovaly. Hlavním cílem pro B-17 Flying Fortress z 3. Air Division byl Braunschweig (anglicky Brunswick) a pro B-24 Liberator z 2. Air Division Magdeburg. V prostoru od Hannoveru po Magdeburg se ale objevilo devětadvacet Me 262 od JG 7 a oba svazy musely poprvé čelit jejich soustředěným útokům. Výsledkem byl nebyvalý masakr mezi bombardéry, pohřešované byly 3 B-17 a 4 B-24, zatímco letci od JG 7 vznesli nárok na 5 B-17, 3 B-24, jeden Mustang a jeden Thunderbolt. Americký stíhací doprovod nedostal šanci, podařilo se mu pouze poškodit 5 útočících Me 262, ale 4 Mustangy zůstaly nezvěstné.

Stranou letecké bitvy nalétal svaz 222 B-17 Flying Fortress z 1. Air Division na rafinérii v Ruhlandu. Velmi špatné počasí, dešť přecházející v sněžení, ale zapříčinilo, že místo Ruhlandu musel být bombardován sekundární cíl – nádraží v Saské Kamenici. Němečtí stíhači nechali svaz 1. AD bez povšimnutí, a proto jeho doprovodné Mustangy začaly vyhlížet vhodné cíle na zemi. Mezi 193 Mustangy z doprovodu 1. Air Division bylo také 41 strojů od 55. FG pod vedením Lt.Col. Elwyna G. Righetti. Od jeho hlavní skupiny se oddělilo asi 15 Mustangů 343. Squadron, které se zaměřily na pozemní cíle v okolí Prahy.

*„Bylo tu vidět asi 11 letadel. Po polích se tu lesklo mnoho lesklých proužků, jež shazují z letadel, aby bylo ztíženo správné zaměření protiletadlových děl. Lidé z povzdálí ke všemu přiblížili a teprve, když viděli padati nádrže, domnívajíce se, že jsou to bomby, utíkali se skrýt,“* uvádí přílet Mustangů, které právě odhodily přídatné nádrže, kronika obce Čelákovice. Zde se 343. Squadron zřejmě rozdělila a jednotlivé letky (flight) útočily na vyhlédnuté cíle samostatně.

Mezi 10.45 až 11.20 hodinou bylo na okrajích Prahy a širokém okolí severně od města zaznamenáno 17 útoků proti železnici,

vůbec prvních, které střední Čechy zažily. Celkem bylo zasaženo 21 lokomotiv a 10 vagónů. Přehled četnických záznamů téměř souhlasí s nárokem letců 343. Sq., kteří nárokovali 21 lokomotiv zničených a 8 poškozených, dále 20 zničených nákladních vagónů a 16 nákladních aut.

Druhá část 343. Sq se zaměřila na letiště v Klecanech, domovskou základnu II. Gruppe KG(J) 6. Po vyhodnocení útoku figurovalo mezi nároky na 8 zničených a 18 poškozených letadel celkem 16 strojů typu Bf 109 nepochybně od II./KG(J) 6.

Nejvíce úspěchů zaznamenal 1./Lt. Bernard H. Howes, stíhací eso s šesti sestřely pilotující Mustang 44-63745 „My Li'l Honey“. Na ploše klecanského letiště měl zničit po jednom Bf 109, Bf 110, Ju 52, Ju 88 a další Bf 109 poškodit. Podobný úspěch dosáhl 1./Lt. Vincent P. Gordon, který zničil jeden Ju 52, jeden Bf 109 a další 4 Bf 109 poškodil. 1./Lt. Brooks J. Liles v Mustangu 44-14175 „Sweet Marie II“ zničil jeden Bf 109, dva Ju 52 a jeden Ju 88 poškodil. 1./Lt. Wayne R. Erickson jeden Bf 110 zničil a poškodil po jednom Bf 109 a Ju 88. 1./Lt. Marvin Satenstein poškodil hned 4 Bf 109, 2./Lt. Henry E. Cohen dva Bf 109 a konečně 1./Lt. William Mearns poškodil poslední Bf 109 a Ju 88.

Zbývající zasažené stroje 4 Ju 52, 4 Ju 88 a 2 Bf 110 mohly náležet letecké škole FFS B 14, která z hlavní základny Praha-Kbely příležitostně využívala k výcviku i blízké Klecany. FFS B 14 byla zrušena v únoru 1945 a po válce se vraky jejích letadel našly rozptýlené od Kbel, přes Ruzyni, Milovice až po Vysoké Mýto. Záznamy německé strany potvrzují 4 zničené Bf 109, 6 těžce poškozených Bf 109, 8 lehce poškozených Bf 109, 5 lehce poškozených Ju 88 a dva He 111.<sup>225</sup>

Úspěšný útok si ale vyžádal také oběti. Detaily pozoroval z kabiny Mustangu 44-14379 „Pudgy“ pilot 1./Lt. Marvin Satenstein: *„At about 1300 hours while cruising around at about 2.000 feet in the Prague area looking for target of opportunity, Prague-Leznaný Air-drome was observed full of parked aircraft. My Red Flight and the remainder of Yellow Flight decided to attack it. We did so, making our passes individually. On the 1st Lt. Liles last pass from North to South he was hit on the right side of his engine by light flak from the guns at the Southwest end of the field. I observed flames coming from the engine. 1st Lt. Liles said that he had been hit. I was directly above and behind him and could see that he had the aircraft under control, but could not get much power. He flew the aircraft for about three or four miles South of the airdrome where he bellied it successfully on an open field. I saw 1st Lt. Liles get out of the aircraft just after it caught fire.*

*The remaining six a/c circled the spot and 1st Lt. Howes, »Tudor Yellow 3« called over the R/T that he was going to land to try to pick up 1st Lt. Liles. After one try, 1st Lt. Howes made a successful landing in the same field. After discarding their equipment, both 1st Lt. Howes and 1st Lt. Liles were able to get into aircraft. It appeared as it was hard to get the aircraft started rolling from its parked position. As they started to roll, 1st Lt. Howes called »Gang keep your fingers crossed and we'll make it«. The aircraft rose into the air once, but apparently didn't have enough flying speed because it settled to the ground again. Then it bounced into the air dropped off on its left wing in a stalled altitude and cartwheeled to the left eventually flattening out.*

*The aircraft caught fire but when I buzzed the wreck I saw both 1st Lt. Howes and 1st Lt. Liles walking away in a Easterly direction towards a large highway. Both pilots looked allright and they waved to me as I passed over them.“*

Američtí letci zaměnili Klecany za blízké letiště Praha-Letňany, ale jinak událost odpovídá lokálním záznamům. Útok na letiště asi nejlépe zaznamenali na četnické stanici přímo v Klecanech. Velitel stanice Obw. Josef Douda následující den 4. března do podrobného hlášení doslova uvedl: *„Am 3. März 1945 um 11 Uhr schwebten*

*über der Gemeinde Gross Kletzan, Bez. Prag-Land-Nord 6 feindliche Flugzeuge hinab, die im Tiefflug die am hiesigen Flugplatze stehenden Flugzeuge angriffen, von welchen 4 durch Maschinengewehrfeuer angezündet und 3 durchgeschossen wurden. Vier Flugzeuge verbrannten vollständig...“*

(„3. března 1945 v 11 hodin přeletělo obec Klecany, okr. Praha-venkov-sever, 6 nepřátelských letadel, která v nízkém letu zaútočila na letadla stojící na zdejším letišti. Mezi nimi 4 zapálila střelbou strojních pušek a 3 prostřílela. Čtyři letadla úplně shořela...“)

Další hlášení, která byla odeslána četníky z okolních obcí, uvádějí zejména škody způsobené střelbou na domech v Odolene Vodě, Drastech, Větrušicích nebo Klíčanech. Havárii americké stíhačky zmínili jen četníci ze stanice Horní Chabry. Následující den zde vyhotovili hned dvě hlášení. První uvádí, že se jižně od Veltěže po zásahu protiletadlovou střelbou zřítilo a shořelo nepřátelské letadlo. Vedle hořícího stroje přistálo druhé letadlo, ale také havarovalo. Přistálo třetí letadlo, vzalo obě posádky a odletělo. Poslední, poněkud fantastický údaj vycházející z výpovědi očitých svědků, ale ihned opravili do druhého hlášení, kde ještě doplnili, že letci unikli a byli zadrženi až v Přezleticích.

Oba letci 1./Lt. Brooks J. Liles a 1./Lt. Bernard H. Howes i přes zranění, která utrpěli během pokusu o opětovný start, byli dopadeni až kolem 4. hodiny odpoledne mezi Přezleticemi a Velení, asi 8 km východně od místa havárie, a dva měsíce zbývající do konce války strávili v zajetí.

Ani při přímé konfrontaci amerických útočníků a domovské základny II./KG(J) 6 neučinila jednotka žádný pokus o obranu. Respektive nadřízený orgán, tzn. fl.Kdo.Reich, nevydal jednotce rozkaz k nějaké obranné akci. Důvod spočíval pravděpodobně ve stále nedokončeném výcviku a možná také v překvapení německé strany.

V následujících deseti dnech nepříznivé počasí výrazně omezilo aktivitu amerického i britského letectva. Těchto deset dnů bylo ale zároveň poslední klidné období. Od poloviny března 1945 můžeme datovat již nepřetržitou denní i noční přítomnost amerických a britských stíhačů nejen v souvislosti s probíhající operací bombardérů.

Celodenní nepřetržité hlídkování nepřátelských letadel zřejmě zcela ochromilo další pokračování německého výcviku a patrně přímo vedlo ke snaze přeškolené piloty urychleně nasadit do bojových akcí. Tuto snahu lze sledovat v další činnosti u všech KG(J) jednotek. Ovšem pouze u KG(J) 27 je v náznamech doložen vznik provizorních Einsatzstaffel – obdobných letek, které v roce 1944 musely vytvořit operačně-výcvikové útvary. Do těchto letek byli staženi jen instruktoři a nejpokročilejší žáci.<sup>226</sup>

Souvislá řada leteckých operací začíná **15. března 1945**. Po dvou měsících se nad Čechami opět objevily bombardéry 15. Air Force z Itálie. Hlavní cíle pro šest set B-24 Liberator sice ležely v okolí Vídně, ale přes Čechy až nad rafinérii Ruhland byl vyslán 5. Bomb Wing s 234 B-17 Flying Fortress a doprovodem 168 Mustangů. Během dosud nejdelsí mise pronikl svaz 5. BW někdy před 13. hodinou do Čech, přeletěl východně od Prahy a pokračoval přímo na sever. Nad severem Čech se ale polovina svazu obrátila zpět a jako příležitostný cíl si vybrala Kolín nad Labem. Ruhlandu dosáhlo jen 109 bombardérů, zbytek bombardoval Kolín nebo jiné příležitostné cíle. Flak nad Ruhlandem nebo Kolínem poškodil hned 5 B-17. Všechny se pokusily dosáhnout frontové linie ve Slezsku, ale pouze dva stroje přeletěly frontu a přistály na Rusy obsazeném území. Posádky bombardérů ani stíhací doprovod nezpozorovaly jediné německé letadlo. Pouze piloti 6 Mustangů od 325. FG doprovázející nad Ruhland průzkumný F-5 Lightning viděli nad cílem osamoceny Me 262.



Uffz. Kurt Ahrens, příslušník II./KG(J) 27, ale vzpomínal na bojový start svého Schwarmu v 17.17 h z Hörschingu\*. Při tomto letu musel pro poruchu motoru svého Bf 109 nouzově přistát přímo do palebného postavení flaku na okraji Linze. Jednalo by se tak zřejmě o první zprávu o bojovém nasazení letců od KG(J).<sup>227</sup> Ze strany KG(J) 6 však k žádné reakci nedošlo.

Kuriózně, přes přítomnost amerických stíhačů v blízkosti Prahy, byly v Letňanech, resp. Kralupech nad Vltavou, prováděny zálety nových Bf 109, jak dokládá kniha letů Nicolause Mörta, zkušebního pilota WNF. Ten před polednem provedl desetiminutový let s novým Bf 109G-10/U4, W.Nr. 613115 z Letňan do Kralup a ještě odpoledne, mezi 15.52 až 16.00 hodin, provedl z Kralup zálet W.Nr. 613090.<sup>228</sup>

Následující den **16. března 1945** zopakovala 15. Air Force útoky na cíle ve Vídni a okolí. Rafinérie v Moosbierbaumu, Floridsdorfu, Schwechatu a nákladní nádraží ve Vídni bombardovalo přes čtyři sta B-17 a B-24. Samostatně bylo do prostoru Linz-Passau vysláno 59 Mustangů od 332. a 31. FG. Společně prostřílely několik lokomotiv a část 332. FG hlásila také zničení 9 Fw 190, jednoho Fw 200 a cvičného dvouplošníku. Nepochybně k tomu došlo na letišti Mettenheim u Mühldorfu, významné základny IV./Erg.JG 1, kde po útoku 8 Mustangů zůstaly v troskách jeden Bf 109, Junkers W 34 a Bü 181. Další 4 Bf 109 byly poškozeny. Ve 13.30 h 1./Lt. William S. Price sestřelil z Mettenheimu startující Bf 109, ale ve stejné lokalitě po nárazu Mustangu 43-24820 „Jenny“ v nízkém letu do stromů přišel o život 1./Lt. Jimmie D. Wheeler. Ztraceny byly ještě 3 Mustangy 31. FG, ale všichni jejich piloti se šťastně vyvázli.

Z Hörsching odstartoval k letu Uffz. Kurt Lemmin s Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150896, z 6./KG(J) 27 a již se nevrátil. Později byl nalezen na břehu jezera Traun. Možná se stal rovněž obětí 332. FG, přestože je Hörsching téměř 100 kilometrů daleko.

Na průzkumné misi bylo vysláno 23 průzkumných F-5 Lightning od 5. Photo Group a dvě Mosquito od 60. Squadron SAAF. Jedním z jejich úkolů bylo zdokumentovat výsledek z předchozího dne 5. Bomb Wing v Ruhlandu a Kolíně, a proto se některé opět objevily nad Čechami. K jejich doprovodu bylo přiděleno 22 P-38 a 30 P-51. Jedna průzkumná skupina byla nad Salzburgem napadena osamělým Me 262. V daném prostoru s Me 262 běžně operovala jen III./EJG 2, původní Erprobungskommando 262. Ovšem právě ve dnech 15.–16. března 1945 tudy přelétalo z Fürstenfeldbrucku do Prahy k dokončení výcviku asi 6 Me 262 od II./KG(J) 54. Jiná průzkumná skupina pozorovala další tři nepřátelská letadla nad Českými Budějovicemi.

Konečně 6 Mustangů od 325. FG během návratu z Ruhland v 14.05 hodin spatřilo unikající Me 410 západně od Mostu (v jiných pramenech Drážďany nebo Saská Kamenice). Jeho sestřel si připsal 2./Lt. Joseph R. Dytrych. Žádná ztráta Luftwaffe s tímto nárokem nekorresponduje, pouze v prostoru Prahy byl pohřešován Junkers Ju 88A od KG(J) 30.

Jedinou aktivitu KG(J) 6 přináší opět kniha letů Fw. Günther Pargeho, který po měsíční přestávce v poledne 16. března 1945 odstartoval z Klecan v Bf 109G-14 „bílá 10“. Předmětem třicetiminutového cvičného letu byla střelba na pozemní terč. Jakákoliv reakce na operace nepřítele opět schází.

Dne **17. března 1945** se 15. Air Force zaměřila na rakouský Linec a 8. Air Force po 14 dnech zopakovala nálet na Ruhland. Zdejší

rafinérie měla být cílem pro 527 bombardérů B-17 Flying Fortress 3. Air Division, zatímco rafinerie v Böhlen pro 279 B-17 Flying Fortress 1. Air Division. Dva hlavní útoky ještě doplňoval nálet 170 strojů B-24 Liberator od 2. Air Division na nádraží Münster a 146 B-24 na továrnu Hanomag v Hannoveru, dalších 167 bombardérů Lancaster britského Bomber Command RAF zaútočilo na Dortmund. Ochranu bombardovacím svazům zajišťovalo přes osm set doprovodných stíhaček.

Hustá oblačnost nad kontinentem ale plány rozsáhlé akce pozměnila, nad Ruhland se nedostala ani polovina vyslaných bombardérů, některé bombardovaly sekundární cíle Bitterfeld, Plauen a Fuldu. Počasí také zabránilo střetu bombardérů s německými stíhačkami, ale německé protiletadlové dělostřelectvo bylo opět přesné.

Ze svazu 1. AD byly pohřešovány 2 bombardéry. Jeden se zřítil u hornosaského Oschatz, druhý jeho posádka otočila na východ a doletěla na Sověty obsazené letiště Radom v Polsku.

Svaz 3. AD po akci nad Ruhlandem pohřešoval hned 5 bombardérů. Dva od 490. Bomb Group se v mracích srazily již při letu do Německa. Další dva stroje od 95. a 388. BG zasáhli nad cílem flak a dva stroje pohřešovala 487. Bomb Group. Jeden z nich ale také doletěl na Sověty čerstvě obsazené letiště Rudniky ve Slezsku, zatímco druhý B-17 Flying Fortress 43-39173 se po zásahu flakem nad Mosteckou oblastí v 12.20 h zřítil západně od Žatce. Posádka 1./Lt. Paula T. Kohra včas bezpečně vyskákala a putovala do zajetí. Zřejmě právě proti bombardovacímu svazu, který se někdy kolem 13.20 h místního času vracel nad hřebenem Krušných hor zpět do Anglie, byli prvně vysláni stíhači od KG(J) 6. Fw. Günther Parge z 4. Staffel ve své knize letů zaznamenává toto odpoledne první „Einsatz“. Ještě ráno v 9.12 hodin absolvoval s Bf 109K-4 „bílá 15“ dvanáctiminutový cvičný let se střelbou na pozemní terč, ale již odpoledne v 13.45 h odstartoval z Klecan opět v „bílé 15“ k bojovému letu. Uletěl vzdálenost 700 km a v 15.30 h přistál v Plzni. Drobná poznámka „k.Fb“ (kein Feindbegegnung) přiznává, že ke kontaktu s nepřítelem nedošlo. Ještě večer přeletěl zpět do Klecan.<sup>229</sup>

Doklady tohoto bojového nasazení KG(J) 6 zachytil také britský odposlech známý jako Ultra.<sup>230</sup> V zachycené radiodepeši 9. Fliegerdivision z 25. 3. 1945 se objevil dodatek, že status dvou příslušníků KG(J) 6 Ofhr. Korosacka a Uffz. Altmanna, nezvěstných 17. března 1945 během „bojového letu na obranu základny“, byl změněn na „mrtev“. Jedná se o první doklad bojového nasazení KG(J) 6. Celý případ havárií potvrzují a bohatě dokumentují lokální prameny.

Jeden Messerschmitt se zřítil u Líšnice, ještě v býv. okrese Praha-jih. Kronikář obce zaznamenal: *„Dne 17. března 1945 se zřítilo »ve vrškách« německé letadlo, které se rozbilo na tisíce kousků. Z pilota zůstala bromádká masa zabalená do bílého hedvábí padáku. Tato bromádká byla po komisionálním šetření německých orgánů převezena do márnice místního hřbitova a odtud odvezena k pohřbení. U rozbitého letadla museli konat místní občané (hasiči) strážní službu.“*

Druhý stroj se zřítil na kraj lesa mezi obce Bratřínov a Senešnice, již na území býv. okresu Příbram. Kronika Senešnice uvádí: *„Koncem března, při leteckém souboji u Zbraslavi byly dvě německá letadla sestřelena, první spadlo u Líšnice, druhé přeletělo ještě Dešiny a spadlo na pole Josefa Kobla »za vrchy«, kde se zarylo asi 2 m do země, explodovalo a shořelo. Pilot byl vytažen po kouskách, z hlavy se našly jen vlasy, jeho zbytky musely se odvést do márnice v Mníšku. Vrak letadla museli jsme hlídat po 14 dnů než jej odvezly.“* Také kronika Bratřínova zmiňuje zajímavé podrobnosti: *„Při jednom leteckém souboji byl sestřelen německý letoun, který spadl na Plavecký nad Senešnicí a hořel. Posádka nebyla vidět a k letadlu se nikdo neodvážil přiblížit, neboť vybuchovaly náboje v něm umístěné dokud úplně neshořelo. Druhý den přijelo*

\* Ve svém letovém deníku má zaznamenán „Schwarmeinsatz“, nicméně takto byly označovány i cvičné lety. V osobních vzpomínkách, citovaných v knize Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke, Band VII však uvádí vzlet jako „Alarmstart“.



auto s Němci česky mluvícími k nám do Bratřínova s příkazem dostat je na místo, kde letadlo havarovalo. Starosta Kropáček jim řekl, že je to přímým směrem přes les 1 km ale pěšky. Ono se jim pěšky nechtělo ptali se mě jako starosty zdali nevím o cestě na místo jejich autem. Řekl jsem, že ano a tak mě naložili a já je vedl na Lečice, Seněšnici a cestou na Plaveckou, kde bylo shořelé letadlo. Hlídku tam měl strážmistr z Nové Vsi. Němci ihned vrak letadla prohlédávali a co našli nevím poněvadž mi dali na jevo, že tam již nemusím být tak jsem šel přes les domů pěšky. Víc jsem je neviděl a poznal jsem když mezi sebou německy mluvili jak jsou vystrašení.“ Konečně, hlášení četnické stanice Nová Ves pod Pleší (německy Neudorf bei Mnisek) uvádí, že po oznámení havárie Josefem Zamrazilem z Seněšnice vyrazila na místo četnická hlídka Fhn. Ladislav Velehradský a StWm. Václav Havelka. Hlídka zjistila, že ohořelé trosky letadla byly roztroušené na ploše asi 100 × 250 metrů, a z části s hákovým křížem poznala, že jde o německé letadlo. Mezi troskami našla také ohořelé a znetvořené tělo pilota. Dle rozkazu důstojníka Luftwaffe Obfw. Urbana ze základny v Praze-Ruzyni zajistila hlídka jako svědka rolníka Karla Velebila, který byl asi kolem 14.15 h v okamžiku dopadu letadla s koňským povozem asi 150 kroků od místa, a sepsala s ním protokol. Velebil vypověděl, že bylo zataženo se slabým deštěm a pouze zaslechl hukot několika letadel. Pak se ozvala rána, něco dopadlo na zem a opět se ozvala rána, ale mnohem silnější. Koně se splášili a Velebil proto z místa rychle ujel. Pouze slyšel přelétávat další letadla. Četníci rovněž dle pokynů z Ruzyně odvezli tělo letce do márnice v Mníšku pod Brdy a na místě havárie zajistili stráž. Následující den dorazila Komise z letiště v Ruzyni, prohlédla místo a zajistila odvoz trosk.

Jak lokální záznamy, tak zpráva z Ultry souhlasí s dokumentem o personálních ztrátách, které tento den hlásila 3. Staffel. Během „Einsatzflug“ se strojem Bf 109G-10/R6, W.Nr. 151572, zahynul u obce Líšnice Uffz. Wilhelm Altmann (\*31. 3. 1924, Norimberk, osobní známka č. 55512/255). Místo havárie se nachází v poli jižně od obce Líšnice a potvrzují ho jen nálezy drobných úlomků kovu z konstrukce letadla. Druhý letec Obfhr. Leopold Korosak (\*28. 9. 1925, Vídeň) se zřítil mezi obce Seněšnice a Bratřínov nedaleko Mníšku pod Brdy, který je v dokumentu o ztrátě uveden. Letěl v Bf 109G-10/R6, W.Nr. 490305, pravděpodobně patřící mezi stroje, které v prosinci 1944 přišly k I./KG(J) 6 z opraven. V evidenci padlých figuruje u Obfhr. Leopolda Korosaka jeho starší číslo známky -65- 11./Flg.-Reg. 51- odkazující na pilotní výcvik u Fliegerregiment 51. Během průzkumu místa havárie v r. 1998 ale byl nalezen kovový úlomek s číslem končícím „/254“ z jeho novější osobní známky č. 55512/254 náležející již KG(J) 6. Oba letci jsou dnes pohřbeni na Kriegsgräberstätte v Chebu mezi neznámými vojáky.

Uvedené prameny dokládají zřejmě první (neúspěšné) bojové nasazení letadel společně od 3. Staffel z I. Gruppe ze Kbel i 4. Staffel z II. Gruppe z Klecan. Kolik letadel od KG(J) 6 bylo vysláno do akce, není jasné. O akci se nezmiňuje ani souhrnné denní hlášení „Luftwaffenführungsstab I c“ pro Lf.Kdo.Reich („Reichsgebiet“), kde je pro denní akce jen lakonicky uvedeno „Kein Einsatz“. Pouze 1. JD (Jagddivision) potvrdila nasazení 8 letadel JG 300 při obraně základny (Platzschutz), které se obešlo bez výsledků („Obne Ergebnis“).

Následující den **18. března 1945** byl z Itálie na sever od Alp vyslán pouze jediný fotoprůzkumný letoun s doprovodem 10 Mustangů od 31. Fighter Group. Americké souhrnné hlášení krátce poznamenává, že v prostoru Vídně se střetly s He 111. Ve skutečnosti k jednostrannému souboji došlo nad Třebíčí a oběti Mustangů tentokrát byly dva He 111 od KG 4 přelétávající ze slovenských Malaciek do Drážďan. Základna Drážďany-Klotzsche byla již od poloviny února 1945 střediskem pro zásobování obklíčené Breslau

(dnes polská Wrocław) v Dolním Slezsku, kterého se KG 4 v rámci Luftflotte 6 aktivně účastnila. Událost připomíná, že se přibližující se frontovou linií začaly v Čechách pravidelně působit i frontové jednotky Luftwaffe. Havárie několika transportních letadel zásobujících Breslau se zatím omezovaly jen na severočeské pohraničí, ale o půlnoci 18./19. března 1945 havaroval nedaleko České Lípy jeden Ju 52 s nákladem munice pro obklíčené město. Stroj od TG 1 byl zničen, ale šestičlenná posádka vyvázla jen s lehkým zraněním. K začátkům působení Luftflotte 6 ještě doplníme, že od poloviny března 1945 se do východočeské Chrudimi přesunuly části JG 52. Dopoledne **19. března 1945** zaútočilo 850 bombardérů 15. Air Force na nádraží v bavorském Landshutu a Mühldorfu, odpoledne tisícovka B-17 Flying Fortress 8. Air Force měla opět napadnout rafinérii v Ruhlandu. Počasí ale akci překazilo a celý svaz se rozpadl na malé skupinky, které bombardovaly příležitostně cíle v Sasku. A když na rozptýlený svaz zaútočila asi stovka německých stíhačů včetně třiceti Me 262, strhla se další letecká bitva. Američané dosáhli 12 sestřelů a stovky letadel zničených na zemi při vlastní ztrátě 7 bombardérů a 9 stíhaček.

Hlásná služba v Čechách dopoledne zaznamenala pohyb bombardovacích svazů 15. Air Force s doprovodem stíhačů od Šumavy až k Písku, odpoledne pak na severu od Varnsdorfu přes Trutnov až po Chomutov přeletěly bombardéry 8. Air Force, ale k žádnému útoku nedošlo.

Následujícího **20. března 1945** se v Knize letů Fw. Güntera Parge opět objevuje záznam o bojovém letu. Nejprve mezi 16.49–17.03 hodinou provedl z Klecan zkušební let s Bf 109 „1“. Večer v 18.23 h startoval opět v „bílé 15“, po 34 minutách a 220 uletěných kilometrech v 18.57 přistál bez kontaktu s nepřítelem zpět v Klecanech. Takto pozdě večer už nad českým územím nepřátelská aktivita utichla, ale přehled denních operací snad ukazuje, že cílem večerního bojového letu Fw. G. Pargeho byla osamělá skupina bombardérů nad Rakouskem.

Původně velení 15. Air Force plánovalo opět napadnout cíle v Čechách, ale počasí celou operaci přerušilo. Svaz 5. Bomb Wing se zcela rozpadl a určených cílů kolem Vídně dosáhly jen malé skupinky bombardérů, ostatní bombardovaly příležitostně cíle nebo se vrátily. Úspěšnější byly Liberatory od 47. a 55. Bomb Wing, které v počtu 316 zaútočily na zbrojovku Nibelungenwerke v Sankt Valentin. Ještě v 19.17 h cíl bombardovalo posledních 9 B-24. Další svaz 113 B-24 od 49. BW měl za úkol napadnout nádraží ve Welsu. Pro špatné počasí se k němu přidalo ještě 164 B-24 od 304. BW, které původně směřovaly nad středočeské Kralupy nad Vltavou.

Hlásná služba opět podrobně sledovala pohyby letadel na českém nebi, již ráno mezi 5.42 až 6.41 h zaznamenala průzkumný letoun na trase přes Trhové Sviny, Votice, Mělník a zpět přes Tábor a Trhové Sviny. Dopoledne asi 60 bombardérů nalétlo až k Strakonici, kde se otočily zpět na jih, další svaz dosáhl až úrovně Prahy, kde se ale rovněž stočil k jihu. Současně se svazy bombardérů se nad Čechami pohyboval jejich stíhací doprovod, ale v 15.10 h veškerá nepřátelská aktivita utichla.

Další den **21. března 1945** proběhl v klidu, nad severozápadem Čech se objevily stíhačky zřejmě v souvislosti s akcí 8. Air Force nad Plauen. Přes jižní Čechy až po Prahu se pohybovaly malé skupinky stíhačů od 15. Air Force. Žádný útok nebyl zaznamenán, šlo o průzkumné lety v rámci příprav následující série těžkých náletů. V noci z 21. na 22. března 1945 mělo nad středočeskými letišti Ruzyně, Kbelů nebo Klecan hlídkovat noční stíhací Mosquito 406. Squadron RCAF. Nad Kralupy dokonce mělo sestřelit dvě Ju 87, ale kanadská posádka zaměnila Prahu za Olomouc.

Americké bombardéry si předchozí jeden klidný den vynahrádily následujícího **22. března 1945**. Opakovaný útok Liberátorů

304. BW na Kralupy nad Vltavou byl zkázou pro toto malé středočeské město. Přestože na východním okraji města byla významná letecká základna, cílem byla zdejší nepoužívaná rafinerie. Nálet krátce po poledni srovnal se zemí polovinu města a stál život asi 250 osob. Hustý kouř navedl nad město ještě skupinu B-17 Flying Fortress, které se odpojila od svazu 5. Bomb Wing jenž se přes střední Čechy vracel z náletu na Ruhland. Tento svaz byl nad Saskem nečekaně napaden skupinou až 35 Me 262 od JG 7. Výsledkem bylo sestřelení 6 B-17, ale také jedné Me 262 jistě a 3 pravděpodobně. Když se do bitvy zapojily ještě doprovodné Mustangy 31. FG, stouplо skóre o další Me 262 sestřelenou a 5 poškozených. Sami Němci do denního hlášení uvedli nasazení 21 Me 262 od JG 7 (v rámci 1. JD) nad Ruhland s „12 sicher“ a „3 wahrscheinlich“ sestřely, které zaplatili dva piloti životem (nezvěstní) při ztrátě dvou zmizelých a dvou zničených Me 262.

Fotografický průzkum nad Kralupy provedla také čs. posádka Mosquita RG115 od 544. Sq z Anglie a konečně, při doprovodu průzkumného letounu nad Kralupy šestici Mustangů od 325. FG záhy po náletu, sestřelil v 13.45 h nad cílem 1./Lt. Roy F. Noe dvoumotorový stroj identifikovaný Američany jako nepřátelský Bf 110. Přítomnost Bf 110 by nebyla překvapivá vzhledem k zmíněné NJG 102 na základně v Praze-Kbelích, v tomto případě však došlo k tragickému omylu. Oběti amerického stíhače byl sovětský průzkumný Peltjakov Pe-2 z 98. gardového samostatného průzkumného pluku. Jeden letec zahynul, další dva se zachránili a byli zajati. Výpověď sovětského letce obsahuje zpravodajský souhrn z análů Luftflotte 6, který současně otevřeně zmiňuje, že Pe-2 byl sestřelen 4 americkými stíhačkami (pravděpodobně „Mustang“) v pražské čtvrti Hloubětín, tedy přímo nad základnou I. Gruppe ve Kbelích. Smutná událost jen potvrzuje, že základna Praha-Kbely byla předmětem zájmu i sovětského dálkového průzkumu.

Přes masívní činnost všech tří spojeneckých letectev v těsném okolí Prahy nedostali piloti KG(J) 6 rozkaz vzlétnout. Ani KG(J) 27 nezasáhla. Operovaly pouze Me 262 z JG 7 a KG(J) 54, Me 163 z JG 400 a stroje z JG 300 při obraně své základny<sup>231</sup>.

Série amerických náletů pokračovala **23. března 1945**, kdy 5. Bomb Wing zopakoval nálet na Ruhland. Přes celé Čechy opět přeletěly čtyři stovky B-17 s doprovodem Mustangů. Během letu, nad cílem a také nad Prahou, pozorovaly jejich posádky 10 Me 262 a 3–5 Fw 190, které tentokrát ale neútočily. Při návratu 6 B-17 bombardovalo náhradní cíl nádraží v Českých Budějovicích. Další významné jihočeské nádraží v Českých Velenicích/Gmünd bylo cílem pro 150 bombardérů 55. Bomb Wing. Ostatní cíle 15. AF, jako zbrojovka a nádraží v Sankt Valentin, St. Pölten nebo rafinerie Wien-Kagran, už ležely v Rakousku. Během souběžně prováděných 17 průzkumných misí byl jižně od Prahy pozorován neznámý dvoumotorový letoun se dvěma směrovkami. Mohlo jít o Bf 110 nebo opět o sovětský průzkumný Pe-2.

Západně od Plas, mezi obce Korytka a Vrážné, se 23. března 1945 v 14.30 h po vzájemné srážce zřítily dva Messerschmitty, ale oba piloti se zachránili na padáku. Kronika Plasy krátce zmiňuje: „Brzy na jaře spadla 2 německá letadla za Borem, pod Korytkami. Byla sestřelena americkými stíhači, kteří čistili vzduch.“, ale pamětníci ani původní četnické hlášení přítomnost Američanů vylučují. Také není zřejmé, jestli oba stroje náležely ke KG(J) 6, Erg.KG(J) z blízké Plzně nebo úplně jiné jednotce.

U KG(J) 6 byla ale zaznamenána aktivita, když při startu havaroval Bf 109G-10, W.Nr. 130334, „černá 3“. Pilot Obfhr. Hans-Ulrich Lübke (\*7. 10. 1924) z 2. Staffel se zranil a byl odeslán do Luftwaffe Lazarett 2/XVII v Praze Na Františku. Obtížně čitelný popis příčin havárie v originálním dokumentu personálních ztrát snad zmiňuje, že se jednalo o přelet, tedy nikoli o bojovou akci.

Dne **24. března 1945** provedlo angloamerické letectvo operaci Varsity. Jednalo se o letecký výsadek na pravém břehu Rýna u Wessel. Vojenský význam akce byl sporný (Rýn překročili Američané již 8. března u Remagenu), demonstrace letecké síly ale byla jednoznačná. Ve stínu gigantické akce nad severním Porýním zůstal odvážný nálet 15. Air Force na Berlín. Přes Čechy přelétl svaz 150 bombardérů doprovázený 250 stíhači, které nad Saskem opět čekaly Me 262 i palba flaku. Strhla se bitva, na svaz zaútočila skupina asi 20 Me 262, několika Me 163, Bf 109 a Me 410. Posádky bombardérů dosáhly šesti sestřelených Me 262 jistě a dalších šesti pravděpodobně, stíhači přidali sedm jistě, dva pravděpodobně sestřelené a 5 Me 262 poškozených. Že celkový součet přesahuje původní hlášení o počtu útočících strojů, bylo pro povzbuzení morálky shovívavě přehlédnuto. Vždyť při náročných dálkových akcích bylo pohřešováno 9 B-17 a 5 Mustangů od 332. FG. Některým se podařilo doletět k ruským liniím a poté se vrátit k jednotce. Současně neúplné ztráty Luftwaffe, resp. jejich část za Lfl.Kdo.Reich, přiznávají při nasazení 31 Me 262 z JG 7 ztrátu čtyř sestřelených, jednoho nezvěstného a 3 poškozených Me 262, přičemž si nárokovali 12 jistých a 3 pravděpodobných vítězství<sup>232</sup>. Dosud nejdelší misi 15. Air Force doplnilo opakování náletu na nádraží v Českých Budějovicích devadesáti Liberatory 49. Bomb Wing.

Série náletů 15. Air Force vyvrcholila **25. března 1945** soustředěným útokem na Prahu. Cílem byly průmyslové objekty a letiště na severovýchodním okraji města. Dohromady bylo nad Prahu vysláno 561 strojů B-24 a B-17. Strojírny ČKD v Libni, které se společně s Škodou Plzeň podílely na výrobě Jagdpanzer 38 „Hetzer“, a Aero Vysočany, zaměřené na výrobu letadel Siebel Si 204, bombardovalo 143 B-24 od 304. Bomb Wing. Nad letištěm Praha-Kbely odhodilo 160 B-17 od 5. BW společně s 48 B-24 od 40. BW až 54 tisíc speciálních 20lb fragmentačních bomb M41 určených proti zaparkovaným letadlům. Konečně tovární letiště v Letňanech bombardovalo 97 B-24 od 55. BW opět s použitím 21 tisíc M41. Zbývající asi stovka bombardérů, většinou pro hustý dým nad Prahou, si našla jiné cíle cestou zpět do Itálie. Na základnu se nevrátily jen dva Liberatory, jejichž posádky se pokusily dotáhnout své poškozené stroje k ruským liniím. To se ale podařilo jen jedné, druhý nezvěstný Liberator byl stíhači od JG 53 donucen přistát na jejich letišti v slovenských Piešťanech.

Souběžně s operací nad Prahou bombardoval svaz 133 B-24 od 47. BW leteckou továrnu FWE v Chebu.

Rozpačitě do akce nad Prahou zasáhl stíhací doprovod, když Capt. William J. Dillard z 31. FG východně od Prahy sestřelil Bf 110. Ve skutečnosti se totiž jednalo opět o sovětský Pe-2 od průzkumného 98. pluku. Jeho tříčlenná posádka toto nedorozumění nepřežila.

Prvotní záznamy cílových kamer bombardérů doplnil odpoledne fotografický průzkum. V Lightningu z 37. Photo Recce Squadron se v 15 h dostal nad Kbely Lt. Simms. Na jeho dvou méně kvalitních fotografiích základny bylo zjištěno 16 jednomotorových stíhaček (S/A, single engine aircraft) zničených a 12 poškozených, z vícemotorových letadel bylo zničeno 18 Bf 110 (+8 poškozeno), 8 Ju 88 (+4 poškozeno), 4 He 177 (+3 poškozeno) a 2 Ju 52. Po jednom byly zničeny ještě Me 410, He 111, Fw 58 a jeden Si 204 byl poškozen. K vyhodnocení průzkumných fotografií byl jako příloha souhrnné zprávy Intops nezvykle vytvořen samostatný dokument, který v poznámce uvádí, že u strojů označených jako poškozené není vyloučeno budoucí použití<sup>233</sup>.

Téměř s jistotou lze všechny uvedené jednomotorové stíhačky přiřadit mezi Bf 109 z výzbroje KG(J) 6. Ztráty byly i mezi personálem KG(J) 6. Při náletu zemřel velitel Luftnachrichtenzug I./KG(J) 6 Oblt. Emil Janz (\*10. 8. 1917, Dienheim am Rhein)

a jeho podřízený, radiomechanik Uffz. Arthur Kling (\*25. 9. 1921, Stuhn). Druhý radiomechanik od Luftnachrichtenzug Ofw. Erich Agelek (\*5. 5. 1912, Klein Jerutten) podlehl zraněním následující den<sup>234</sup>. Tyto smutné záznamy jsou však jediným dokladem existence technického zázemí (kromě zprávy z 6. 2. 1945, kdy náhodně během návštěvy domova v Arnstadt zemřel při náletu OGefr. Max Ritner, rovněž příslušník Ln-Zug I./KG(J) 6). Uvedený Luftnachrichtenzug, který měl ze souvislosti zřejmě na starost údržbu palubních radiostanic, obvykle spadal pod Luftnachrichtenkompanie, která technicky zabezpečovala chod celé jednotky.

Při náletu zahynuli také tři příslušníci 1. Flughafenbetriebskompanie a čtyři další byli zraněni. V oboře u Vínově, obci sousedící s letištěm, byla mezi stromy poschovávána letadla ze Kbel. Bomby padaly v pásu od Kbel přes Vínově a neúmyslně padaly i do obory. Právě zde zemřel velitel 1. FBK Oblt. Willy Schieborn (\*1. 11. 1916, Siegen) a po převozu do nemocnice v Praze zemřel ještě Hptm. Rudolf Piepenbrink (\*3. 12. 1914, Bochum) a OGefr. Hermann Sauter (\*15. 4. 1912, Langenenslingen). Oba měli jako domovský útvar uvedený Fliegerhorst Prag-Gbell, Hptm. Piepenbrink měl dokonce ještě osobní známku „Stab I./KG 77 Nr.23“. Zřejmě šlo o příslušníky 1. FBK I. Gruppe KG 77 již od jejího vzniku v Praze-Kbelích v květnu 1939<sup>235</sup>.

Ve Vínově zahynul též Gefr. Helmut Bertisch (\*11. 1. 1924, Würzburg), pilot z 3. Staffel. Lehce zranění byli dva příslušníci 1. Staffel Fw. Heinrich Gerst a již dříve zmíněný Uffz. Josef Berberich<sup>236</sup>.

O nějakém odporu ze strany KG(J) 6 nemohla být řeč. Nemáme žádnou zmínku o nasazení nebo alespoň záměru nasazení letadel útvaru proti americkým bombardérům.

Během náletu ale přišlo ve Vínově o život i 49 místních obyvatel, v nejméně postižené obci Kbel 117 a v blízkých Satalicích ještě dalších 62 osob. Neurčený počet obětí, zřejmě stovky, ale byl mezi cizinci, dělníky i vojáky, kterými byly všechny tři obce v okolí letiště přeplněny.

Následující den 26. března 1945 před polednem provedly dva průzkumné Lightningy pilotované Lt. Jacksonem a Lt. Altmanem od 37. Photo Recce Squadron další snímkování a zpět na základnu se vrátily se zpřesňujícími snímky cílů z předchozího dne v nejvyšší kvalitě. Pro vyhodnocení fotografií byl opět vytvořen samostatný dokument zaměřený výhradně na leteckou techniku. Vedle dvou snímků z náletu na Cheb, kde bylo zničeno 14 a poškozeno 1 letadlo, doplňuje vyhodnocení náletu na Prahu o počty letadel v Letňanech. Zde bylo zničeno 10 Bf 109 a dalších 19 poškozeno. Mezi dvoumotorovými letadly se opět objevuje 19 Bf 110 zničených a jeden poškozený, 6 Si 204 zničených a tři poškozené, jeden zničený He 177 a jeden stroj neurčený. Bohužel, počet letadel zničených/poškozených v Kbelích se objevuje pouze v poznámce ve společném souhrnu s výsledky z rakouské základny Wels<sup>237</sup>. Zřejmě nebyly zjištěny výrazné rozdíly od předchozího průzkumu.

Blízké tovární letiště Avia v Čakovicích průzkum ignoroval, přestože samotná obec Čakovice byla bombardováním vážně postižena. Německé dokumenty přiznávají 25. března na letišti Praha-Kbel (zde je zřejmě míněno Kbel + Letňany) totální ztrátu 11 kusů Bf 109 a poškození 52 kusů<sup>238</sup>. Nepochybně se o ně dělí KG(J) 6 ze Kbel a již zmíněný závod „Diana“, který z Letňan prováděl zálety nových Bf 109G-10/U4. Další 4 zničené a celých 40 poškozených Bf 110 jistě náleželo výcvikové NJG 102, která byla vzápětí rozpuštěna. Bombardéry He 177, kterých bylo 5 zničeno a 2 poškozeny, zřejmě náležely Erg. Transportgeschwader. Zbývající letouny nelze přesně zařadit, zničeny byly ještě 2 Ju 52, 6 Ju 88 (+13 poškozených), jeden Si 204 (+3 poškozené) a jeden Bf 108 Tajfun. Mezi

poškozenými se objevuje ještě po jednom Me 410, Fw 190, He 111 a Fw 58<sup>239</sup>.

Poslední americký průzkum těsně před náletem 23. března 1945 přítom ve Kbelích zachytil 64 jednomotorových stíhaček, 71 strojů Ju 88 (resp. dvoumotorových strojů) a 3 bombardéry, v Letňanech pak 26 jednomotorových, 17 dvoumotorových strojů a 2 bombardéry. Ve Kbelích, resp. Letňanech, se před náletem nacházelo dohromady 64 + 26 jednomotorových strojů a náletem bylo zničeno/poškozeno jen 16/12 + 10/19 podle amerických nebo 11/52 podle německých zdrojů, včetně poškozených strojů, u kterých sami Američané předpokládali rychlou opravu a opětovné použití. Fatální ztráty tedy hypoteticky představovaly jen něco přes 10 % techniky.

## Boj

Od náletu na Kbel až do 16. dubna 1945 by následoval klidný měsíc, neboť nepříznivé počasí nad střední Evropou omezilo operace letectva na západě. Ovšem 31. března 1945, při náhodné hlídce Mustangů 31. Fighter Group nad Prahou, se strhla jednostranná bitva, která předznamenala konec KG(J) 6.

Dne **31. března 1945** odstartovalo z jihoitalských základen 168 bombardérů B-17 Flying Fortress a 455 B-24 Liberator 15. Air Force. Jejich cílem bylo nádraží v Linci, pro špatné počasí nad Alpami se ale nad určený cíl dostalo v čase mezi 11.38 a 12.26 h jen 415 bombardérů. Stovka bombardérů odhodila svůj náklad na nádraží ve Villachu a malá skupina bombardovala Treviso u Benátek. Doprovod svazu bombardérů zajišťovaly přes dvě stovky stíhacích P-38 Lightning a P-51 Mustang.

K samostatným útokům, zejména proti železniční dopravě, bylo vysláno dalších 39 P-38 od 1. Fighter Group. Během dopoledne zničily v okolí Vídně 14 lokomotiv, 44 vagonů a dva cisternové čluny. Další desítky vagonů poškodily. Na souřadnicích 48.15N-14.35E zaútočily na polní letiště a ve stejné lokalitě identifikované jako Perg (48.15N-14.40E) dosáhl v 10 h 1./Lt. Othel A. Kilpatrick Jr z 27. Sq sestřelu Heinkelu He 111, když již půl hodiny předtím Capt. Richard E. Barr sestřelil Fw 190 nad blízkým Enns. Pak ovšem skórovala druhá strana. Oběti flaku v okolí Lince se staly stroje 44-24053 a 44-24183, oba jejich piloti Kary B. Hendrix Jr a Edgar P. Coury zahynuli. Zbytek skupiny 94. a 71. Squadron v mracích zabloudil nad frontovou linií někde u Neusiedlerského jezera, kde byly palbou ze země zasaženy hned 4 stroje. Velitel mise Col. Arthur C. Agan hořící 44-24382 opustil padákem, dopadl přímo do německých zákopů, ale hned po válce se vrátil ze zajetí. Druhý zasažený stroj 44-24420 jeho pilot Lt. Norman Crawford obrátil na východ, přeletěl ruské linie a přistál u maďarského Pesc. Ještě během dubna se vrátil k jednotce. Další, 44-24654, se i s letcem Lt. Rolla G. Gillen zřejmě zřítíl do jezera. Poslední zasažený Lightning doletěl zpět na základnu.

Před polednem na jejich činnost navázalo 5 Lightningů 82. Fighter Group z doprovodu bombardérů a dalších 15 Lightningů se oddělilo od skupiny 47 stíhaček 14. FG. Mezi Vídní a St. Pölten zničily dalších 19 lokomotiv za cenu ztráty stroje 44-25012. Po zásahu flakem do pravého motoru někde nad St. Pölten se jeho pilot Lt. Col. Hugh A. Griffith Jr z 48. Squadron pokusil vrátit na základnu, ale když vysadil i druhý motor, musel přistát na břicho jižně od Prijedoru v Bosně. Byl zachráněn partyzány a již 7. dubna byl zpět u jednotky v Triolo. Hugh A. Griffith Jr. zahynul během války v Koreji 27. 7. 1950 jako příslušník 18. FBW.

Odpoledne bylo na samostatnou misi vysláno také 43 Mustangů 332. Fighter Group. Předčasně se musely 4 stroje vrátit, jeden z nich, Mustang 44-15690 „Baby Ruth“, se již v 13.15 h pro

poruchu zřítíl v severní Itálii. Pilot 1./Lt. Clarence N. Driver se ale v pořádku vrátil k jednotce (Clarence N. Driver je nezvestný od března 1973 nad Laosem, kde havaroval s C-123 od Air America). Zbytek skupiny vedený Lt.Col. Benjamin O. Davis mezi 13.30 až 14.35 h zničil v prostoru Mnichov-Regensburg-Linz jen 7 lokomotiv a několik vagonů, neboť se nečekaně dostaly do leteckého souboje. V 14.15 h se právě několik Mustangů 99. Squadron chystalo k útoku na pozemní cíl, když nad nimi z mraků vylétla skupina pěti Bf 109 a jeden Fw 190. Mustangy přerušily původní útok a během minuty všechna nepřátelská letadla sestřelily. Úspěch nad Fw 190 si připsal 2./Lt. Thomas P. Braswell, Bf 109 si rozdělili Maj. William A. Campbell, 1./Lt. Daniel L. Rich a 2./Lt. John W. Davis, James L. Hall a Hugh J. White. Během souboje se ve vývrtce zřítíl k zemi stroj 44-15441 „Tall the Saddle“, jeho pilot Frank N. Wright zahynul a dnes je pohřben v St. Avold. K havárii mělo dojít východně od Landshutu, severovýchodně od Mnichova. Zkázku jeho stroje potvrdil 2./Lt. Hugh J. White: *„It is believed that Lieutenant Wright was attempting to execute a tight turn while in pursuit of an enemy aircraft. Lieutenant Wright's aircraft went into a spin which he possibly could not control due to his low altitude at that time. His aircraft was not in flames, nor was smoke coming from his aircraft. This occurred at 14.20 hours.“*<sup>240</sup>

Střetnutí nad Lanshutem, jehož obětí se stal Frank N. Wright, odpovídá oblasti, kde byla rozmístěna celá KG(J) 55. Stab a I. Gruppe byly na letišti Ganacker u Landau a.d.Isar, II. Gruppe v blízkém Plattlingu a III. Gruppe v Mitterharthausen na okraji Straubingu. Je však velice nepravděpodobné, že by se obětí stali letci z KG(J) 55. Tato jednotka žádné operační Bf 109 nikdy nedostala a létala pouze na cvičných Ar 96B, Bü 181 a cvičných verzích Bf 109G a Fw 190. Je samozřejmě možné, že se němečtí letci na cvičném letu nechtěně připletli do cesty Američanům, ale musíme vzít do úvahy situaci jednotky na konci března (viz dříve). Mohlo se ale jednat o stroje z Erg.JG 1 (konkrétně její IV. Gruppe), jejíž operační části sídlily na letištích v Erdingu a Mühldorfu.

O chvíli později v 14.40 h se střetli letci 100. Squadron s osmi Fw 190 a třemi Bf 109 na souřadnicích 48.10N-14.02E (odpovídá Wels v Rakousku). *„I dived into a group of enemy aircraft's, I shot off a few short bursts. My fire hit the mark and the enemy aeroplane fell off and tumbled to the ground. On pulling away from my victim, I found another enemy aeroplane on my tail. To evade his guns, I made a steep turn. Just as I had turned, another enemy fighter shot across the nose of my aeroplane. Immediately, I began firing at him.“* popisuje souboj 1./Lt. Robert W. Williams, který celkem zničil dva Fw 190 a jeden poškodil. Další Fw 190 přidal 1./Lt. Roscoe C. Brown, 2./Lt. Bertram W. Wilson Jr. a Raul W. Bell. Tři další Fw 190 byly pravděpodobně sestřelené nebo poškozené. Po jednom Bf 109 přidali 1./Lt. Earl R. Lane a F/O John H. Lyle.<sup>241</sup>

Zřejmě ve stejném čase, kdy u Weslu probíhal souboj, Blue flight z 100. Sq stále vyhledával cíle na železnici. V 14.30 h dvojka Mustangů 2./Lt. Arnett W. Starks a Conrad A. Johnson přelétávala nízko nad nádražím Neukirchen-Gampern na trati Wels-Salzburg, když se stroj Blue Three 44-11231 „Cool Fool“ roztříštil o dům poblíž nádraží. Sedlák, který byl poblíž s koňmi na poli, vypověděl, že na něj nízko letící stíhačka střelila, proto spěchal se skrýt a přitom uslyšel detonaci. Dům začal hořet a Arnett W. Starks na místě zahynul. Jeho tělo nejprve pohřbili v lese, kam dopadly trosky stíhačky. Dnes je pohřben v San Diegu. Vedoucí Blue Two 2./Lt. Conrad A. Johnson jeho havárii neviděl a jen oznámil souřadnice místa, kde jej naposledy spatřil. V MACR je místo uvedeno jako Vocklamarkt (Vöcklamarkt), totožné s místem střetnutí s Bf 109 a Fw 190.<sup>242</sup> Je proto možné, že se stal nepozorovaně jejich obětí.

Letci z 100. Sq se nad rakouským Vöcklabruck nepochybně střetli s KG(J) 27. Od konce března 1945 na obranu železniční dopravy před americkými hloubkovými letci musela mít každá Gruppe připravený jeden Alarmschwarm a právě 31. března došlo k jejich prvnímu nasazení. V 15.02 h odstartoval z Hörsching Lt. Karl Hans Plangger, zkušený instruktor původně od JGr. Ost, v čele 12 Bf 109 od I. a II. Gruppe. K střetnutí s americkými Mustangy došlo mezi Wels, Vöcklabruck a Traunsee a němečtí letci po jeho skončení oznámili sestřelení 5 Mustangů.

Také z Wels, základny III. Gruppe s Fw 190, odstartoval Alarmschwarm. Jeho velitel Fw. Münniks ve Fw 190A-9 „bílá 1“ odrazil útok dvou Američanů, poté nezraněn přistál zpět v Wels a získal potvrzený jeden sestřel. Několik pilotů se ale vrátilo na letiště pěšky s padákem v podpaží. Pouze Ofw. Erich Lück (\*21. 12. 1914) z 8. Staffel se po souboji s Mustangy zřítíl se svým Fw 190A-9, W.Nr. 205938 u obce Scharten a zahynul.<sup>243</sup>

Hodnocení z německé strany se objevilo v dodatku odpoledního denního hlášení operačního štábu Luftwaffe z 1. 4. 1945. Na obranu základny („Platzschutz“) vzletlo pod hlavičkou 9. Fliegerdivision do prostoru Welsu 16 stíhaček od KG(J) 27. Nárokováno bylo jedno „sicherer“ a dvě „wahrscheinlich“ poškození nepřátelských letounů (žádný sestřel), při vlastní ztrátě jednoho zraněného pilota, ale třech zničených, jednoho zmizelého a jednoho poškozeného stroje.<sup>244</sup> Rozpor v hlášení pilotů v rámci jednotky a denní svodky pro operační štáb Luftwaffe ukazuje, že i v této době procházely údaje „filtrem“ nadřízených. Ti pravděpodobně usměrňovali nadšení pilotů o dosažených vítězstvích.

Hned po ránu odstartovalo také 6 Mustangů 307. Squadron k doprovodu průzkumného F-5 nad Prahu, ale zhoršující se počasí je nad Lincem donutilo předčasně k návratu, po 5 hodinách letu v 13.55 h přistály zpět v Mondolfo. Celkem bylo během 31. března k fotografickému průzkumu vysláno 14 P-38 resp. F-5 od 5. Photo Group s doprovodem, 5 strojů nebylo úspěšných. Dalších 8 P-38 od 154. Weather Recon Squadron provádělo průzkum počasí.

Před polednem, přesně v 11.54 h se nad italskou základnou zformovalo k další misi také 50 Mustangů 31. Fighter Group. V 13.50 h dosáhly operačního prostoru a rozdělily na jednotlivé Squadron. V okolí Regensburgu 17 Mustangů od 307. Squadron zničilo 13 lokomotiv. Těsně před návratem do Itálie v 15.00 h se střetly se čtyřmi Fw 190 asi 15 mil severovýchodně od Ingolstadt, které si rozdělili Maj. Woodrow W. Ramsay, 1./Lt. Nelson T. Womack Jr a 2./Lt. Olen E. Vernon. Dva němečtí letci vyskočili na padáku, třetí se s letadlem roztříštil o zem a čtvrtý letem těsně nad zemí unikl. Stroje zřejmě nepocházely z LfL.Kdo.Reich, protože to žádné další nasazení vrtulových letadel neuvádí.

Do prostoru Plzeň-Cham-Zwiesel se vydalo 17 Mustangů od 308. Squadron. Celkem napadly 3 nádraží, zničily 4 a poškodily 11 lokomotiv, 15 cisteren a několik nákladních vagonů. Lokální prameny potvrzují jejich útoky v čase mezi 14.15 až 15.05. Kolem 14.15 h napadly 4 stíhačky nádraží v Březnici, kde právě stály dva osobní vlaky. Rozstřílely jednu lokomotivu, ale současně zasáhly i vedle stojící osobní vagon druhého vlaku, kde střely zabily 3 osoby. Ve stanici Zdice zastihlo 8 stíhaček vojenský transport společně s nákladním vlakem plným uprchlíků, poškozena byla lokomotiva vojenského vlaku a 15 vagonů s uprchlíky. Jedno dítě zemřelo, další dítě a tři ženy byly zraněny. Zranění utrpěli také dva vojáci. Ve stanici Milín poškodily dva prázdné vagony a dva naložené uhlím, v Račicích čtyři stíhačky prostřílely 14 prázdných cisternových vagonů. U Zbiroha rozstřílely za jízdy lokomotivu hned dvou vlaků. Strojvůdce lokomotivy řady 365 osobního vlaku byl jen lehce zraněn, ale strojvůdce z o 5 minut později zasaženého stroje 534.018 vojenského transportu na následky zranění zemřel o tři dny později

v plzeňské nemocnici. Na místě zemřel také jeden voják a další 3 byli zraněni. Nejbližším cílem byla stanice Lužná u Rakovníka, po třech náletech byla zasažena lokomotiva nákladního vlaku a zapálen jeden vagón s díly do letadel. Další lokomotiva byla zasažena ve výtopně. Konečně, poslední útok byl zaznamenán v Jincích, kde byla asi v 15.05 h zasažena lokomotiva a 5 nákladních vagónů. Celkem bylo napadeno 6 železničních stanic a zničeno nebo poškozeno bylo 7 lokomotiv. Kuriózně působí zejména záznam o 14 cisternách v Ražicích, zřejmě s jistotou totožný s nárokem letců od 308. Squadron.

Toto „puntičkářství“ v evidenci pozemních cílů působí rozpaky vzhledem k nejednoznačným leteckým vítězstvím, které tento den vznesla poslední 309. Squadron.

## Pražské střetnutí

Mísi 17 Mustangů 309. Squadron vedl do středních Čech výkonný velitel 31. Fighter Group Lt.Col. Fred C. Stoffel. Prahy dosáhli Američané ve 14.00 h, když během přeletu severně od města ve výšce 6000 stop objevili v mracích asi 1000 stop pod sebou rozptýlenou skupinu pěti Bf 109. Okamžitě zaútočili, Němci odhodili přídavné nádrže a rozprchlí se. Když ale Mustangy stoupaly do původní výšky, najednou byly obklopeny množstvím asi třiceti německých stíhaček stále s přídavnými nádržemi. Rozpoutala se bitva, která se postupně rozpadla na řadu samostatných střetnutí. Američtí stíhači po bitvě vzpomínali, že Němci zřejmě neměli žádné zkušenosti s taktikou boje a jen se snažili uniknout, někteří pod ochranu flaku blízkého letiště v Kralupech. Jejich stíhačky byly pomalé, zřejmě plné paliva, a některé ani neodhodily přídavné nádrže. Jednostranné střetnutí skončilo po 20 minutách, Američané bez vlastní ztráty nárokovali 18 stíhacích Bf 109. Pouze velitel 309. Sq. Maj. Simon H. Johnson Jr byl nucen s poškozeným Mustangem přistát na Brity ovládaném letišti Prkoš u Zadaru na pobřeží Chorvatska. Ostatních 16 Mustangů se v 15.40 h vrátilo na základnu Mondolfo.

Velitel mise Lt.Col. Fred C. Stoffel sestřelil 3 Bf 109, Maj. Julius D. Shivers, zástupce velitele 309. Sq. další 2 (třetí Bf 109 mu byl přiznán později) a velitel 309. Sq. Maj. Johnson jeden Bf 109. Po dvou sestřelech přidali 1./Lt. Rollin R. Barton, Ernest D. Hackney, John E. Moore, Robert R. Blank, po jednom Arcola C. Johnston, Horace J. Maze a Philip G. Wheeler. Kromě velitele Lt.Col. Fred C. Stoffela, který již měl na kontě jeden Bf 109 z 26. července 1944 nad Rumunskem, a 1./Lt. Ernest D. Hackneyho s jedním Bf 109 z 16. října 1944 nad severočeským Mostem, neměli dosud ostatní letci jiné úspěchy v leteckých soubojích.<sup>245</sup>

Kronika Větrušic, obce nad kterou se letecká bitva odehrála, popisuje: „V roce 1945 byly od ledna stupňovány nálety. Lidé jim již tak přivykli, že se při ohlašování náletů, houkáním sirén a podobně, neschovávali. V březnu roku 1945 na Bílou sobotu byla nad Větrušicemi a okolím svedena letecká bitva. Jedenáct německých stíhaček svedlo boj se sedmi anglickými letadly »Mustang« lidově zvanými »kotlináři«. Během 40 minut boje bylo devět německých strojů sestřeleno, dva uletěly. Při dopadech, většinou do polí, shořely. Jeden padl na domek pana K. Kejmara v Husinci, domek shořel.“

Z německé strany popisuje průběh střetnutí Fw. Günther Parge z 4. Staffel. Podle vlastní Knihy letů odstartoval s Bf 109K-4 „bílá 15“ z Klecan v 14.41 hodin. Boj vylicil následovně:

„Byli jsme nasazeni k ochraně letiště. Pohotovostní start, právě když jsou Mustangy přímo nad námi. Zážrak, že na nás nezaútočili během startu. Pak nás poslali do výšky 1000 m (za clonu mraků) se shromáždit. Když jsme se našli, přišel rozkaz »okamžitě Havana (přistát) Indiáni přilétají.« Co to sakra mělo znamenat, nevěděl ani sám velitel. Jak jsme měli přistát, když severně od letiště byly připravené Mustangy.

*Každý přece viděl, že nemůžeme přistát a musíme znovu do výšky. Najednou jsem uviděl vlevo od nás stíhačky, volám svého Schwarmführera (Oblt. Schmidt) »od bílé 15, souboj nad Kralupy« a Schmidt odpověděl »pro všechny bílé bratry, Pauke, Pauke!!« Potom jsme zespondu vzlétli do houfu Mustangů a jejich horní krytí se na nás krvelačně vrhlo jak na ubohá prasata. Když se otočím, jestli je za mnou můj Rottenflieger (Lt. Schneider), vidím jen chládič Mustanga. Právě když začal střílet, uhnul jsem strmě vpravo nahoru a Mustang mě podletěl. Posadil jsem se mu za ocas, chystám se střílet, jakmile mi vlezle do zaměřovače, když se moje patnáctka propadne po pravém křídle. Vyrovnám ji a jdu znovu po Mustangu. Znovu se ale propadnu, až teď si všimnu, že je s mojí stíhačkou něco špatně. Jsem sám, jen kolem mě divoce krouží samé Mustangy. Moje stíhačka neustále sklouzává doprava, je těžké ji udržet. Za mnou jsou nepřátelské stíhačky a já musím ještě neustále vyslapávat směrovku. Ze země viděli moje divoké vrávorání kamarádi a mysleli, že jsem namazaný. Po 5 minutách jsem se rozhodl. Přistanu na břicho. S trochou námahy a zoufalství se to podařilo. Chtěl jsem pryč od zničeného letadla, v levém křídle bylo 10 průstřelů, motor byl rozžhavený a chlazení vyteklo. Vyvázl jsem jen s lehkým popálením, zatímco tři kamarádi padli, další tři vyskočili na padáku, jen můj Rottenflieger v pořádku přistál.“*

Samotný zápis je poněkud problematický ve své formě. Je zřejmé, že se nejedná o bojové hlášení, ale spíše o osobní líčení události. V zápise je také uveden rozdílný čas 16.49–17.23 h oproti letovému deníku (14.41–15.22 h). Na nouzovém přistání se ale shodují oba dokumenty.

Pro identifikaci osudů pilotů KG(J) 6 je nejlepším vodítkem personální seznam ztrát, který se pro tento den výjimečně dochoval. K údajům v něm uvedeným můžeme přidat další, z jiných pramenů. Výsledný obrázek je následující.

Jak už zmínila kronika Větrušic, zřítíl se jeden Messerschmitt přímo do obce Husince. Letadlo v 14.20 h dopadlo na dva domy, které úplně zničilo. Letec zahynul a další dvě osoby byly zraněny na zemi, uvádí Opis dálnopisu německé Pořádkové policie. Antonín Paneš (\*1940) z Husince vzpomíná: „...my sme byli právě s tátou s vozejíkem ve stráni na chrastí. Nad námi byl souboj letadel, protože tady v Klecanech bylo letiště, německý. Ještě si pamatuju, jak mi táta cpal tam pod ty skály, sme se tam schovávali, protože to nevíte, co chytíte. Pak jsme tady sjeli, sešli jsem s tátou ze shora a už to tady hořelo, kouř a zdejší hasiči tady houkali. Už to hasili. Já sem byl akorát tady na silnici, vůbec nás tam dozadu nepustili. Pilot, ten ubořel. To letadlo padlo do zahrady za barákem a ty dva domky shořely, zapálilo je benzínem.“ Německá stíhačka přímo ve středu obce zavádila o střechu stavení čp. 11 a zřítíla se do zahrady před dům čp. 8. Hořící benzín zapálil střechy obou domů. Rychlé hašení požáru umožnila blízkost hasičské zbrojnice, ale chvíli trvalo, než dorazili všichni členové hasičského sboru. Později jejich velitel Josef Nebeský uvedl, že hašení se zúčastnilo 19 členů z Husince, ze sousedního Žalova dalších 5 muselo přelouzt Vltavu a jeden hasič dorazil z Klecan. Přesto byly oba domky, přilehlé stodoly a stáje, a také sousední dům čp. 15 hodně poničeny. Poválečná komise stanovila škody na majetku na 157 tis. Korun československých.

Přímo v domě čp. 11 byli ve sklepech ukrytí bratři, dvojčata František a Václav Hradcovi (\*1940): „...byli sme s bratrem a maminkou schovaní ve sklepě. Střejček Josef koukal co se děje, slyšel, že sestřelili letadlo, ale myslel, že spadne někam na okraj, ale vono letělo až k nám, hořelo, strhlo to u nás střechu, zapálilo barák a u souseda Kejmara se zavrtalo na zahradě. Ale i ten jeho barák chyt. Střejček byl na půdě, stahoval králička a říkal: najednou se začaly dělat ve střeše díry. Takže slez dolů a nějaký trám mu spadnul na nos, takže měl rozbít nos akorát. Střejdovi u souseda v kůlně úplně shořela jeho Tatra 57. My sme vylezli ze sklepa a šli sme k nákejmu Vrbům, pamatuju barák hořel, padalo něco ze střechy.

*V hospodě U Múlerů byli ubytováni nějací němečtí vojáci, ti tam šli a říkali, že to není německé letadlo. Pilotu si odnesli, viděli jsme jenom krev. Trosky tam byly roztabány. Hlavně ten motor tu ležel, zbytek byl úplně rozbitý. Otec to potom vyfotil, on měl Kodak 6×9. Zničená byla střecha, ty trámy, pak přišli řemesníci a vše opravili.“*

Pilotem této stíhačky byl nepochybně Ofhr. Walter Strehle (\*20. 2. 1924, Homburg, Saar; osobní známka č. 73176/264 odpovídá 4. Staffel), neboť u jeho jména je v seznamu personálních ztrát jako místo úmrtí uveden „*Ausinetz bei Prag*“. Podle evidence válečných hrobů je Walter Strehle pohřben na hřbitově v Husinci, ovšem obec Husinec vlastní hřbitov nemá a využívá společný hřbitov v sousedních Klecanech. Také v rukou psaném, poválečném dokumentu o umístění jeho hrobu je stále veden „*Husinetz b/Prag*“. Stejný dokument ještě v kolonce „*Tr.Teil.od. F.P.Nr.*“ (jednotka nebo polní pošta) doplňuje, že byl příslušníkem „*FHj LEHRG. L.K.S. 7*“ (poslední číslo není jasně čitelné), polní pošta č. „*L16997*“, tedy Poddůstojnického kurzu u některé z Válečných leteckých škol, jak napovídá také nezvyklá hodnost Oberfähnrich. Číslo polní pošty ale opět ukazuje na II./KG(J) 6.

Další bod dálhopisu Pořádkové policie uvádí zřícení Messerschmittu přímo na letišti v Kralupech nad Vltavou, také jeho pilot na místě zahynul. Nepochybně se jednalo o Uffz. Karla Knoppika (\*2. 9. 1921, Laband, dnes součást Gliwice, Polsko; osobní známka č. 67412/370) s místem úmrtí „*Kralup bei Prag*“ (opět ze seznamu personálních ztrát). Dnes je Karl Knoppik zřejmě pohřben mezi neznámými vojáky na Kriegsgräberstätte v Chebu.

Konečně, v údolí řeky mezi Libčicemi nad Vltavou a Dolany narazil do železničního náspu velitel 4. Staffel Hptm. Erwin Zöllner (\*26. 1. 1913, Bad Pyrmont; osobní známka č. 53565/82). V kolonce místo úmrtí je uvedeno doslova „*Dollan/ Bahnlinie Kralup*“, ale místo pohřbu známé není. Za domovskou stanicí, výplatní místo i bydlíště měl Erwin Zöllner uveden Fliegerhorstkommandatur Greifswald na pobřeží Baltského moře. Na této základně také vznikla jeho původní jednotka III./Lehrgeschwader 1, kde za službu u III. Gruppe během bojů ve Středomoří obdržel v červenci 1942 vyznamenání Deutsches Kreuz in Gold. Krátce poté, co byla 1. 9. 1942 přejmenována III./LG 1 na III./KG 6, stal se Erwin Zöllner velitelem jedné Staffel, po reorganizaci na KG(J) 6 ale přešel stále ve funkci Staffelpkapitän k II. Gruppe.

Souboj sledoval Vladimír Čížek: „...*ve snaze prchnout před útočícím Mustangem, letěl velmi nízko po proudu Vltavy ve směru od Žalova. V Libčicích se ale údolí Vltavy značně zužuje, takže neměl jinou možnost než zvednout svůj stroj a snažit se přeletět skalnatý ostroh zvaný Liběhrad. To se mu však stalo osudným. Pilot Mustangu pohotově zareagoval a přesná dávka šesti kulometů vykonala své. Skalnatý vrch sice ještě přeletěl, ale vzápětí ukázal mohutný hřib kouře místo jeho dopadu. Okamžitě jsem naskočil na kolo a již za pár minut jsem byl na místě sestřelu... Motor a vrtulové listy prostrháné kulometry ležely na jedné straně železniční tratě, na druhé pak, na cestě k Dolanům, zbytky vraku letadla. Mezi tím vším zbytky pilotova těla... Zakrátko přijelo auto s vojáky technické služby Luftwaffe a tělesné pozůstatky pilota ukládali prozatím pod utržený kryt motoru.“*

Další oběti souboje opět popisuje personální seznam ztrát. Přestože to Günther Parge (\*17. 10. 1916, Warnkenhagen, osobní známka č. 73176/234) nezmiňuje, je veden v seznamu personálních ztrát pro vážná zranění, která během letu nebo přistání utrpěl. Jednalo se o zhmoždění hlavy, tržnou ránu přes pravou lícni kost, kompresi páteře a drobné odřenininy. Jako místo utrpěných zranění je uvedeno přímo letiště Klecany.

Oblt. Karl Georg Schmidt (\*18. 4. 1923, Lauchhammer, osobní známka č. 73176/163), zřejmě totožný s Schwarmführerem, kterého zmiňuje Günther Parge, měl spálená oční víčka a další vážné

popáleniny v obličeji. Jako místo ztráty je u něj uvedeno „*Kletzan bei Prag*“. Oblt. Karl Georg Schmidt je jedním z původních příslušníků 4. Staffel, se kterou působil na podzim 1943 z Kréty.

„*Kletzan bei Prag*“ je rovněž uvedeno u zranění Uffz. Gerharda Krügera (\*1. 9. 1920, Dresden, osobní známka 60026/256), který utrpěl zhmoždění kosti křížové.

Uffz. Hans-Joachim Breidenbach (\*11. 4. 1922, Kirchen, Sieg; osobní známka č. 57358/590) utrpěl zhmožděnin v obličeji v prostoru Kralup nad Vltavou. Tento případ je zřejmě totožný se záznamem Pořádkové policie, že v obvodu Luftschutzpolizei Kralup se zřítil Me 109. Pilot zůstal nezraněn, ale letadlo bylo vážně poškozeno.

Jako poslední je v seznamu ztrát uveden Gefr. Friedrich Beisse (\*11. 7. 1911, Stettin, osobní známka -14 049- II.Fl.Ausb. Regt.12), který v Klecanech utrpěl zranění očí. V kolonce určené pro vyplnění bojové jednotky je ale špatně čitelný údaj 5./KG(J) 6. Pokud patřil k 5. Staffel a měl známku II. Batalion Fliegerausbildungregiment 12 (zrušeného v říjnu 1942), není zřejmé, zda jde o ztrátu létajícího personálu.

Výčet ztrát KG(J) 6 tím ale nekončí, již v 14.15 h zaznamenali četníci havárii v obvodu stanice Ůzice. Hlídka velitele StWm. Heinricha Dürsta a Josefa Šlefra musela po dopoledních kontrolách v Ůzicích ve 14 hodin vyrazit na jízdních kolech k pátrání po sestřelených letadlech směrem na Postřizín a Kozomín. Po návratu v 18 hodin zaznamenali do staniční knihy doslova: „*Dne 31. 3. 1945 kolem 14.15 hodiny nepřátelskou střelbou sestřeleno německé jednodradlové letadlo č. 150959 u obce Postřizín.*“ Četníky zaznamenané číslo havarovaného letadla se přesně shoduje s údaji personálních ztrát 2. Staffel. U Postřizína, zřejmě při nezdařeném pokusu nouzově přistát, se rozbil Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150959, „černá 8“. Jeho pilot Fw. Herbert Wegner (\*31. 10. 1919, Karlsruhe; osobní známka č. 73177/251) v kabině letadla zahynul. V seznamu ztrát je veden u obce Máslovice, která s Postřizínem sousedí, ale náležela již do obvodu četnické stanice Odolena Voda.

Druhá ztráta u 2. Staffel je rovněž připsána k obci Máslovice. Uffz. Karl Weber (\*5. 4. 1921, Navigel, Düsseldorf; osobní známka č. 55511/216) zde byl sestřelen s Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150993 „černá 20“. Utrpěl těžké popáleniny v obličeji a na obou rukách. Podrobně vedené četnické staniční knihy Ůzic ani sousední Odolena Vody tento případ nepotvrzují, ovšem právě na hranici katastrů obou obcí se nacházel vojenský prostor s rozestavěnou dráhou nového letiště. Lze spekulovat, že Uffz. Karl Weber rozestavěnou dráhu využil k nouzovému přistání.

Asi 10 km východně o letiště Kbely, zřetelně stranou od centra střetnutí nad základnou v Klecanech, skončil další souboj. Z četnické stanice v Nehvizdech ve 14 h vyrazil na kole četník do sousední vsi Horoušany, aby udržel pořádek na místě zříceného vojenského letadla. Záznam o této události je opravdu náhodný, neboť místo havárie spadalo do obvodu četnické stanice Ůvaly, kde se staniční kniha nedochovala. Četník z Nehvizd proto žádné detaily nezjišťoval a setrval na místě jen do chvíle, kdy dorazila hlídka z Ůval.

Rozpaky vyvolává poslední bod dálhopisu Pořádkové policie, který uvádí, že v katastru obce Roztoky nad Vltavou se zřítila americká stíhačka a její pilot byl zajat. Souboj nad levým břehem Vltavy potvrzuje také hlášení škod způsobených střelbou z palubních zbraní na oknech a střechách v blízké osadě Žalov. Událost zřejmě souvisí se zřícením letadla do pole těsně za hranou říčního údolí jižně od Libčic nad Vltavou. Fragmety letadla nalezené v roce 2013 jednoznačně určují letadlo jako německé, ale doklady k bližší identifikaci se dosud nalézt nepodařilo.

Ze souhrnu zjištěných údajů je zřejmé, že americkým Mustangům se podařilo s jistotou sestřelit jen 9 německých letadel, 4 jejich

piloti padli. Dalšíh několik strojů zřejmě dokázalo nouzově přistát zpět v Klecanech, buď přímo na letišti, v jeho okolí nebo na rozestavěné dráze u Máslovic, a dva poslední jmenované případy nelze prozatím objasnit.

Na pomoc si však můžeme vzít i souhrnné denní hlášení operačního štábu Luftwaffe pro oblast Lfl.Kdo.Reich. V rámci 9. Fliegerdivision bylo za účelem obrany základny („Platzschutz“) nasazeno celkem 17 letadel KG(J) 6 v prostoru Prahy. Jednotka nárokovala jedno pravděpodobné („wahrscheinlicher“) poškození nepřátelského letadla, ale zaplatila za to ztrátou čtyř mrtvých a tří zraněných pilotů a devíti (!) zničených letadel.<sup>246</sup> Je tedy zřejmé, že nouzově přistálé stroje byly na odpis, což například líčení Günthera Pargeho naznačuje.

Američané sice ve svých nárocích přeháněli (dvakrát), ale i tak byla ztráta devíti letadel ze 17 nasazených, ale především čtyř mrtvých a tří zraněných pilotů těžká. Jak vyplývá z dostupných dokumentů, boje se účastnily Messerschmitty I. i II. Gruppe, konkrétně jsou doloženi piloti 4. a 2. Staffel.<sup>247</sup>

### Duben 1945 u KG(J) 6

V následujících dvou dnech, na Velikonoční neděli a pondělí **1. a 2. dubna 1945**, útoky stíhacích Mustangů 15. Air Force v Čechách vyvrcholily. Dopoledne 1. dubna nad jižními Čechami okrajově zasáhly stíhací bombardéry P-38 Lightning, jejichž hlavními cíli byly mosty přes Dunaj v Rakousku. Odpoledne přímo do středu Čech vyrazilo 54 Mustangů od 52. Fighter Group. V širším okolí Prahy byly zaznamenány přes čtyři desítky útoků na vlaky a nádraží. Letiště u Pardubic nejprve přelétla dvacítká stíhaček, nepochybně celá 4. Squadrona, od které se oddělilo asi 7 letadel a zaútočily na plochu letiště. Capt. Paul L. Steinle zde zničil dvě neidentifikovaná, zřejmě zamaskovaná letadla. Žádnou protiakci Američané nad Prahou nezaznamenali. Stejně tak o ní nehovoří ani letové záznamy pilotů KG(J) 6, ani dokumenty operačního štábu Luftwaffe.

Jinak tomu ale bylo v jižním prostoru nad rakouským Wels, základnou KG(J) 27, kde se odehrál souboj podobný střetnutí nad Klecany předchozího dne. Dne 1. dubna 1945 se bombardéry 15. AF soustředily na nádraží a železniční mosty v Rakousku, pro 128 strojů B-24 Liberator 47. BW bylo za cíl vybráno nádraží Sankt Pölten nedaleko od Welsu. Stíhací doprovod svazu zajišťovalo 45 Mustangů od 332. FG. Osm Mustangů z 301. Squadron se od doprovodu oddělilo a věnovalo se útokům na vlaky. Naproti Američanům odstartoval opět pohotovostní Schwarm od 9. Staffel s Fw 190D-9 z Wels a několik Bf 109 od II./KG(J) 27 z Hörsching. Následovalo krátké střetnutí. Letci od 301. Sq. poté hlásili, že se utkali se skupinou 10 Fw 190 a 6 Bf 109, pouze dvěma Fw 190 a dvěma Bf 109 se podařilo uniknout. Německá strana přiznává ztrátu tří mrtvých a jednoho pohřešovaného pilota a tří zničených, jednoho pohřešovaného a sedmi poškozených letadel.<sup>248</sup> Nebyl to však jednostranný souboj, 301. Sq. rovněž ztratila dva piloty. Zatímco F/O William P. Armstrong zřejmě zahynul v kabině Mustangu 42-103971, který se zřítil u Hasenufer jižně od Hörsching, druhý letec 2./Lt. Walter P. Manning včas z Mustangu 42-106943 vyskočil na padáku a byl zadržen právě příslušníky KG(J) 27 z Hörsching. V noci 3./4. dubna byl však opilými vojáky vyvlečen z vězení a zavražděn útvarovým politickým důstojníkem.<sup>249</sup>

Podobně jako u KG(J) 6 o den dříve bylo pro KG(J) 27 toto střetnutí fatální. Už 3. dubna 1945 se objevila zpráva Führungsstab OKL o předpokládaném zrušení KG(J) 27 z důvodu nemožnosti brzkého přezbrojení na Me 262. Vlastní rozkaz o zrušení KG(J) 27 byl vydán 4. dubna 1945.<sup>250</sup> O dva dny později byla jednotka ve stavu rušení, protože IX. (J)Flg.Korps oznámil 9. Fliegerdivision

rozhodnutí předat techniku III./KG(J) 27 jiným útvarům (konkrétně JG 2).<sup>251</sup>

KG(J) 6, resp. její části s vrtulovou technikou, prozatím zůstávaly i přes utrpené ztráty ze souboje 31. března 1945 operační.

### „Rammkommando Elbe“

Již jsme zmínili možné spojení techniky KG(J) 6 s projektem Hajo Herrmanna, známým pod názvy „Schulungslehrgang Elbe“ nebo později jako „Rammkommando Elbe“.

Pro pražskou část uvedme nyní další podrobnosti. Část letců od KG(J) 27 byla převelena nebo jen převedena na konci března 1945 do Prahy, resp. do Klecan. Pro tento úsek historie je jen málo písemných záznamů, ale bývalý pilot Rammkommando Elbe, historik Fritz Marktscheffel, shromáždil vzpomínky několika dalších letců, které dokumentují nasazení této zvláštní jednotky.<sup>252</sup> Někteří letci KG(J) 6 (Stab/KG(J) 6, Fw. Walter Otto), KG(J) 30 (IV. Gruppe, Lt. Werner Krauss, Lt. Ernst-Hermann Rübsam, Fw. Heinz Runte, Lt. Heinz Ruppreecher) nebo Erg.KG(J) (OGefr. Hans-Dieter Eitle, OGefr. Wilhelm Gruber, Gefr. Alex Hendik, Gefr. Will Holland, Fw. Rudolf Netscher, Uffz. Helmut Reusch, Uffz. Rudi Schweizer, Ofw. Helmut Vieweg, OGefr. Gerhard Richter 3./Erg.KG(J)) se měli stát zálohou pro „Schulungslehrgang Elbe“, který se právě formoval v Stendalu.

Podle svědectví Uffz. Kurta Ahrense (III./KG(J) 27) se již 29. března 1945 přesunulo do Prahy 25 až 30 letců od II. Gruppe KG(J) 27. Patřil k nim Uffz. Kurt Ahrens, Gefr. Herfried Breinl, OGefr. Gustl Pohl a Uffz. Otto Reimers, od I. Gruppe (resp. 1. Staffel) ještě Ofhr. Herbert Dienst, Uffz. Günter Golz, Uffz. Hartmut Hilger.

„Všichni jsme víceméně skončili se životem a žili ze dne na den. Nikdo nevěděl, jak by to mohlo jít dál.“, vzpomíná Kurt Ahrens. Jeho skupina byla po příjezdu do Klecan ubytována v nějaké škole. Na dění ze 7. dubna 1945 Kurt Ahrens vzpomíná takto: „Transport z ubytovny na letiště autobusem. Tam stojí asi 50 Me 109G-14 (šlo samozřejmě o Bf 109K-4 – pozn. autora) připravených ke startu. Byli jsme rozděleni do strojů, asi 27 jich stojí přede mnou. Motory jsou nastartovány a všechny přede mnou, stejně jako můj, naskakují hned. Necháváme je zabřát a čekáme na rozkaz ke vzletu. Všichni přede mnou rolují bez poruch, jeden za druhým, ke startu. Náhle přede mnou stojí velitel a dává mi znamení, abych vypnul motor. Za mnou už nikdo nedostal povolení ke vzletu. Vylézáme z letadel a jedeme zpět na ubytovnu. Akce »Elbe« pro mě skončila.“<sup>253</sup> Letový deník Kurta Ahrense události potvrzuje, resp. pro uvedené období, tzn. po 29. 3. 1945 už neobsahuje žádný let v rámci původní KG(J) 27.<sup>254</sup> K létání se Kurt Ahrens dostal až 15. 4. 1945, ale to už bylo v rámci akce „Bienenstock“, což byla následná aktivita Hajo Herrmanna.

Marně čekal v kabině na rozkaz ke startu také OGefr. Hans-Dieter Eitle, původně příslušník Erg.KG(J) z Plzně, zatímco Lt. Ernst-Hermann Rübsam, původně z IV./KG(J) 30, zlomil při pojiždění ke startu pravou podvozkovou nohu a špičkou křídla vrazil do země. Přesto část letců z Klecan odstartovala. Byl mezi nimi Gefr. Herfried Breinl, ale po půl hodině letu přišel rozkaz k návratu. Údajně odstartovalo až 60 letadel a pravděpodobným důvodem jejich odvolání mohlo být, že se bombardovací svazy stočily k severu, směrem na Hamburg, mimo dolet z Prahy.<sup>255</sup>

Také na letišti Praha-Kbely bylo připraveno množství „nových, ještě nenatřených strojů bez výzbroje“, vzpomíná Fw. Walter Otto, původně z Stab/KG(J) 6. Odstartoval z Kbel a jeho skupina byla navedena k Hannoveru, téměř za hranici doletu. Cílem byl svaz 3. Air Division. Na konci jedné skupiny bombardérů si Fw. Walter Otto vybral svoji oběť a zamířil svým strojem na záď bombardéru. Po nárazu stihl vyskočit, nezraněn přistál na padáku u Stadthagen



a s krátkou zastávkou u rodičů se vrátil do Prahy. Jeho pravděpodobnou obětí byl B-17 Flying Fortress 42-31366, který se také zřítil do okolí Stadthagen. Celá posádka zahynula. Doprovod svazu zajišťovaly Mustangy 78. FG, které na místo střetnutí rychle dorazily a sestřelily zbývající čtyři stíhačky ze skupiny Waltera Otta. Ve stejném prostoru ale probíhalo množství dalších střetnutí, jen v okolí Steinhuber Meer nárokovali američtí stíhači 6 dalších sestřelů, a nelze jasně identifikovat stroje náležející skupině vyslané z Prahy.<sup>256</sup> Je však zřejmé, že se žádný stroj nemohl vrátit do Prahy bez mezipřistání. Konečně, kromě svědectví Waltera Otta, není jiný doklad o bojovém nasazení strojů z Prahy-Kbel\*. Lokální zprávy z Německa zmiňují ještě nouzové přistání u Ohr, jihozápadně od Hannoveru. Nezraněný letec Uffz. Erhard Buchenau vypověděl, že startoval z „Prag-Kbell“.<sup>257</sup>

Jedinou lokální zprávou, která časově i okolnostmi může souviset s nasazením „Rammkommando Elbe“, je záznam telefonátu četnické stanice Peruc podaný v 13.30 h na velitelství v Lounech. Dne 7. dubna 1945 v 11.25 h musela na pole 5 km severovýchodně od obce nouzově přistát německá stíhačka, stroj byl poškozen asi z 20 %. Pilot Obgefr. Günther Goltz (\*27. 4. 1924, Flatow, dnes Złotów, Polsko) byl jen lehce zraněn. Hlášení převzal také zástupce Wehrmachtu v Lounech Fw. Resch, který měl zajistit další strážení letadla. Nepochybně totožnou zprávu cituje poválečný (9. 6. 1947) souhrn Stanice SNB v Peruci: „...nad obvodem stanice směrem k Černochovu se strhl menší letecký boj, jedna německá stíhačka musela pro poškození nouzově přistát na poli rolníka Františka Kalouše z Černochova čp. 23. Letadlo pak bylo střezeno něm. vojíny, v převratových dnech byli hlídky odvolány a většina součástí letadla byla lidmi rozebrána. Vrak letadla byl poté dotážen rolníkem Kaloušem do jeho dvora, kde se dosud nachází.“

Nasazení „Schulungslehrgang Elbe“ dne 7. dubna 1945 bylo jeho jediným a posledním střetnutím. Ke „Schulungslehrgang Elbe“ se jako doprovod přidaly klasické stíhačky od JG 300, dále do akce odstartovali také stíhači od JG 301 a JG 26. Samostatně se zapojilo také 59 proudových Me 262 od JG 7 a KG(J) 54. K útoku taranem měla příležitost nebo se odhodlala asi čtyřicítka letců. Výsledkem bylo 9 zničených bombardérů, které se zřítily nad Německem, a téměř dvě stovky dalších, které přes vážná poškození dokázaly doletět domů nebo na nejbližší vlastní základnu. Me 262 a další doprovodné stíhačky přidaly 5 dalších a jeden bombardér padl za obětí střelbě flaku.<sup>258</sup>

Ztráty německé strany stále nejsou uzavřeny, podle nároků amerických stíhačů mělo být sestřeleno až 50 Bf 109, 8 Fw 190 a 2 Me 262. Jen „Schulungslehrgang Elbe“ ztratil asi 24 pilotů, kolem deseti pilotů se zachránilo na padáku a 14 nárazem poškozených Bf 109 nouzově přistálo.<sup>259</sup> Je zajímavé uvedené údaje porovnat s daty prezentovanými na OKL (viz strana 36 v tištěné publikaci).

Z výše uvedených svědectví a faktů je zřejmé, že útvar skutečně využil na pražských letištích techniku I. a II./KG(J) 6. To nakonec přímo potvrdil i bývalý příslušník 6./KG(J) 6 p. Saathof, sloužící v Klecanech. Podle jeho osobního vyjádření byli „Rammjäger“ ubytováni v klecanské škole. Všechny Bf 109K-4 ze II./KG(J) 6 byly předány Rammkommandu, 15 strojů od každé Staffel plus 4 od Stab II./KG(J) 6, celkem tedy 49 strojů. Nasazení svých pilotů v rámci této akce Oberst. Hogeback zamítl.

Po předání letecké techniky byly jejich zbraně až na jeden kulomet demontovány, rádio nastaveno pouze na příjem a nebyly použity přidavné nádrže.<sup>260</sup>

\* Navíc při pozdější konfrontaci nebyl údajně Walter Otto schopen potvrdit, že skutečně startoval z Prahy-Kbel.

## Rozpuštění Stab, I. a II./KG(J) 6

Přes utrpené ztráty v souboji z 31. března 1945 zůstala KG(J) 6 funkčním útvarem, ale pro vzrůstající nepřátelskou aktivitu nad českým územím už do dalších soubojů nezasáhla. Sesterská KG(J) 27 podstoupila další klání s Američany 1. dubna 1945 a výsledek byl rovněž neradostný.

Osud obou jednotek, resp. jejich částí vybavených vrtulovou technikou, se začal naplňovat hned na začátku dubna, kdy velení Luftwaffe seznalo, že přezbrojení na proudovou techniku nebude v dohledné době možné. To byl důvod k úvahám o jejich brzkém zrušení (o KG(J) 27 se takové zprávy vyskytují už 3. 4. 1945), k čemuž nakonec u KG(J) 27 skutečně 4. dubna 1945 došlo.

Stejný důvod stál i za zrušením zbylých KG(J) útvarů s pístovými stroji. Rozkaz velení Luftwaffe byl, po Göringově návrhu z 8. dubna 1945<sup>261</sup>, vydán o den později a rušil Stab, I. a II./KG(J) 6 a Stab, I., II. a III./KG(J) 55.<sup>262</sup> Likvidace jednotek měla proběhnout do 25. 4. 1945 a řídit ji mělo LfL.Kdo.Reich.<sup>263</sup> Písemné znění rozkazu také popisovalo, co se bude dít s personálem leteckým i pozemním, s leteckou technikou i pozemním vybavením jednotek. V tomto pořadí se proto budeme věnovat dalším osudům rušených jednotek.

Celý proces byl řízený a vše bylo prováděno na základě výše uvedeného rozkazu. Odpovědný organizační celek, tzn. 9. Fliegerdivision, dokonce nahlásil splnění úkolu nadřazené úrovni. V odposlechnuté radiodepeši (Ultra) z 26. dubna 1945 totiž ohlásila 9. Fliegerdivision kompletní rozpuštění III./KG(J) 30 a I. a II./KG(J) 6. K tomuto dni můžeme považovat existenci útvarů I. a II./KG(J) 6 za skutečně ukončenou.

## Personál

Letecký personál, konkrétně jsou zmiňováni přímo piloti („FF“ – Flugzeugführer), měli být k „dalšímu použití ve stíhacích jednotkách“. To se shoduje s obdobným rozhodnutím v případě sesterské KG(J) 27. Protože vše probíhalo pod odpovědností LfL.Kdo.Reich, předpokládáme, že piloty měly využívat zejména stíhací jednotky tohoto celku. Je to ovšem naše interpretace textu rozkazu.

Především si je stáhla zbývající část KG(J) 6, tedy III. Gruppe. Nejzkušenější piloti tak přešli k výcviku na Me 262, což potvrzuje hlášení z 10. dubna 1945, kde IX. (J)Flg.Korps informuje radiodepeší o přesunu následujících pilotů ke III./KG(J) 6 – z I./KG(J) 6 Maj. Haller (velitel I. Gruppe), Hptm. Traxlmayr (velitel 1. Staffel), Hptm. Burghard (správně Burkhard; velitel 2. Staffel), Hptm. Bertram (velitel 3. Staffel); z II./KG(J) 6 Hptm. Kunze (velitel II. Gruppe), Hptm. Zöllner (velitel 4. Staffel), Hptm. Becker a Obltn. Sicheritz (velitel 6. Staffel).<sup>264</sup> V případě Hptm. Zöllnera je to zajímavá informace, protože ten byl již deset dní po smrti... Ve většině zmíněných jmen se jednalo o velitele Gruppe a Staffel (u Hptm. Beckera si tím nejsme jisti, logicky by měl být velitelem 5. Staffel, ale nemáme o tom důkaz), tedy nejzkušenější piloty. Cíl přesunu byl zřejmý – posílení III. Gruppe s proudovou technikou o nejzkušenější personál a uschopnění útvaru pro bojové použití v co nejkratší době. Protože jména byla poplatná stavu před osudným soubojem 31. 3. 1945 (Zöllner), je jasné, že záměr vznikl ještě před koncem měsíce března\*\*.

Jak velká část pilotů přešla ke III. Gruppe, nevíme, odhadujeme však, že poměrně velká. Počet pilotů vykazovaných 10. 1. 1945

\*\* Ke stahování nejzkušenějšího leteckého personálu k nasazení s proudovou technikou docházelo i dříve, kdy například velitel II./KG(J) 6 Hptm. Faulhaber opustil jednotku 25. 3. 1945 a odešel k výcviku do Neuburg a.d. Donau (KG(J) 54). Stejně tak velitel III./KG(J) 6 Hptm. Baasner byl ve stejném termínu pověřen velením I./KG(J) 54, jejíž velitel byl zraněn v boji.

u III./KG(J) 6 byl 48 + 4 (Stab III. Gruppe) a ještě dva tzv. „na cestě“, celkem tedy 54 mužů.<sup>265</sup> V době největšího operačního nasazení s Me 262, 28. 4. 1945, ale III./KG(J) 6 hlásila celkem 76 pilotů ve stavu, z toho 74 schopných nasazení.<sup>266</sup> Tabulkový počet byl přitom 52 pilotů (48 + 4 ve štábu) a rozdíl vznikl s velkou pravděpodobností právě přechodem personálu ze zrušených I. a II. Gruppe. Ty k 10. 1. 1945 disponovaly plnými stavy 52 pilotů + 4 (I. Gruppe), resp. jedním (II. Gruppe) pilotem na cestě. Dohromady tedy 104, resp. 109 pilotů\*. Za dobu výcviku do svého zrušení o některé piloty přišly, ale rozhodně zde stále zůstal dostatek mužů na navýšení stavu III. Gruppe z tabulkových 54 na 76 letců. Samozřejmě lze předpokládat, že zde byla snaha převzít co největší část lidí do stavu III. Gruppe a uchránit je tak nejistého osudu.

Zbylý personál mohl posílit jiné jednotky, a to především ty se stejnou technikou, tzn. Messerschmittu Bf 109. V rámci LfL.Kdo. Reich tak připadaly v úvahu následující útvary (ke dni 9. 4. 1945): III./JG 4 (v podřízenosti IX. (J)Flg.K. a 1. Jagddivision), St., I., II. a III./JG 27 (v podřízenosti Lw.Kdo. West a její 14. Flg.Div.) a St., II., III., IV./JG 53 (v podřízenosti Lw.Kdo. West a její 16. Flg.Div.).<sup>267</sup>

Další možnost využití personálu skýtala situace na letištích I. a II./KG(J) 6. Už jsme uváděli, že na konci března přibýly na základny v Klecanech a Praze-Kbelích skupiny pilotů organizovaných v rámci „Schulungslehrgang Elbe“. Svoji jedinou akci si odbyli 7. dubna 1945, přičemž se jí účastnily i stroje z Klecan a snad i Kbel. Jistě při ní byly využity stroje I. a II./KG(J) 6, ale zda je pilotovali také příslušníci KG(J) 6, nevíme (máme na mysli ty z nich, kteří nevyšly výzvu přechodu do „Schulungslehrgang Elbe“ na konci března). Musíme mít na paměti, že 7. 4. 1945 I. i II./KG(J) 6 stále existovaly.

Je možné, že po vydání rozkazu o zrušení I. a II./KG(J) 6 se někteří z pilotů rozhodli přejít do tohoto útvaru. Jeho stav byl po provedené akci 7. 4. 1945 nejistý. Uvedené nasazení bylo jakýmsi „testem“ účinnosti zvolené taktiky ničení bombardérů nárazem vlastního letounu a mělo sloužit k definitivnímu rozhodnutí velení Luftwaffe o jejím schválení. Je obecně známo, že Göring ani ostatní špičky velení Luftwaffe nebyli z této myšlenky příliš nadšeni. Naproti tomu otec celé akce, tehdejší velitel 9. Fliegerdivision (podřízené IX. (J)Flg.Korp.) Hajo Herrmann byl jejím pevným zastáncem. Útok ze 7. 4. chtěl použít jako důkaz správnosti zvoleného řešení a pracoval na materiálech k této argumentaci. Personál útvaru a „jeho“ technika zatím čekali na letištích.

Žádný další rozkaz k akci však už nepřišel a celá akce byla 10. 4. 1945 ukončena rozhodnutím vrchního velení Luftwaffe.<sup>268</sup> Sám Hajo Herrmann ve svých poválečných vzpomínkách hořce vzpomíná, jak byl s postupujícím časem (mluvíme o dubnu 1945) stále více zřetelný nezáměr velení Luftwaffe.<sup>269</sup> Piloti tak zůstávali na stávajících základnách. Za jakési pomyslné datum rozpuštění útvaru můžeme považovat 20. duben 1945, kdy je zdokumentován případ ukončení příslušnosti k „Schulungslehrgang Elbe“ ve služebních záznamech konkrétního pilota (Fhr. Manfred Wienkötter byl dle služebního záznamu příslušníkem jednotky od 25. 3. do 20. 4. 1945). Část jich přešla k akci „Bienenstock“, což byla další Herrmannova myšlenka z konce války. Nicméně důkazy o tom, že se některý z příslušníků I. nebo II./KG(J) 6 rozhodl po zrušení své jednotky přejít pod křídla Schulungslehrgang Elbe, nemáme a tak musíme tuto možnost ponechat jen v rovině spekulací.

Prozatím jediný záznam o službě bývalých příslušníků KG(J) 6 u další jednotky pochází ze dne 24. dubna 1945 večer, kdy 3./NAG 13 hlásila příchod tří letců z KG(J) 6 – Ofhr. Seuberta, Fhr. Fischera a Ofw. Rosenberga.<sup>270</sup>

Spekulovat lze o možném přechodu do stavu JG 27 (včetně bojového nasazení), která okolo 20. 4. 1945 operovala přímo v Praze-Kbelích. Existuje záznam o smrti příslušníka KG(J) 6 Wolfganga Zirzowa z 20. 4. 1945, tedy ze dne, kdy JG 27 svedla tvrdý souboj s americkými stíhači nad Prahou. Bohužel záznam neumožňuje jednoznačně rozhodnout, zda Zirzow zahynul v leteckém souboji. Pokud by tomu tak bylo, mohl se skutečně zmíněné srážky účastnit jako příslušník stíhací JG 27. Ovšem JG 27 v té době trpěla především nedostatkem letadel. Pilotů měla vzhledem k počtu techniky víc, než potřebovala.<sup>271</sup>

Na rozdíl od KG(J) 27 jsme tedy s výše uvedenou výjimkou 3./NAG 13 prozatím nenalezli žádný další doklad o působení pilotů I. a II./KG(J) 6 v jiných stíhacích nebo dalších jednotkách. Vysvětlujeme si to především tím, že jich většina přešla do III. Gruppe k létání na Me 262 (i když se k němu ve skutečnosti nedostali).

Na závěr musíme vzít v úvahu i možnost, že zbylí piloti I. a II./KG(J) 6 mohli být využíváni k přeletům Messerschmittů svých bývalých útvarů k jednotkám, které je potřebovaly. Víme, že shromažďování techniky na základnu ve Kbelích prováděli i piloti JG 27 (viz dále), takže „volný“ personál se k této činnosti přímo vybízel. Je to však znovu pouze naše spekulace a musíme přiznat, že o osudu většiny pilotů I. a II./KG(J) 6 po zrušení útvarů nevíme nic konkrétního.

## Technika

Technika, tedy operační Bf 109G-10, G-10/R6 a K-4, cvičné Bf 109G-6 (G-14), G-12 a Bü 181 s Ar 96B, zůstala na letištích v Praze-Kbelích a Klecanech. Také ona měla být využita, jak se to praví v rozkazu o zrušení. Také v tomto případě musíme sledovat několik možností a událostí, které nám mohou napovědět, co se s letadly dělo dále. Stejně jako v případě personálu, ani zde nemáme k dispozici žádný původní dokument s jasnou odpovědí, co se s technikou dělo dále.

Cvičná letadla, tedy Bü 181, Ar 96B, Bf 109G-6/14 a Fw 190, zůstala zřejmě na původních letištích až do konce války. O tom svědčí poválečné snímky. O tuto techniku už nebyl zájem. Ostatně zbylé základny Luftwaffe byly už tak přecpány letouny bývalých školních jednotek.

Další využití tedy připadalo v úvahu jen u operačních typů Bf 109G-10, G-10/R6 a K-4. Jako první musíme vzít v úvahu situaci přímo na letištích, kde stroje zůstaly. Vzhledem k oficiálně neukončené akci „Schulungslehrgang Elbe“ bylo další nakládání s letouny KG(J) 6 jistě velice ošemetné. Jen připomeňme, že nadřízeným celkem KG(J) útvarů byla 9. Fliegerdivision, které velel Hajo Herrmann, otec a nadšený propagátor „Schulungslehrgangskommando Elbe“, který měl velké potíže získat pro akci jakoukoliv techniku. Uvolněné letouny zrušených I. a II./KG(J) 6 byly vítanou možností, jak vybavení získat. I když byla situace „Schulungslehrgang Elbe“ nejistá, stále nebyla zrušena (mluvíme zde o dni vydání rozkazu 9. 4. 1945) a Herrmann by jistě nesl velice nelibě její „rozebírání“. Nakonec však byla celá myšlenka 10. dubna 1945 (tedy den po zrušení částí KG(J) 6) ukončena rozhodnutím OKL a tak zůstala technika bývalých Stab, I. a II./KG(J) 6 k dispozici.

Jak jsme zmínili, pod hlavičkou LfL.Kdo.Reich, kterému všechny stroje „patřily“, působily stíhací jednotky s typem Bf 109 ve výzbroji a v polovině dubna vítaly každou možnost posílení svého stavu.

\* Jagdgeschwader 7, další jednotka působící z Ruzyně s Me 262, vykazovala ke stejnému dni (28. 4. 1945) hned 81 pilotů ve stavu, pouze 42 jich však bylo nasazeníschopných.

Od doby rozkazu o zrušení (9. 4. 1945) se ale situace útvarů LfL. Kdo.Reich vyzbrojených Messerschmittu Bf 109 postupně měnila. 21. dubna 1945 ztratilo LfL.Kdo.Reich velení nad LfL.Kdo.West (s JG 53 a JG 300 ve svazku 7. Jagddivision), které přešlo do podřízenosti LfL.Kdo.6.<sup>272</sup> Minimálně od 25. 4. 1945 se k nim připojila i JG 27, takže se všechny tyto jednotky, vyzbrojené stíhacími Messerschmittu Bf 109, soustředily nyní pod 7. JD v Lw.Kdo.West, jenž byl součástí Lw.Kdo.6.<sup>273</sup>

Stíhací útvary z Lw.Kdo.Reich v jižní části území tak přešly pod velení LfL.Kdo.6, což mělo oporu především v tom, že se území ovládané Němci rozdělilo setkáním Spojenců na Labi. Přestože se výše jmenované stíhací útvary nyní dostaly do působnosti LfL.Kdo.6, do této doby výhradně působící proti Rusům, pokračovaly dále s boji se Spojenci. Jejich hlavním zaměřením měly být stíhací-bombardovací akce (Jaboagd).

- JG 53 nadále operovala na jihu západní fronty a ustupovala tlaku Američanů. Do prostoru se zanechanou technikou KG(J) 6 se nikdy blíže nedostala.
- JG 300 se ze svých poměrně dlouho využívaných základem jihozápadně od Berlína stahovala obloukem přes Bavorsko k jihu, směrem k Rakousku.
- JG 27, která spolu s JG 300 čelila spojeneckým náletům z letišť jihozápadně od Berlína, se přesouvala jihovýchodně, přes oblast Drážďan a Prahu. V souvislosti s přesunem většiny jednotek s proudovými Me 262 do Prahy okolo 10. dubna 1945 byla jednotka dokonce 20. 4. 1945 vyžádána pro úkol jejich ochrany při startech a přistáních.<sup>274</sup> Na letišti v Praze Kbélích tak přibýly zbytky I. a III./JG 27 někdy po 16. dubnu 1945.

Právě JG 27 měla největší příležitost využít techniku zbylou zde po I. a II./KG(J) 6 a následně nevyužitou při akci „Schulungslehrgangkommando Elbe“. Typově měla s Bf 109G-10 a K-4 zkušenosti, obě provedení měla již dlouho ve své výzbroji. S Messerschmittu po KG(J) 6 přišel personál jednotky do styku, jak vyplývá ze vzpomínek Hanse-Joachima Bebenrotha. V osobní korespondenci uvedl následující: *„Jagdgeschwader 27 byla začátkem dubna 1945 přeložena do Prahy-Kbel. Někteří piloti byli přeloženi do Klecan, cca 10 km severně od Prahy u Vltavy, aby bojeschopné Messerschmittu 109 přelétaly z tamní základny (Werft – letištní opravny – pozn. autora) do Kbel. Byl jsem tam ubytován u velmi milé rodiny a nadto jsem se stravoval na letišti. Ve volném čase jsme měli více dní dost času si prohlédnout nádherné město Prahu. Koncem dubna byl tento úkol ukončen a my jsme byli ubytováni na letišti ve Kbélích.“*<sup>275</sup>

Ze svědectví je jasné, že letuschopné Messerschmittu Bf 109K-4 z Klecan byly do konce dubna 1945 za pomoci volného personálu shromážděny na letišti ve Kbélích. Zde již byly Bf 109G-10 z bývalé I./KG(J) 6. Všechny tyto stroje byly následně k dispozici stíhacím jednotkám.

Této příležitosti využila nejspíše právě JG 27. Letouny KG(J) 6 se totiž prokazatelně dostaly na letišti v Bad Aiblingu, což byla základna, kam se I. a III./JG 27 přesunuly po odletu z Prahy-Kbel (snad 21. nebo 22. 4. 1945). Objevily se zde jak Bf 109G-10 z bývalé I./KG(J) 6, tak i Bf 109K-4 z II. Gruppe. JG 27 měla důvod zajímat se o „volnou“ techniku, protože letadel měla nedostatek. Ještě za svého působení v Německu, přesněji 10. 4. 1945,<sup>276</sup> hlásila ve svém stavu následující:

- I./JG 27 – 25 Bf 109 z toho 16 provozuschopných
- III./JG 27 – 19 Bf 109, z toho 15 provozuschopných.

Tabulkově však měla každá z Gruppe operovat s 52 Messerschmittu! Zároveň ale disponovaly obě Gruppe 79 piloty, z nichž bylo 48 schopných boje. Měly tedy mnohem více pilotů než letadel. Prověřením dostupných dat ohledně počtu letadel, ztrát, nasazení

a útoků nepřítele v období mezi 10. 4. až 7. 5. 1945 jsme došli ke zjištění, že jednotka nemohla svoji pouť ukončit v Salzburg-Maxganu s 12 Bf 109, jak hlásila ještě 7. 5. 1945,<sup>277</sup> aniž by někde „po cestě“ nějaké stroje nezískala. Volné Messerschmittu v Praze-Kbélích byly přímo na ráně. Pro jisté tvrzení ale nemáme prozatím dost důkazů.

Je však třeba připustit, že stroje ex-KG(J) 6 se do Bad Aiblingu mohly dostat nejenom pod hlavičkou JG 27, ale také postupným přesunem volné techniky v rámci 7. Jagddivision. Pod jejím velením se v této době shromáždily všechny stíhací jednotky LfL.Kdo.West (už pod velením LfL.Kdo.6) s Messerschmittu Bf 109, dříve působící pod LfL.Kdo.Reich, tedy JG 27, JG 300 a JG 53, a všechny trpěly stejným problémem – nedostatkem letadel. 7. JD určitě nenechala využitelnou techniku zahálet a představa jejího soustředování v prostoru operačních útvarů s Messerschmittem Bf 109 ve výzbroji není nelogická.

Takovéto přesuny techniky by pak mohly vysvětlit několik sestřelů Messerschmittů Bf 109 v okolí Prahy z konce dubna, kdy se zde žádné stíhací útvary s tímto typem už neměly nenacházet. K jedinému většímu střetnutí došlo **26. dubna 1945**, kdy 6 Mustangů od 332. FG doprovázelo nad Prahu průzkumný F-5 Lightning. V poledne spatřili piloti Mustangů asi 15 km jižně od Prahy pět nepřátelských Messerschmittů a okamžitě na ně zaútočili.

V každém případě bylo skutečně několik letadel I. a II./KG(J) 6 využito. Jednotlivé případy jsou popsány v kapitole o konkrétních strojích. Ať už byl rámec, pod jakým se letoun přesunoval, jakýkoliv, provozuschopné Messerschmittu ze zrušených I. a II./KG(J) 6 byly nadále využívány a jejich přítomnost máme doloženu v Bad Aiblingu (jistě) a Salzburg-Maxganu (pravděpodobně). V Praze a Klecanech tak zůstaly pouze neletuschopné kusy, nejpravděpodobněji poškozené během náletů a postřelování letišť.

Původní základny Stab, I. a II./KG(J) 6 byly následně využívány dalšími leteckými útvary. Například Klecany se v polovině dubna 1945 staly místem přezbrojování bitevní III./SG 2, což ale přiláhalo americké stíhače, kteří 16. 4. 1945 provedli útok na letiště. Zničili zde velké množství techniky (Němci přiznávají v rámci LfL.Kdo.6 ztrátu 34 letadel Ju 87 a Fw 190<sup>278</sup>), ale kolik z ní a zda vůbec připadlo na vrub typů bývalé KG(J) 6, nejsme schopni zjistit. Přitom, jak vyplývá ze vzpomínek H.-J. Bebenrotha, zde nějaká být musela. Právě pro 16. duben 1945 uvádějí samotné německé zdroje, že na letišti v Klecanech se nachází 102 letadel!<sup>279</sup>

I Kbely se staly v tento den cílem postřelování Američany. Na letišti bylo tento den 170 letadel různých typů, což konstatují německé zdroje. Padlo jim zde za oběť několik Dornierů Do 217M a Ju 188D od 4.(F)/Nacht, ale i v tomto případě máme k dispozici pouze hlášení o ztrátách LfL.Kdo.6.<sup>280</sup> Zda technika po zrušených I. a II./KG(J) 6 zůstala ušetřena, nevíme. Jak vyplývá z poválečných dokumentů, rozptyl letadel ve Kbélích byl skutečně velký a zřejmě tak chránil při tomto druhu útoku (nemluvíme o bombardování) před většími škodami. Menší Messerschmittu také netvořily tak lákavý cíl jako ostatní typy, například He 177, Ju 88 a 188, Bf 110G a Do 217 na letišti.

Na základě rozkazu se do Kbel na samém konci války přesunula část JG 300, vedená již jako Jagdgruppe 300. Po startu ze Salzburg-Ainringu a mezipřistání Českých Budějovicích zde přistálo několik strojů III. a IV./JG 300.<sup>281</sup> Také příslušníci této jednotky mohli teoreticky využít techniku zrušených částí KG(J) 6. Operačních letů zde provedli minimum a okolo 7. května opět změnili základnu. Vzhledem k nejisté situaci v souvislosti s Pražským povstáním odletěla jejich část do Žatce.<sup>282</sup> Zda však využili některé stroje z bývalé KG(J) 6, nevíme. Ve Kbélích přitom zanechali několik

svých Bf 109G-10, takže je zřejmé, že mnohem větším problémem než nedostatek techniky bylo palivo.

Ze základny však i v této době stále odlétaly další stroje. Jedním z dobrých příkladů je osobní vzpomínka H.-J. Bebenrotha na pokus přeletu do Drážďan ze 6. 5. 1945. Jejich velitel jim vzhledem k beznadějně situaci v Praze-Kbelích vydal rozkaz k přeletu na sever do Německa. Hans Bebenroth o tom píše: „6. května 1945 kolem 6.30 jsme startovali k letu na Drážďany, ale počasí bylo tak špatné, že každý byl odkázán sám na sebe a sám se musel pokusit přeletět Krušné hory. Můj Me 109 měl ale závadu na chlazení a tak jsem se musel pokusit ve zdraví dostat dolů před tím, než motor exploduje. V oblasti mezi Lovosicemi, Mostem a Duchovem jsem našel vhodné pole k nouzovému přistání se zataženým podvozkem. V důsledku drsného dopadu na zem jsem se zranil na obličejí a musel vyhledat lékařskou pomoc. V blízkosti ležícím statku jsem poprosil o pomoc. Poslali mě k přepravě mléka, kde mě koňským povozem vzali do města Duchova do místního lazaretu. Moje nouzové přistání leželo asi 10 km jižně od Duchova, pokud si ještě po 56 letech mohu vzpomenout.“<sup>283</sup>

Vzácně se podařilo ztotožnit tento případ s fotografickým materiálem vraku Messerschmittu Bf 109K-4, který na konci války přistál nouzově u Třebívlic. Jeho označení nám dává velkou šanci se domnívat, že se jednalo o stroj bývalé II./KG(J) 6.

Po oznámení o dohodnuté kapitulaci německým jednotkám ráno 8. května 1945 se veškerý personál snažil dostat na západ do anglo-amerického zajetí. Většinou šlo o pozemní přesun, proběhlo ale i několik úletů. Úlety byly poslední akcí Luftwaffe na českém území, kdy byla využívána její technika. Rozhodujícím faktorem bylo množství paliva.

Jedním z mála zdokumentovaných příkladů je pokus Fw. Josefa Unmingera, příslušníka Fl.Ü.G. 1 z 8. 5. 1945, který po startu z Prahy-Kbel musel pro nedostatek paliva nouzově přistát u Bochova, přibližně 10 km jihovýchodně od Karlových Varů. V tomto případě použil Unminger Messerschmitt Bf 109G-10/R6, „modrá 2“, z bývalé 16./JG 300. Jak sám vzpomínal, palivo k úletu získal vypuštěním z jiných zanechaných strojů na letišti.<sup>284</sup>

Podobný pokus můžeme s velkou pravděpodobností spojit s vrakem Bf 109K-4, W.Nr. 334(?)186, který nouzově přistál u Mělníka. Až do 4. května 1945 podrobně po dnech vedená kronika blízké četnické stanice tuto událost nezmiňuje, a proto lze soudit, že k události došlo někdy mezi 5.–8. květnem 1945. Opuštěný vrak letadla zůstal ležet uprostřed polí mezi obcí Býkev, Hořín a Vrbno až do léta 1948.

Ve všech takových pokusech piloti použili letadla, která byla k dispozici na základnách. Proto nelze vyloučit také použití techniky bývalé I. a II./KG(J) 6. Ostatně i zdokumentované Messerschmittu Bf 109G-10(/R6 ?) a K-4 z KG(J) 6 ukořistěné Američany v Bad Aiblingu můžeme opatrně spojit s kapitulací a úletem 8. května 1945. Nevíme totiž, kdy se letadla na základnu dostala, zda v rámci přesunu techniky 7. JD, nebo až po oznámení kapitulace. Bohužel se nám konkrétní případy takového využití Messerschmittů z KG(J) 6 nepodařilo dohledat.

### Zanechaná technika

Po skončení války zůstalo na českých letištích velké množství techniky Luftwaffe. Fotografie zachytily i několik letadel KG(J) 6, které jsou popsány v další části publikace. V drtivé většině se jednalo o poškozená a neopravitelné kusy po spojeneckých útocích.

V Klecanech to platí stoprocentně, neboť provozuschopná letadla odtud byla do konce dubna 1945 přesunuta do Kbel. Na základně tak můžeme vedle vraků Ju 87 a Fw 190 od SG 2 zničených stíhacím přepadem dne 16. 4. 1945 nalézt jen jednotlivé kusy Ar 96B, Bf 109G-6 a Bf 109K-4 bývalé II./KG(J) 6.

V Praze-Kbelích lze identifikovat především Bf 109G-10, G-10/R6 ze Stab a I./KG(J) 6 spolu s několika Bf 109G-6, jedním G-12 a Ar 96B. Vraků Bf 109K-4 můžeme ztotožnit s letouny II./KG(J) 6 z Klecan, zde ale musíme brát v úvahu i možnost jejich příletu v rámci I. a III./JG 27 (prozatím prokazatelně identifikován pouze jeden kus) nebo III. a IV./JG 300.

Část letadel byla viditelně poškozena účinky bombardování z 25. 3. 1945, část byla zničena personálem Luftwaffe. Vedle totálně zničených letadel všech druhů, shromažďovaných na volných hromadách, byly využitelné stroje, především Bf 109, tříděny a řazeny na volných místech letišť. U mnohých jsou podél trupu stojícího na podvozku složena i křídla. Svědčí to o záměru využít materiál buď k opravě, nebo jako zásobárnu náhradních dílů. Na uskutečnění už Němcům samozřejmě nezbyl čas. Nicméně ani v této pozdní fázi války nezůstal letecký materiál bez kontroly.

Fotografie kbelské základny ukazují poměrně velké množství relativně nepoškozených letadel na letišti, což naznačuje, že hlavním problémem na konci války byl spíše nedostatek paliva pro přelet nebo úlet.

Na letišti v Praze-Ruzyni jsme prozatím identifikovali dva vraky Bf 109K-4 a oba mohly dříve náležet do stavu II./KG(J) 6. Jejich přítomnost na této základně však nelze vysvětlit. Sloužila především pro proudové Me 262A, včetně strojů od III./KG(J) 6, operující zde od poloviny dubna 1945.

### Válečné letecké operace po oficiálním zrušení Stab, I. a II./KG(J) 6

Přestože byly části KG(J) 6 s vrtulovými stroji zrušeny a celý proces rozpuštění byl v běhu, existují záznamy o letecké aktivitě Messerschmittů Bf 109 v pražském prostoru. Nejpravděpodobnější vysvětlení jsme popsali v předchozí kapitole, ale souhrn dostupných záznamů můžeme ještě porovnat s činností amerického letectva.

Až do poloviny dubna 1945 utlumilo další bojové operace nepříznivé počasí, mezitím ale prostor Čech přešel do působnosti taktické 9. Air Force podporující pozemní vojska přibližující se k hranicím Československa. Jako první se nad západem Čech dne **15. dubna 1945** objevili letci průzkumných jednotek, v 13.00 hodin sestřelil Mustang pilotovaný 1./Lt. Ronaldem R. Ricci od 12. Tac Recon Squadron 10. RG nedaleko Chebu jeden Bf 109.<sup>285</sup>

Také následující den **16. dubna 1945** zaznamenaly jednotky spadající pod XIX. Tactical Air Command nad Čechami několik úspěchů. Nepřetržitá denní aktivita 9. Air Force však zůstala ve stínu mohutného útoku stíhačů 8. Air Force. S cílem zabránit zbytku německého letectva ohrožit bombardovací svaz útočící na Landshut zasáhlo proti německým letištím hned několik jejich stíhacích jednotek. Neaktivněji se útoku zhostila padesátka letců 4. Fighter Group. Její část A „Horseback“ vedená zástupcem velitele jednotky a zároveň leteckým esem Lt.Col. Sidney S. Woodsem odstartovala v pravé poledne z jihoanglické základny Debden, aby přímým letem po třech hodinách dosáhla Prahy. Cílem pro 336. Squadron se stal prostor letišť Kbely-Letňany-Čakovice, zatímco 335. Squadron zasáhla patrně až nad Klecany. Německé letectvo v Klecanech přišlo o 24 zcela zničených a 10 poškozených Ju 87 Stuka a 6 Fw 190 od bitevní eskadry SG 2, v Letňanech o 11 strojů Ju 52 dopravní jednotky TG 3 a útržky dokumentů dokládají ve Kbelích ještě 5 rozstřílených průzkumných strojů Ju 188 a Do 217. Po vyhodnocení mise bylo letcům 336. Sq. přiznáno 27 (devět Ju 88, šest Bf 110, šest Ju 52, tři Me 410, jeden Do 217, jeden Bf 109 a jeden neurčený) a 335. Sq celkem 33 (deset Do 217, pět Ju 88, čtyři Ju 52, dva Bf 110, dva Me 410, dva Fw 190, jeden He 177 a sedm strojů se nepodařilo určit) zničených německých letadel. Skutečný efekt

útoke je tedy sporný, ale americkou stranou byl výsledek považován za excelentní. Do análů 4. FG se však mise zapsala nepřekonanou ztrátou 8 vlastních strojů včetně velitele Lt.Col. Woodse. Velitel a 5 dalších sestřelených letců se zachránilo, dva letci zahynuli.<sup>286</sup> Překvapivý je malý počet hlášených Bf 109, přestože zmíněné letecké základny by měly být místem jejich hlavního soustředění (viz dříve). Oproti tomu na malém polním letišti u Klatov zaznamenali ve stejný den letci z 339. FG až 25 strojů Bf 109. Hlášení o útoku na Klatovy zaznamenal zástupce velitele 504. Squadron Lt.Col. William C. Clark: „Dne 16. dubna 1945 bylo úkolem celé naší Group volné stíhání v oblasti jižně od Regensburgu a podpora svazu těžkých bombardérů operujících v okolí. Vedl jsem Blue flight od 504. FSq. Až v cílové oblasti mi Maj. Julian oznámil problémy s kompasem jeho stroje. Převzal jsem celou squadronu a opustil oblast Regensburgu. Chtěl jsem napadnout letiště Cham, ale to bylo stejně jako jiné letiště u Regensburgu opuštěné. Přesunuli jsme se tedy nad malé letiště u Klatov. Po obletu jsem zjistil, že se zde nachází okolo 25 stíhacích strojů většinou typu Bf-109 a několik dalších letadel. Při obletu jsem neznamenal žádnou palbu ze země, ale upozoroval jsem dvě pozice flaku na okraji plochy. Všechny stroje squadrony se připravily k útoku. Vybíral jsem si Ju-52 na konci stojánky. Hned po první útoku explodoval. Musel být plný paliva, protože exploze byla obromá. Kouř z vraku stoupal až do nějakých 1000 stop. Myslím, že zničeno nebo alespoň poškozeno bylo vše i v okolí letiště. Jen Capt. Everson následující den nahlásil 24 úspěšných zásahů, které dosáhl jeho flight...“<sup>287</sup> Totožnost zmíněných Messerschmittů, dokumentovaných i fotograficky, se nám dodnes nepodařilo určit.

Dne 16. dubna 1945 došlo ještě k dalším událostem souvisejícím s nasazením Bf 109. Nejprve se ráno v 7.45 hodin dva průzkumné Mustangy z 10. PRG střetly se skupinou Fw 190 a Bf 109 nad městečkem Hora Svate Kateřiny v Krušných horách. Sestřeleny byly dva Bf 109, jeden letec se štěstím nouzově přistál na svahu za městem, druhý letoun se roztrhl hned za posledními městskými domy. Jeho pilot Uffz. Helmuth Unterberg v kabině uhořel. Z vraku jeho stroje se zachovala kapota motoru s emblémem Jagdgeschwader 4, ovšem v úmrtním oznámení je uvedena příslušnost k 4./(Mitte) Fl.Ü.G. 1. V odpoledním hlášení Okresního četnického velitelství se navíc uvádí, že šlo pravděpodobně o přelet z Delitsch do Oschatz. Zhruba ve stejnou dobu v 7.30 h, ale o 200 km východněji u Vlačic severně od Čáslavi, musel nouzově přistát Fw 190 rovněž od 1./(Mitte) Fl.Ü.G. 1. Jeho pilot Uffz. Roland Körner, vážně zraněný na rukou, vypověděl, že přelétával z Berlína přes Děčín do Ruzyně. Evidentně šlo o přelet opravené techniky k nějakému útvaru.

Dne 16. dubna 1945 nad Čechy významně zasáhly také stíhací bombardéry 9. AF, téměř výhradně se zaměřující na pozemní cíle, hlavně železniční dopravu. Patrně nejaktivnější byly stroje P-47 Thunderbolt od 368. FG. Ve 14.30 h se skupina od 397. Squadron pustila do souboje s 12 startujícími Me 262 a dva z nich u Prahy sestřelily. Ve stejný čas zde operovalo také 12 Thunderboltů 396. Squadron, jejich piloti pozorovali nad Prahou dva Me 262 již v 13.15 h a v 14.00 h nad Rakovníkem 1./Lt. James S. Mitchell jeden stroj Me 262 sestřelil. Údaje o tomto sestřelu se ale rozcházejí. V jiných dokumentech je uváděn také typ Bf 109 nebo Bf 108. Konečně při misi mezi 17.02 až 20.09 h zaútočila 396. Squadron na neurčené letiště, kde zasáhla asi 36 letadel, a během této poslední večerní mise sestřelil v 19.00 h 2./Lt. William D. Dunbar osamělý Bf 109 severozápadně od Karlových Varů.

Tento nárok jen velmi zhruba odpovídá časově i místně havárii Bf 109, který se večer ve 20.20 h zřejmě během pokusu o nouzové přistání zřítil do ovocné zahrady u silnice mezi Božtěšice-Strážky na okraji Ústí nad Labem. Podrobný, speciální formulář určený

k záznamu o havárii letadla Četnické stanice Božtěšice uvádí jeho výrobní číslo 465464. Stroj pilotoval Obfw. Heinz Meissner, který se při havárii jen lehce zranil na hlavě a byl převezen do nemocnice v Ústí n/L. Podle jeho výpovědi přelétával z Chebu do Drážďan. Na chebském letišti bylo v této době jedno ze soustředovacích center techniky Luftwaffe, odkud piloti přepravní Fl.Ü.G. 1 přelétali letadla ke konkrétním jednotkám.

Dne 19. dubna 1945 zmiňují střelci amerických bombardérů, že se útoku na jejich svaz někde v prostoru nad Benešovem vedle skupiny Me 262 účastnily také blíže neidentifikované vrtulové stroje. Dva z nich dokonce palubní střelci nárokovali jako sestřelené.

S určitostí se stíhací Bf 109 opět objevily v prostoru Prahy následující den 20. dubna 1945. Nad základnou v Praze-Kbelích proběhly dva letecké souboje mezi americkými Mustangy a německými Bf 109. První střetnutí proběhlo podle americké strany mezi 11.55 až 12.15 h a Američané nárokovali 7 Bf 109 sestřelených a 4 poškozené, ke druhému leteckému souboji došlo nad Prahou kolem 19. hodiny, Američané opět hlásili dva Bf 109 sestřelené a dva další poškozené, současně byl sestřelen také jeden americký Mustang. Jedním ze zřejmých aktérů bojů nad Prahou byla I. a III./JG 27. Obě jednotky se někdy kolem 16. dubna 1945 přesunuly do Prahy a 20. dubna měly pokračovat do Bad Aibling. A právě v intervalu krátkého působení v Praze pohřešovala III./JG 27 tři piloty.

Stálou přítomnost Messerschmittů Bf 109 v Praze naznačuje i další souboj dne 26. dubna 1945, kdy 6 Mustangů od 332. FG doprovázelo nad Prahu průzkumný F-5 Lightning. Opět přesně v poledne asi 15 km jižně od Prahy spatřili piloti Mustangů 5 nepřátelských Messerschmittů a okamžitě na ně zaútočili. První Bf 109 se po výstřelech 2./Lt. Richarda A. Simonse ve spirále roztrhl o zem. Další dva Bf 109 se pokusily uniknout přízemním letem, ale 2./Lt. Thomas W. Jefferson oba s výhodou převýšení dostihl. Včas vyskočil jen jeden letec. Čtvrtý sestřelil po krátkém souboji 1./Lt. Jimmy Lanhan a pátý Bf 109 byl zničen pravděpodobně.

V prostoru, který uvedli američtí letci, ale prokazatelně k žádnému střetnutí nedošlo. Až staniční kniha Četnické stanice Hartvíkovičky u Třebíče (vzdáleném asi 150 km VJV od Jílového) uvádí, že ve 13 hodin musela být vypravena tříčlenná hlídka pod vedením Fhr. Josefa Procházky do sousední vsi Kozlany z důvodů oznámení zříceného německého letadla. Na místě hlídka zajistila spálený vrak letadla a pilota, který se nezraněn zachránil na padáku, a povolala německé četnictvo z Třebíče.

Kronika sousední obce Koněšín doplňuje: „Poslední německý letoun-stíhačka, byl nad obcí jiným letounem sestřelen koncem dubna. Pilot seskočil padákem a letadlo se hluboko zarylo do pole v Hluštích. Majitel pozemku Frant. Dvořák, cestář z Kozlan, aby mohl pole obdělávat, ocelovou palicí urážel přečtvrtající části »Flugzeugu« a pole srovnal. Zdemolované části letounu odházal mimo pole. Hoši, co se jim hodilo, odmontovali a odnesli.“

Místo zřícení na okraji pole těsně nad srázem do údolím řeky Jihlavy se podařilo znovu objevit v r. 1998 a během výkopů byl mezi jinými troskami nalezen téměř nepoškozený motor DB 605, jednoznačně ukazující na typ letadla Bf 109. Pokud lze vůbec oba případy ztotožnit, nalézá se uvedená lokalita hluboko v působnosti frontové Luftflotte 6, prakticky na pomezí frontové linie (ve stejný den byla osvobozena moravská metropole Brno) a k úvahám nad identitou stroje tak připadá hned řada jiných jednotek.

## Letecká technika

### Cvičné stroje

#### Kurýrní

První zmínku věnujeme letadlům kurýrním nebo „kondičním“, doloženým v letových denících pilotů.\* Letadla evidentně pocházela z předešlého období fungování jednotky, o čemž svědčí i útvaryvé značení „3E“. Typově lze nalézt Bf 108B, Go 145 a dokonce i Fw 44. U jednotky rozhodně vydržely po celé období přecvičování a používaly se nejenom k výše uvedeným účelům, ale i k samotnému výcviku. Franz Gapp na nich sice prováděl rekognoskační lety před příchodem většiny jednotky, ale například Josef Berners absolvoval na těchto strojích podstatnou část svého přecvičení. Jejich počet můžeme odhadnout pouze z několika málo záznamů v letových denících pilotů a v současné době identifikujeme sedm konkrétních strojů.

#### Letouny základního výcviku

Stroje základního výcviku, tzn. Arada 96B a Bü 181B/C, obdržel útvar většinou z jiných cvičných jednotek, namnoze zrušených. Z přehledové tabulky, obsahující identifikované letouny těchto typů, je zřejmé, že některé z nich měly za sebou už hodně dlouhou kariéru. Přestože se přímo v Praze nacházela výroba Ar 96B, což vybízí k předpokladu jejího využití jako zdroje letadel, nových kusů jsme u KG(J) 6 neobjevili mnoho. Jak jsme již zmínili, cvičných letadel měla Luftwaffe na podzim roku 1944 relativní dostatek a tak nebyl důvod nevyužívat starší kusy. Jakékoliv letouny Luftwaffe využívala maximálně možné a ani nepříznivá situace neznamenala nějaké plýtvání leteckou technikou, ani cvičnou. Většinou tedy byly ve výcviku použity starší Arada a Bückery.

Přesné verze a varianty Bü 181B/C a Ar 96B se nám ale vzhledem k nedostatku podrobnějších dokumentů nepodařilo určit. Jisté se zde sešla celá škála produkovaných typů, protože, jak jsme již uvedli, letouny nebyly nové. Celkové počty těchto typů nebyly příliš vysoké. Na jednu Gruppe připadalo maximálně 5 ks Ar 96B a 2 až 3 kusy Bü 181.<sup>288</sup>

Vzhledem k rozsahu tématu se nemůžeme letounům základního výcviku věnovat podrobněji a vrátíme se k nim v některé z našich dalších publikací.

#### Cvičné stíhací stroje

Další skupinou byly cvičné stíhací stroje. Už jsme uváděli, že se jednalo o Bf 109G-6 a G-12, v ojedinělých případech také Bf 109G-14, u Fw 190 máme prokázáno použití verzí A-8 a A-3.<sup>289</sup> Mimo Bf 109G-14 jsou to vše údaje uváděné přímo útvarem.

Dvoumístné Bf 109G-12 byly přestavbami starších verzí G-2, 4 a 6, které měl na starosti podnik Blohm und Voss ve Finkenwärderu. Fotograficky je zdokumentován letoun upravený z G-2(4?) ve Kbelích a přestavba z G-6 v Klecanech (II./KG(J) 6). Zda přišly přímo z Blohm und Voss nebo jiné jednotky, nevíme. Přestavby běžely od podzimu 1943 až do konce války, takže nemůžeme vyloučit žádnou z možností. Jednotka s nimi musela šetřit, protože po obdržení dvou kusů ke každé Gruppe vybavené Messerschmittu na samém počátku přecvičování už žádné další kusy nedostala. Už desátého listopadu 1944 byl jeden kus u I. a II. Gruppe, za dalších deset dní přišel druhý ke II. Gruppe.<sup>290</sup> I. Gruppe přidělila svému

Bf 109G-12 stroji označení „červená 12“, II. Gruppe zvolila číslice „1“ a „2“<sup>291</sup>. Zda někdy dorazil i druhý kus dvoumístného Messerschmittu k I. Gruppe však nevíme. Záznamy jednotky přestaly po konci listopadu 1944 rozlišovat verze cvičných letadel. Nicméně dle vzpomínek Lt. Antona Wöffena cvičil do poloviny listopadu 1944 bývalé bombardovací piloty ve Kbelích pouze na jednom kusu Bf 109G-12, se kterým byly, také díky nezkušenosti pozemního personálu, technické potíže.<sup>292</sup> Zajímavostí jistě je, že vrak Bf 109G-12 s číslicí „2“ nebo „12“ na boku zůstal zanechán na letišti Praha-Kbely. Jisté se jednalo o jeden ze strojů KG(J) 6.

Cvičné stíhací letouny mohly pocházet jak z jiných útvarů, tak i z opraven, ale také přímo z výroby. Opravené stroje byly po repasích, takže nešlo o nějaké olétané nebo poškozené kusy. Jejich společným znakem bývala neobvyklá kamufláž, kterou obdržely během generální opravy. Například opravy ve Wunstorfu aplikovaly na Bf 109G-6 tmavý podklad dvou barev doplněný světlými skvrnami na bocích. Jeden takovýto Bf 109G-6 zůstal na letišti v Klecanech, další mezi vraky a nedokončenými Bf 109G-10/U4 v Praze-Letňanech (u něho nevíme, zda náležel do I./KG(J) 6).

Bf 109G-6 však mohly pocházet i přímo z výrobních linek firmy, možnost je to ale méně pravděpodobná. Verze G-6 sice už v této době (mluvíme o listopadu 1944) výkonově nevyhovovala bojům na západní frontě a v Itálii (proti spojencům), byla však stále využívána na frontě východní. Přesto se stále vyráběla. Průmysl totiž nebyl schopen zajistit plný přechod na výkonnější Bf 109G-14 (a samozřejmě především G-14/AS, G-10 a K-4). Přitom zásadní rozdíl oproti G-14 byl „pouze“ v montáži zařízení pro vstřik vody a methanolu do motoru a jiném nastavení motoru. Uvedených zařízení ale nebyli Němci schopni vyprodukovat dostatek, aby jimi vybavili všechny Bf 109. Přednostně jej dostávaly nejvýkonnější K-4 a G-10, pak G-14/AS a nakonec G-14. Letecké továrny však byly schopny vyrobit mnohem více draků Bf 109G a tak musely být dokončovány na úrovni Bf 109G-6.

Jak opravené, tak i nové Bf 109G-6 pak putovaly ve velkém množství do výcvikových nebo operačně výcvikových jednotek. Určitá část se však udržela v operační službě až do konce války, ne však v útvarech na nejexponovanějších frontách.

Protože výroba byla v této době jedním z nejsledovanějších témat a jakákoliv odchylka od plánu byla pro výrobce velice nepřijemná, docházelo k zajímavým situacím. Výše popisovaný stav, tzn. chybějící systém MW 50 a nemožnost dodávek s ním spojených verzí, v konečném důsledku dopadal na hlavu výrobce. Přitom zařízení nebylo produktem tohoto výrobce, ale subdodávkou, kterou navíc objednávalo RLM. Výrobci Messerschmittů tak postupovali cestou „nejmenšího odporu“ – vyrobili Messerschmitt Bf 109G-14, ale bez systému MW 50. „Výkonové“ tím ovšem vznikl standardní G-6... V hlášeních počtu vyrobených letadel pro nadřazená místa a vůči objednateli (RLM) splnil výrobce letadel svoji povinnost a mohl letoun předat. Předal jej samozřejmě pod označením Bf 109G-14.<sup>293</sup> Nedodané systémy mohly být domontovány později, to však už muselo zařídít RLM, které tak jako tak mělo produkci MW 50 zajistit.

Jiný pohled na dodávky měl ale úřad Gen.Qu. Ten pracoval s daty přicházejícími od výrobců, ale především z údajů od příjemců složky BAL (Baufaufsicht der Luftwaffe). Ta samozřejmě při přebírání letounu od výrobce zaznamenala, že konkrétní kus není vybaven systémem MW 50 a vedla jej jako Bf 109G-6.<sup>294</sup> Údaje Gen.Qu.6.Abt. tedy pracují s reálným obrazem stavu. Při srovnávání počtů vyrobených Bf 109G-6 a G-14 od srpna 1944 do února 1945 z dokumentů tohoto úřadu vidíme, že zpočátku vzrůstající počty G-14 a zároveň snižující se kusy G-6 se mezi zářím, říjnem a listopadem 1944 nelogicky otočily. Speciálně u podniku Erla, kde

\* Ostatně KG(J) 6 vykazoval ve svých stavech až čtyři kurýrní nebo „neoperační“ piloty – jednoho na každou Gruppe plus jednoho u Stab/KG(J) 6.

tři (!) v září vyrobené G-6 vystřídalo plných 106, resp. 295 kusů v říjnu a listopadu 1944. Zároveň došlo k prudkému poklesu počtu odevzdaných G-14, zejména mezi říjnem (339 kusů) a listopadem (pouhých 25 kusů).<sup>295</sup>

Proč se o problému zmiňujeme? S verzí Bf 109G-14 se totiž můžeme setkat v některých dokumentech spojených s KG(J) 6. Například v zápise letového deníku Günthera Pargeho (3. 1. 1945, stroj s označením „4“ a 27. 2. a 16. 3. 1945, stroj s označením „10“) a také v jedné ze zpráv o havárii pilota KG(J) 6 figuruje sériové číslo této varianty (havárie Fritze Sondermanna z 21. 12. 1944 s číslem stroje W.Nr. 464599).

Vysvětlení, jak se uvedená verze, která nebyla nikdy pro použití u KG(J) útvarů plánována a též ani oficiálně přidělena, dostala k útvaru, spočívalo s velkou pravděpodobností právě ve výše popsané skutečnosti. Messerschmitty byly skutečně vyrobeny jako verze G-14 (nebo G-14/AS), ale bez systému MW 50. Po převzetí je Luftwaffe rovnou převedla do jednotek pro výcvik, neboť nebyla schopna je dovybavit. Tak se zmíněné Messerschmitty dostaly i do KG(J) jednotek, neboť úřad odpovídající za jejich přidělení, tedy Gen.Qu.6.Abt., je vedl jako G-6. Jednotky je ve svých hlášeních nadále označovaly jako „G-6“, protože svými výkony jim odpovídaly a záznamy o stavu techniky zhotovovali technici, kteří dobře znali svoji techniku.

V souvislosti s KG(J) 6 můžeme jeden takovýto příklad popsat. 21. prosince 1944 se u Prahy-Uhřetěvesi zřítil „*Wehrmachtflugzeug FW 464599*“<sup>296</sup> (tak je stroj označen v původním hlášení), s Fhr. Fritzem Sondermannem z 5./KG(J) 6 na palubě. Těžce zraněný letec o tři dny později podlehl utrpenému zranění hlavy.<sup>297</sup> V dokumentaci je s jeho ztrátou zmiňován „přelet“ („*Überführungsflug*“), což znamená, že se velkou pravděpodobností přelétával letoun k jednotce. Sériové číslo jasně ukazuje na Messerschmitt Bf 109 verze G-14 z produkce podniku Erla v Lipsku, jenomže, jak jsme uváděli, tato verze nebyla jednotce nikdy přidělena. Tento konkrétní letoun tak nepochybně vznikl jako G-14, ale s velkou pravděpodobností postrádal systém MW 50. Proto mohl být, po rozhodnutí Gen.Qu.6.Abt., přidělen ke KG(J) 6. Rozhodně je zajímavé, že záznam o stejném letounu poskytuje i odposlech německé radio-korespondence ze začátku prosince 1944 (3. 12. 1944), kdy přibyl do stavu jednotky IV./EJG 1.<sup>298</sup> Zdá se tedy, že cvičné letouny skutečně přicházely i z jiných jednotek.

V tomto případě ještě upozorňujeme na časovou souvislost mezi rozhodnutím úřadu Gen.Qu. o přidělení čtyř Bf 109G-6 ke II./KG(J) 6 z 18. 12. 1944 a havárií při přeletu 21. 12. 1944. Ukazuje, jak rychle byl příkaz úřadu Gen.Qu. realizován.

Další záznam o Bf 109G-14 v souvislosti s KG(J) 6 se nalézá v letovém deníku Günthera Pargeho. I v tomto případě může být vysvětlení stejné. Navíc, když máme fotograficky doloženu přítomnost Bf 109 s výrazným označením „G14“ na trupu v Praze. Takovéto označení nemá jiné než dříve popsané vysvětlení – jednalo se o upozornění, že letoun je vyroben jako verze G-14, i když tomu jeho vybavení (pravděpodobně) neodpovídalo. Letec si tak zaznamenal tento údaj do svého deníku.

Nakonec však nemůžeme zcela vyloučit, že si KG(J) 6 opatřila nějakým, ne zcela oficiálním, způsobem několik Bf 109G-14. I takovéto případy lze jistě předpokládat, byť se nám v této době a situaci jeví jako krajně nepravděpodobné.

Na počátku procesu přecvičení (31. 10 a 2. 11. 1944) rozhodl Gen.Qu.6.Abt. o dodávce celkem sedmi cvičných G-6 a dvou G-12 ke každé Gruppe, později (18. 12. 1944) přidal další čtyři G-6.<sup>299</sup> Každá z předmětných Gruppe tak podle plánu Gen.Qu.6.Abt. obdržela dohromady 13 kusů cvičných Bf 109G verzí G-6 a G-12. Jednotky však během doby, kdy jsou k dispozici

záznamy, vykazovaly maximálně 12 kusů cvičných Messerschmittů (tedy G-6/14 a G-12) v držení. Havárie a údržba pravděpodobně nikdy nedovolily dosáhnout plného stavu 13 letadel na Gruppe.

U Focke-Wulfu 190 šlo rozhodně o stroje z opraven. Gen.Qu.6.Abt. přidělil III. Gruppe celkem 12 cvičných Fw 190,<sup>300</sup> ale jednotka si dokázala obstarat i kusy „navíc“. Ke konci prosince 1944 tak mohla vykázat ve stavu 15 kusů (z toho však jen 8 provozuschopných).<sup>301</sup> Bohužel nějaké podrobnější údaje o tomto typu se nám prozatím nepodařilo dohledat.

Protože po Novém roce 1945 přešla III./KG(J) 6 rychle k výcviku na Me 262, odevzdala své Focke-Wulfy pravděpodobně k dalšímu použití mimo útvar. Proto se k tomuto typu nezachovaly téměř žádné dokumenty, především fotografie.

Je vidět, že stav cvičných stíhacích letadel nebyl nijak vysoký a z toho byl vždy určitý díl v opravách.

## Operační stroje

Operační letouny pocházely v drtivé většině přímo z výroby. Jak jsme zmínili, úřad Gen.Qu.6.Abt. učinil první rozhodnutí o přidělení verzí Bf 109G-10 a K-4 na konci listopadu 1944, konkrétně 20. a 21. K I. Gruppe mělo přijít 26 kusů G-10 a ke II. Gruppe 13 kusů Bf 109K-4.<sup>302</sup> Protože se měly KG(J) útvary soustředit na hromadné útoky na spojenecké bombardovací svazy za jakéhokoliv počasí, měly obdržet varianty s příslušným vybavením. V řadě Bf 109 jím byly verze Bf 109G-10/R6 a K-4/R6, které produkovala firma Erla v Lipsku. První se však teprve začala vyrábět a s produkcí byl vzhledem k technickým potížím FuG 125 problém a druhá se ještě vůbec nedostala do reálné produkce podniku. Gen.Qu.6.Abt. tedy musel improvizovat a k jednotce odešly dostupné stroje – standardní Bf 109G-10 z Erly a Regensburgu a Bf 109K-4 z Regensburgu.

U verze G-10 byly dodávky rychlejší a do konce roku 1944 jich bylo u jednotky 21 kusů a 6 se stále očekávalo. Musíme však uvést, že 5 kusů (všechny přišly v prosinci) pocházelo z opraven.<sup>303</sup> V uvedeném období sjížděla z výrobních linek Erly série sériových čísel 49xxxx a 15xxx, přesněji 490xxx a 491xxx a 150xxx. Regensburg produkoval verzi G-10 (série 13xxxx) jen dočasně a překlentoval tím náběh produkce K-4. V podstatě tím využíval maximální množství motorů DB 605D v dracích Bf 109, tedy v dracích Bf 109K a Bf 109G. Série 13xxxx čítala pouhých 120 kusů a také tyto stroje se objevily ve výzbroji I./KG(J) 6. Většina Bf 109G-10 však pocházela z Erly.

Oněch pět Bf 109G-10 obdržených z opraven muselo pocházet ze samého začátku výroby, aby už v prosinci mohly být přiděleny k jednotce po absolvování opravy. Identifikovat je lze podle nízkých sériových čísel, například W.Nr. 49012? nalezený na letišti v Praze-Kbelích, W.Nr. 490193 (zničený 2. 2. 1945) nebo W.Nr. 490305 (zničený 17. 3. 1945).<sup>304</sup> Jde však pouze o náš předpoklad, nemáme k dispozici dokument, že právě tyto stroje přišly k jednotce po opravách.

U Bf 109K-4 víme, že minimálně do konce roku 1944 přicházely letouny pouze z výroby. Tempo dodávek bylo mnohem nižší, než u G-10. Na konci roku vlastnila II./KG(J) 6 pouhých 18 kusů a čekala na dodání zbylých 21 letadel (Gen.Qu.6.Abt. totiž rozhodl v prosinci o přidělení dalších 26).<sup>305</sup> II. Gruppe tak stále postrádala více než polovinu přiděleného stavu.

Důvod zdánlivě pomalých dodávek jsme již popisovali. Uvedených verzí byl (relativní) nedostatek a proto odcházely přednostně k operačním útvarům. Průmysl nebyl schopen vyrobit více G-10 a K-4, především z důvodu nízkého počtu motorů DB 605D. K tomu se ještě přidaly velké organizační problémy v procesu přebírání a transportu strojů z továren přes sběrná



centra a k jednotkám. Scházeli piloti, stroje při přebírání vykazovaly velký počet závad nebo nedodělků, bylo špatné počasí a proceduru neustále narušovaly útoky nepřítele. Velké množství vyrobených letadel bylo buď převzatých, ale stále v továrnách nebo ve sběrných centrech, ale bez možnosti transportu k jednotkám.<sup>306</sup> Dále musíme přičíst problémy s dokončováním letadel po převzetí Luftwaffe, což mohlo zahrnovat doplňování vybavení, které nebylo z různých důvodů při výrobě k dispozici. Obnášelo to například systém MW 50, radiostanice nebo právě PKS 12. Příslušné orgány se problémům věnovaly a slibovaly v dalších měsících nápravu.

Nicméně hlavní důvod nízkého přiděleného počtu spočíval zřejmě v tom, že vyšší počty operačních Bf 109 u KG(J) 6 v tomto čase nebyly třeba, protože stav vycvičenosti personálu tomu neodpovídal. Až na konci ledna 1945 Gen.Qu.6.Abt. přidělil I./KG(J) 6 i verzi Bf 109G-10/R6.<sup>307</sup> Nové Bf 109G-10 a G-10/R6 v lednu 1945 pak pocházely i z další série produkované v Erle, tzn. W.Nr. 151xxx. Modifikace R6 byla zastoupena téměř ve všech sériích z Erly – 490, 491, 150 i 151.

Zajímavý je údaj o ztrátě letounu Bf 109G-10/R6, W.Nr. 130334, z 23. 3. 1945 (Ofhr. Hans Lübke byl zraněn), tedy Messerschmittu z výroby v Regensburgu.<sup>308</sup> Ten nikdy subvariantu R6 nevyrobil. Odhlédneme-li od možnosti chyby v zápise, muselo se jednat o letoun s dodatečně namontovaným vybavením, odpovídajícím provedení R6. Že to nebylo nemožné, dokládá poznámka v již uváděné zprávě pracovníka Mtt Regensburg p. Lassera o jeho prosincové cestě po základnách v protektorátě. Zmiňuje potřebu dodávek těchto speciálních komponentů, konkrétně radiovybavení FuG 125, vytápění štítu kabiny a PKS 12, aby mohly být následně vestavěny do letadel, protože dosud dodané stroje je nemají. Reálně tak šlo subvariantu R6 vytvořit i v útvarych dílnách (a také v místech, kde Luftwaffe už po převzetí stroje doplňovala chybějící systémy letounu). Díky tomuto záznamu tak s velkou pravděpodobností můžeme tvrdit, že se tak opravdu dělo. Samozřejmě nemůžeme zcela stoprocentně vyloučit chybný zápis, který pochází ze záznamů personálních ztrát.

Výroba Bf 109K-4/R6 se rozeběhla, opět v Erle, až na samém konci války, kdy už KG(J) 6 žádné stroje nedostávala. Byla zde proto používána standardní varianta Bf 109K-4.

U III./KG(J) 6 a jejích dodávek operačních Focke-Wulfů Fw 190A-8/9/R11 došlo k rozhodnutí o přidělení až ke konci prosince 1944. Na Silvestra roku 1944 už Gruppe vykazovala dva letouny typu Fw 190A-8/R11 ve stavu a to se nezměnilo až do data posledního podrobnějšího záznamu o vybavení jednotky 10. 1. 1945.<sup>309</sup> Zda dva očekávané kusy ještě stačily dorazit, nebo už se jednotka soustředila na přecvičení na Me 262, jehož první kus přišel v lednu 1945, nevíme. Každopádně se operační verze Fw 190 neobjevila u III./KG(J) 6 ve více než čtyřech kusech.

Posilování I. a II./KG(J) 6 pokračovalo i v roce 1945, ale stále se stejnými typy letadel. S nimi také zahájila operačně-výcvikové a následně i operační lety. Obě varianty Messerschmittu představovaly nejvýkonnější a v subvariantě R6 i nejvybavenější provedení typu Bf 109.

### Technické provedení

Jak Bf 109, tak i Fw 190A představoval standardní stíhací typ Luftwaffe té doby. Z technického pohledu není třeba nějakých podrobnějších popisů a můžeme se proto zaměřit na speciality vázané k jednotce. Tím byla provedení letadel pro operace za každého počasí. U Bf 109 se jednalo o verze „Bf 109G-10/R6“ (teoreticky i „Bf 109K-4/R6“), u Fw 190 pak „Fw 190A-8/9/R11“<sup>310</sup>.

Provedení Bf 109, produkované jako G-10/R6 (K-4/R6), spadalo pod společné označení „Ausrüstung für Schlechtwettereinsatz“, tedy „provedení pro nasazení za špatného počasí“. Vycházelo z požadavku na stíhací stroj, který by byl schopen operovat proti bombardovacím svazům za každého počasí. Především šlo o schopnost ve velké skupině proniknout ve správném kurzu oblačností, zaútočit a následně se vrátit zpět na základnu. K tomu musel výrobce vybavit letoun několika dodatečnými systémy, které umožňovaly operace za ztížených meteorologických podmínek.

Myšlenka o potřebě takového provedení typu Bf 109 pocházela minimálně z poloviny roku 1944, kdy se objevilo označení Bf 109G-10/R6, G-14/R6 a Bf 109K-4/R6. Uvedené varianty byly vedeny pod popisem „Jäger mit Jägerkurssteuerung“ a jejich vybavení byla rozšířena o „Kurssteuerung“, tedy přístroj PKS 12, a v některých případech i radiovybavení FuG 125 „Hermine“.<sup>311</sup>

V této době však uvažovaný Kurssteuerung neexistoval a výrobce, firma Patin, na něm teprve pracovala. Zároveň s vývojem se připravovala i sériová výroba, což byl druhý důležitý předpoklad možnosti využití v rámci hromadně produkované varianty Bf 109. Teprve v 18. října 1944 byl Kurssteuerung PKS 12b-1 oficiálně představen v oběžníku „Hinweise für Technische Aussenstellen (HTA), Neuerungen“ vydaném OKL, Gen.Qu.Chefing.d.Lw.\*

Podobně tomu bylo i s radiovybavením FuG 125 označovaném i jako Hermine. Jeho sériová výroba byla objednána až v září 1944,<sup>312</sup> ale kdy byly k dispozici první kusy pro montáž do Bf 109, nevíme. V listopadu 1944 zpráva o problémech s dodávkami letadel k operačním útvarům uvádí, že systém FuG 125 ještě působí technické obtíže a vůbec si obecně stěžuje, že počet dodaných stíhaček pro špatné počasí je „mimořádně nízký“<sup>313</sup>. Nicméně ve stejném měsíci převzala Luftwaffe od výrobce i první Bf 109G-10/R6.<sup>314</sup> Systém FuG 125 tak už byl zřejmě vyráběn. Od listopadu 1944 se dodávky Bf 109G-10/R6 neustále zvyšovaly, předpokládáme tedy, že většinu technických problémů všech systémů se podařilo alespoň upokojivě vyřešit.

Prosincová zpráva zástupce firmy Messerschmitt z cesty po Protektorátu<sup>315</sup> zmiňovala v souvislosti s provedením typu Bf 109 pro každé počasí tři technické modifikace.

Byl instalován „autopilot“ PKS 12b-1 („Kurssteuerung“). Jak název napovídá, nešlo o autopilot v pravém slova smyslu, ale o zařízení schopné udržovat směr letu. Ovládalo směrovku stroje a bylo schopno samočinně udržovat směr. Požadovaný (nastavený) kurz si bralo z kompasu a bylo schopno eliminovat i povětrnostní vlivy (nárazy) až do odchylky 1,5 ° od kurzu.<sup>316</sup>

V původním záměru se předpokládalo, že pomůže pilotům velkých skupin stíhaček udržovat kurz při útocích na bombardéry, a to především při průletech oblačností. Do ovládacích systémů směrovky zasahovalo zařízení v místě instalace silového členu před ocasními plochami.

Přibýlo radiovybavení FuG 125, jež sloužilo pro vedení letounu na konkrétním kurzu a také mělo být schopno umožnit pilotovi přistání při špatné viditelnosti. Pracovalo ve spojení s radiostanicí FuG 16ZY, kdy pilota za pomoci tónů do jeho sluchátek navádělo na požadovaný kurz<sup>317</sup>.

Zmiňovaná zpráva cituje i elektrické vyhřívání skel čelního štítu kabiny. Jednalo se o běžný odporový drát zevnitř skel, který je možné, v případě dobrého snímku, rozlišit na fotografiích. Nicméně, žádný z původních technických popisů modifikace R6 vyhřívání štítu kabiny nezmiňuje. Nemůžeme tedy stoprocentně tvrdit, že

\* Spolu s novými typy Fw 190 s motorem BMW 801S-1, tedy Fw 190A-9 a F-9, Bf 109K, Fw 190D-9 a dalšími produkty firmy Patin – Kurssteuerung.

bylo součástí provedení R6. Je možné, že se jednalo pouze o další technické vylepšení typu Bf 109, který, jak je známo, trpěl ve velkých výškách zamrznáním skel krytu kabiny. Odklopný díl řešilo vyhřívání horkým vzduchem, rozváděným potrubím, uchyceným za pancéřování v této části. Stalo se postupně standardní pro všechny vyráběné Bf 109G-10 z Erlu a WNF a stejně tak i pro K-4 z Regensburgu. Vyhřívání štítku ale bylo vyřešeno až zmiňovaným elektrickým vytápěním.

Nicméně není stále jasné, zda souviselo s verzemi Bf 109G-10/R6 a K-4/R6. Zajímavé je, že vytápěná skla („*Heizscheiben*“) byla součástí modifikace R11 u typu Fw 190, což byla také stíhačka pro každé počasí („*Schlechtwetter-jäger*“).

Focke-Wulfy Fw 190A-8/9/R11 nosily stejné vybavení, tentokrát prokazatelně i včetně vytápěných skel štítku kabiny, samozřejmě na jiných pozicích v trupu.

Finální podobu subverzí Bf 109G-10/R6 a Bf 109K-4/R6 nakonec shrnul stručný typový přehled Bf 109 z 28. února 1945.<sup>318</sup> Pro Bf 109G-10/R6, nazývaný „*Schlechtwetter-Jäger*“, je ve zjednodušeném náčrtku zachycen standardní Bf 109G-10, vybavený ale navíc „*Kurssteueregeräte*“ na různých pozicích v trupu a radiovybavením FuG 16ZY, FuG 25a a FuG 125. Stejným vybavením disponoval i Bf 109K-4/R6, pouze umístění jednotlivých komponentů PKS 12b-1 bylo jiné. Základním rozdílem tedy skutečně byla instalace výše citovaných systémů.

Celý systém PKS 12b-1 sestával z několika komponentů rozmístěných především v kokpitu a trupu. Jejich poloha samozřejmě nemohla být náhodná. Vedle nutného prostoru musely konstrukční kanceláře sledovat především vliv na vyvážení, tedy polohu těžiště letounu. Z uvedeného výkresu jsou patrné pozice jednotlivých částí systému. Protože byly vlastní řídicí jednotka PKS 12b-1 a převodník povelů upevněny v zavazadlovém prostoru za hlavou pilota (pod tvarovaným krytem na šikmé ploše interiéru), musel být zde dříve instalovaný akumulátor přemístěn dolů do 6. trupového dílu. Stejně tak měl Bf 109G-10/R6 nosit tlakové kyslíkové lahve dýchacího přístroje v levém křídle. To však přímo nesouviselo s dodatečnými systémy subvarianty R6, protože přesun lahví z původní polohy na rozhraní druhého a třetího trupového dílu (u Bf 109G-6) byl vynucen instalací nádrže systému MW 50.

Ovládací prvky PKS12b-1 byly v kokpitu. Konkrétně šlo o modifikovaný knipl s ovladačem nastavováním kurzu a vypínačem a nový kompas s možností automatického odečítání kurzu pro celé zařízení („*Tochterkompass*“).<sup>319</sup>

FuG 125 nebyl tolik prostorově náročný a jeho hlavní díl, přijímač EBl 3 F, byl upevněn na vnitřní levé straně trupu mezi 5. a 6. trupovým dílem. Ovládací prvek FBG 2 přibyl pochopitelně do kokpitu. Úváděné dodatečné systémy, včetně všech potřebných úprav (kabely, upevňovací konstrukce, atd.), přidaly Bf 109G-10/R6 celkem 29 kg hmotnosti oproti „čisté“ G-10, což nemělo přílišný vliv na výkony. U K-4/R6 stoupla hmotnost pouze o 21 kg, protože byly jinak řešeny pomocné konstrukce.<sup>320</sup> Při skutečném využití vybavení by však operační možnosti stroje výrazně stouply. Jak potvrzují záznamy letů pilotů KG(J) 6 (a také KG(J) 27), bylo uvedené zařízení skutečně využíváno.

Subverze G-10/R6, případně K-4/R6, je zvnějšku téměř nerozeznatelná. Veškeré komponenty byly ukryty v trupu a tak jediným dobře viditelným prvkem byly odporové dráty vyhřívání skel čelního štítku (pokud skutečně náležely do vybavení R6).

Jistě identifikovatelná je tato varianta pouze při sejmutém krytu vybavení na zadní, šikmé ploše interiéru. Nacházela se zde vlastní řídicí jednotka PKS 12b-1, upevněná v trubkovém rámu. Její rozměr byl mnohem menší než původně umístěného akumulátoru a také chybí látkový(?) popruh, nebo lépe řečeno rukojeť na akumulátoru,

jež umožňovala manipulaci s tímto těžkým vybavením. Jednotka systému PKS 12b-1 nic takového nevyžadovala. Srovnání obou komponentů je patrné z fotografií.

### Další technické modifikace

Mimo výše popsanych úprav souvisejících se subverzí „R6“ jsme našli několik Bf 109G-10 (a zřejmě i G-10/R6) a Bf 109K-4, které měly jiné ukončení drátěné antény na trupu. Namísto původního anténního stožárku na odklopném krytu kabiny anebo později ukotvení na hřbetě druhého trupového dílu nesly malý, nejspíše kovový pahýl na pravé horní části trupového dílu č. 4. Letouny s tímto provedením ukotvení operovaly u KG(J) 27, JG 300 a KG(J) 6. Zda to souviselo s radiovybavením FuG 125 ale nejsme schopni potvrdit. S velkou pravděpodobností nikoliv, i když délka drátové antény nemohla být libovolná a souvisela s pracovními frekvencemi radiovybavení.

Zmiňované běžné anténní stožárky (dřevěné) byly znakem prvních Bf 109G-10 a K-4 a byly příkazem OKL, Chef der Techn. Luftrüstung 18. 11. 1944\*, postupně demontovány. Anténa pak byla dle vydaných přesných instrukcí ukotvena na hřbetě druhého trupového dílu.

Z technického pohledu stojí za zmínku na několika strojích identifikované krytky v místech možné instalace kamery BSK 16 v náběžné hraně levé poloviny křídla mezi 3. a 4. žebrem. Jde o letouny Bf 109G-10/R6 a K-4 zanechané v Praze-Kbelích. I když si u nich nemůžeme být stoprocentně jisti jejich příslušností ke KG(J) 6, jde obecně o málo viděnou modifikaci. Zda mělo zařazení strojů s touto úpravou nějaký účel, nebo šlo pouze o vylepšení typu během výroby, není jasné. Kloníme se však k názoru, že přidělení bylo zapříčiněno časovou sousledností se zavedením této úpravy do masové výroby. Montáž kamery BSK byla u verze Bf 109G-10, resp. K-4, zařazena mezi sady Rüstsatz pod značením VIII, resp. VI.<sup>321</sup>

### Konkrétní stroje

Příklad rychlosti přidělování stroje od data jeho převzetí Luftwaffe ke konkrétní jednotce můžeme ukázat na letounu Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150908. Podle záznamů Deutsche Luftpool (pojišťovací společnost) začalo platit pojištění stroje W.Nr. 150908 (sériové číslo podniku Erla bylo 48324) dne 3. 2. 1945. Musel tedy být v tento den převzat Luftwaffe. O měsíc a půl později, konkrétně 16. 3. 1945, přistál s tímto strojem, už označeným jako „21“, nouzově u Suchdola u Kutné Hory Uffz. Josef Berberich, příslušník I./KG(J) 6. Celkem tak ve službě strávil 41 dní.

### Bf 109G-10, W.Nr. 130355

Jako zajímavost můžeme uvést epizodu o neoperačním využívání letecké techniky KG(J) 6 v Praze. V prosinci 1944 a na začátku ledna 1945 využila firma Messerschmitt pro ověřování pevnostních charakteristik dřevěných ocasních ploch typu Bf 109 letouny v působnosti Fliegerhorstkommandatur Prag-Gbell. Dřevěné ocasní plochy na Messerschmittu Bf 109 sice významně řešily surovinový nedostatek německého leteckého průmyslu, nicméně jejich výroba, svěřená různým dřevozpracujícím podnikům, trpěla velkými kvalitativními problémy. Kauza vyplývala na světlo přibližně v polovině roku 1944 a táhla se až do samého konce války. Firma Messerschmitt, resp. její oddělení zabývající se dynamickými jevy, tak v rámci ověřování nejlepší konstrukce částí ocasních ploch sáhla

\* OKL, Chef der Techn. Luftrüstung, II Bf 109, A2, Nr.5, Lfd. Nr. 427/44 z 18. 11. 1944

po Messerschmittu na letišti v Praze-Kbelích. Prováděla zde dynamická měření namáhání dřevěných výškových kormidel.

Byl jí zapůjčen letoun Bf 109G-10, W.Nr. 130355 z I./KG(J) 6. Zpráva ze zkoušky byla sepsána 27. 2. 1945, testy ale proběhly zřejmě v polovině prosince 1944. Tři různí piloti provedli devět letů se třemi různými výškovkami, které byly měněny mezi jednotlivými testy. Protože bylo špatné počasí se základnou oblačnosti do 400 m, mohly proběhnout lety pouze do rychlosti 650 km/h. Vyšší rychlosti (požadovalo se až 750 km/h) bránilo počasí, protože při nich by musel letoun letět na plný plyn a střemhlav. Uvnitř výškovek instalované snímací zařízení zaznamenávalo jak kmity, tak i průhyby a kroucení výškovek v různých fázích letu.<sup>322</sup>

Stroj se následně vrátil zpět k jednotce, kde 19. února 1945 utrpěl 30% poškození při přistání ve Kbelích.<sup>323</sup> Rozhodně je zajímavá informace, že v i takovýchto podmínkách, omezených výškou 400 m, byl Bf 109G-10 schopen dosáhnout rychlosti 650 km/h.

#### **Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150998**

Zajímavý „životopis“ lze vysledovat v případě jediného konkrétně známého stroje Stab/KG(J) 6 – Bf 109G-10, W.Nr. 150998. Víme, že úřad Gen.Qu.6.Abt. přidělil první (a poslední) čtyři kusy Bf 109G-10/R6 ke Stab/KG(J) 6 dne 5. února 1945 (spolu s dalšími 16 kusy pro I./KG(J) 6).<sup>324</sup> Jaké konkrétní stroje přišly na řadu při vyřizování tohoto úkolu v leteckém depu Luftwaffe, nevíme, jedním z nich však byl rozhodně W.Nr. 150998. Stroj byl určitě k tomuto dni vyroben, protože například k 5. 2. 1945 už měla Luftwaffe ve svém stavu W.Nr. 151079 nebo k 9. 2. 1945 letouny čísel 150974, 150975, 151004. I když přebírání letadel od výrobců nesledovalo přesně vzestupnou tendenci sériových čísel, jistý rámec „okruhu čísel“ zde byl. Navíc máme k dispozici údaj o jeho převzetí zástupci BAL, ke kterému došlo 21. ledna 1945.<sup>325</sup> Ten také potvrzuje, že letoun byl vyroben jako G-10/R6. Franz Gapp

provedl útvárové převzetí letounu, zaznamenaného jako „Nr. 988“, v Praze-Kbelích 9. 2. 1945 formou 30minutového letu.<sup>326</sup> Předpokládáme, že se jednalo právě o W.Nr. 150998. Patrně nebylo vše v pořádku, protože o dva dny později musel let opakovat (pouze 10 minut ve vzduchu) a stroj byl (pravděpodobně) převzat do stavu jednotky KG(J) 6. Zda přímo do Stab/KG(J) 6 ale není jisté. Jisté je, že Franz Gapp se s tímto letounem setkal znovu a létal jej ve Kbelích poměrně často. Bylo to už v rámci standardního výcviku, takže jej pilotoval 19. 2. při 30minutovém „Schwarmflug“, o tři dny později při 28minutovém „Platzflug“ a ve stejný den na něm přidal i nácvik střelby, což zabralo 15 minut ve vzduchu. Zřejmě nejintenzivnější let Gappa na „Nr. 998“ přišel 25. 2. 1945 během srovnávacího letu s letouny jednotky „Zirkus Rosarius“. Cekem 67 minut mohl Gapp nacvičovat boj (?) s nepřátelskými stíhacími letouny v ruce německých pilotů. Do kabiny stejného stroje usedl ještě třikrát – 28. 2. při 70minutovém „Schwarmflug“, což svědčí o skutečně dlouhém nácviku slétanosti Schwarmu, a během dvou střelb 1. a 3. března 1945 v trvání 20, resp. 22 minut. Další den však Gapp usedl do kokpitu Bf 109 naposledy a byl následně přeřazen k výcviku na Me 262 ke III./KG(J) 6. S Bf 109G-10, W.Nr. 150998, se už nesetkal. Letoun se znovu objevil až v záznamech ztrát Lf.Kdo.Reich, kdy 7. 3. 1945 pod hlavičkou Stab/KG(J) 6 utrpěl 30% poškození při přistání za špatného počasí v Praze-Kbelích.<sup>327</sup> Jeho označení a jméno pilota bohužel nejsou ve zprávě z této úrovně uvedené.

S velkou pravděpodobností tak jeho kariéra u Stab/KG(J) 6 skončila, protože poškození tohoto rozsahu je závažné a nemohlo být opraveno u jednotky. Ve službách Luftwaffe tak strávil 46 dní, od 21. 1. do 7. 3. 1945. Franz Gapp s ním nalétal 4 h a 52 minut. V každém případě jde o jednu z mála poměrně dobře zdokumentovaných „kariér“ konkrétních strojů u KG(J) 6.

## Konkrétní stroje – podrobnější popisy

Typovou skladbu používanou útvarem KG(J) 6 jsme vyjmenovali v předchozích kapitolách. Při identifikaci konkrétních strojů se však potýkáme se základním problémem poměrně malého počtu snímků letadel prokazatelně náležejících KG(J) 6. Existující fotografie většinou zobrazují techniku zanechanou po válce na bývalých základnách KG(J) 6, což ale nezaručuje stoprocentní potvrzení příslušnosti stroje. Mimo označení černo-červeným kostkovaným pruhem nenosily letouny KG(J) 6 žádný další jasný znak své příslušnosti.

V případě poválečných snímků musíme navíc brát v úvahu důležitou skutečnost, že útvary (tedy jeho vrtulové části) byl řádným způsobem rozpuštěn ještě před ukončením války a použitelná technika byla povětšinou využita jinými jednotkami. A naopak, bývalé základny KG(J) 6 využívaly po jejím odchodu jiné operační útvary Luftwaffe se svojí technikou. V samém závěru války se pak na tyto základny dostávaly i stroje naprosto neočekávaným způsobem, takže jejich přítomnost zde nelze vysvětlit bez znalosti konkrétní situace.

Všechny tyto skutečnosti musíme brát v úvahu při snaze potvrdit nebo vyvrátit příslušnost konkrétního letounu ke KG(J) 6.

### I./KG(J) 6

O letounech první Gruppe lze obecně říci, že jejich zbarvení a označování nevykazovalo žádnou výjimku v tehdejších pravidlech. Gruppe zvolila pro taktické označování svých strojů čísla poměrně velkých rozměrů a specifických tvarů. Nalezli jsme také jeden případ jeho lemování.

Operační letouny I. Gruppe, tedy Bf 109G-10 a G-10/R6, však jako jediné nosily barevný identifikační pruh před ocasními plochami.

### Cvičné stroje

Přes vysoký počet vraků letadel v Praze-Kbelích lze pouze o dvou Bf 109G-6 a jednom Ar 96B s velkou pravděpodobností prohlásit, že náležely do I./KG(J) 6. Ar 96B, „žlutá 15“ nebude součástí popisu a snímky jednoho z Bf 109G-6 bohužel neumožňují identifikaci jeho označení. K podrobnějšímu popisu tak zbývá pouze jediný letoun.

### Bf 109G-6, „červená 26“(?), I./KG(J) 6, Praha-Kbely, 1945

#### Stroj

Cvičný Bf 109G-6 zůstal po skončení války zanechán na perimetru letiště Praha-Kbely. Rozptyl základny byl rozsáhlý a tak byla nevyužívaná letadla, především cvičné Ju 88A z FFS C 14, He 177A z Erg.Trsp.Geschw.(Aussenkdo.) nebo Bf 110G z NJG 102,<sup>328</sup> umístěna i dosti daleko od vlastního letiště. Přesné místo, kde byl Messerschmitt na konci války ponechán, nejsme schopni identifikovat. Při poválečném úklidu letiště byla většina německé techniky stažena na vrakoviště na jeho jihovýchodním okraji a stroj se tak ocitl mezi ostatními troskami\*.

Dle způsobu označení můžeme s velkou pravděpodobností prohlásit, že se jedná o jeden ze cvičných Bf 109G-6 ze stavu I./KG(J) 6.

\* U dalších publikovaných fotografií si nejsme zcela jisti, že se jedná o stejný Bf 109G-6, nicméně určité specifické detaily tomu napovídají. Především jde o nestandardní provedení svastiky na kýlovce či stopy oprav na směrovce.

Nelze ale zcela pominout možnost jeho příslušnosti ke II. Gruppe v Klecanech s následným přeletem do Kbel po zrušení jednotky. Absence vodorovného označení II. Gruppe však činí toto nepravděpodobné.

Nestandardní provedení výsostného označení a další technické detaily ukazují, že letoun prošel před přidělením ke KG(J) 6 s velkou pravděpodobností repasí. Nese totiž technické provedení určitých částí jak z úvodu, tak i závěru produkce Bf 109G-6. To se mohlo na jednom konkrétním stroji sejít jen v případě repase. Takovému letounu mohly být sestaveny z hlavních částí pocházejících z různých výrobců a například křídla nebo ocasní plochy nemusely mít s původním strojem nic společného. Jejich znaky tak nemohou být směrodatné k vyvozování závěrů o letounu. Za základ letadla, tedy nositele sériového čísla, byl považován trup od motorové přepážky až k 8. trupovému dílu. Zde byl umístěn i tovární štítek se sériovým číslem.

V tomto případě tvar a pozice továrního štítku na boku trupu (štítek je na snímku odstraněn) odpovídá pozdním Bf 109G-6 z podniku Mtt nebo WNF. Výrobce tohoto konkrétního Messerschmittu tak musela být jedna z těchto firem.

Profilace vedení ostřikování štítku na horním krytu před kabinou je také řešena dle zvyklostí WNF nebo Mtt. Motorový kryt je však v provedení prvních sérií G-6 z podniku Erla se vsazenými výstřelnými kanály. Ke znakům později vyráběných G-6 patří modernější provedení pancéřové ochrany pilota v odklopné části krytu kabiny, stejně jako instalace přístroje FuG 25a, smyčkové antény na hřbetě trupu a nižšího anténního stožárku.

Kombinace uvedených znaků tak vedle nestandardní kamufláže a označení podporuje tvrzení o repasovaném stroji. Během ní byly běžně některé části nahrazovány modernějším provedením. Stejně tak bylo dodatečně montováno v té době už standardně používané vybavení (například FuG 25a, smyčková anténa), které v čase výroby původního stroje ještě nemuselo být k dispozici.

### Kamufláž

Pokud porovnáme zbarvení tohoto stroje se známými schémata tří hlavních producentů verze z let 1943–1945, neodpovídá žádnému z nich. Vysvětlení zřejmě spočívá v námi uvedené teorii o repasovaném kusu, kdy během generální opravy došlo v závěru i na celkovou obnovu kamufláže. Je zřejmé, že trup stroje dostal k základnímu zbarvení odstínem RLM 76 na horní část nástřik tmavší (zřejmě) RLM 75\*\*. Barva pokračovala na boky, kde ve formě skvrn pokryla téměř celou plochu. Původní RLM 76 tak značně ztmavla. Rozdíl oproti „čistě“ RLM 76 je patrný na směrovce, jež nesla na odstínu RLM 76 pouze skvrny tmavších barev. Na tento nástřik ještě přibyl skvrny další tmavé barvy, předpokládáme, že RLM 74.

Za zmínku stojí nenavazující zbarvení mezi horním a spodním krytem olejové nádrže. Buď se jednalo o náhradu spodní části, nebo o výsledek technologie zbarvování při repasi (motorový kryt byl stříkán mimo stroj).

Zbarvení křídel není možné rekonstruovat. Náběžná hrana nesla ostrou hranici spodní RLM 76 a horních barev, přičemž jejich dělení na horní ploše, pokud bylo vůbec použito, neodpovídalo žádnému identifikovanému schématu. U kořene levého křídla je patrné velice tmavé pole, ale mohlo se ve skutečnosti jednat jen o provozní opotřebení. Zajímavé je také přelátování spoje křídlo-trup kovovým páskem bez nátěru. Krycí panel místa pro možnou montáž kanonů MG 151/20 pod křídlo postrádal nátěr, pouze linie nýtů

\*\* Samozřejmě nemůžeme vyloučit ani použití pozdních odstínů barev řady 80. Černobílé snímky neumožňují určit odstín barvy a tak jej lze odhadovat jen na základě jiných skutečností.

byla přetmelena. Zjevně byl dodán během opravy a je také možné, že původně zde skutečně byly instalovány kanony. Sjednocováním zbarvení se nikdo nezabýval, navíc od druhé poloviny roku 1944 se na spodní plochy velice často nástřik u sériově vyráběných Bf 109 vůbec neaplikoval. Šlo o šetření surovinami.

Místa úchytných slotů byla z horní strany přetřena světlejší barvou. Další opravy provedené hrubě štětkem byly na směrovce a kýlovce, dále v okolí zadního dílu kabiny.

### Označení

Výsostné označení na bocích trupu, kýlovce a (předpokládáme) i na vrchu křídel bylo ve zjednodušené formě bílých úhelníků bez jádra. Zejména u svastiky je to velice neobvyklé. Podobně značil repasované Messerschmittův podnik v Detmoldu, což by mohlo vést k předpokladu, že tento letoun prošel repasí právě zde. Je to však slabý „důkaz“\*.

Naopak kříže na spodní straně křídel byly v provedení s černým jádrem bílé a černě lemovaným. Takováto forma se však na konci války už většinou nepoužívala a opět to ukazuje na nestandardní provedení.

Trup před ocasními plochami obepínal úzký, pravděpodobně žlutý pruh. Základní disk vrtulového kuželu nesl stále zbytky továrního zbarvení, tzn. 2/3 v RLM 70/71 a 1/3 bílou. Nové zbarvení vlastního kuželu, tj. černý základ s úzkou bílou spirálou, bylo tedy aplikováno mimo stroj.

Technických popisů je viditelných velice málo. Černé lemování madla za kabinou, žlutý, bíle lemovaný trojúhelník plnicího hrdla nádrže a označení otvoru pro manipulaci s letounem mezi 7. a 8. trupovým dílem. Žádné další nápisy nejsou patrné, což je neobvyklé. Opět to můžeme přičíst na vrub repasí. Výrobní štítek na levém boku trupu za sacím hrdlem kompresoru byl v době fotografování evidentně odstraněn.

Vlastní označení letounu bylo dvouciferným číslem, přičemž druhá číslice, jak je patrné z jejího ukončení v trojúhelníku s označením paliva, byla šestka. První číslice mohla být „2“ nebo „3“. Jak označení začínající dvojkou, tak i trojkou jsme našli v původních dokumentech. Protože však čísel z druhé desítky bylo více, zvolili jsme pro rekonstrukce číslici „26“.

Barva označení mohla být červená nebo zelená. Obě také vycházejí ze záznamů v letových denících a také ztrát letadel KG(J) 6. Červená barva v našem zobrazení reflektuje její častější výskyt v původních záznamech.

Není viditelné žádné označení Gruppe za trupovým křížem. Letoun tak náležel do I./KG(J) 6, která působila právě v Praze-Kbelích.

Upozorňujeme také na značné opotřebení povrchu stroje, zejména na exponovaných místech, a značné stopy spalín na bocích trupu. Vše svědčí o intenzivním použití tohoto letounu a zapadá tak do faktů, která o cvičných stíhacích letounech KG(J) 6 máme.

### Operační stroje

**Bf 109G-10/R6, W.Nr. ?, „bílá 3“, 1./KG(J) 6, Praha-Kbely, 1945**

#### Stroj

Prvním z podrobněji popsáných operačních verzí Bf 109 je Bf 109G-10/R6, „bílá 3“ z produkce podniku Erla Lipsko, nalezený v Praze-Kbelích. Snímky stroje pocházejí až z období jeho odsunu na společné vrakoviště německé techniky. Přetřené dřívější označení letadla nás vede k domněnce, že se mohlo jednat o jeden

z letounů, které přišly k jednotce z opravárenských center. Údaje o tom máme z prosince 1944<sup>329</sup> a jak jsme již zmínili, muselo se tehdy jednat o jednu z prvních vyrobených Bf 109G-10. Svým provedením tomu tento stroj odpovídá. Používal ještě menší kola hlavního podvozku s pneumatikami 660 × 160 mm a tím pádem i menší aerodynamické kryty na horní straně křídel. Dalším znakem G-10 úvodní fáze výroby je popiska malým žlutým kroužkem za kabinou pilota. Nosily ji rané G-10 tohoto výrobce a její přesný význam neznáme. Jistým náznakem může být podobné označení na typu Fw 190, které upozorňovalo na použití motoru BMW 801D se zvýšeným výkonem (tzn. se zvýšeným plnicím tlakem 1,9 ata). Zda však žlutý kroužek u Bf 109G-10 z Erly značí podobnou modifikaci, není jisté.

Úvodní Bf 109G-10 a K-4 létaly s motory DB 605D v provedení DB 605DM<sup>330</sup>, které v nouzovém režimu (Notleistung), tj. při plnicím tlaku 1,7 ata a otáčkách 2800 ot/min<sup>-1</sup>, disponovaly výkonem 1710 k<sup>331</sup>. Při takovémto zatížení ale muselo být v chodu i zařízení MW 50 a letoun musel používat palivo C3 (96 oktanů).<sup>332</sup> Jinak dával motor v bojovém režimu (1,3 ata a 2600 ot/min<sup>-1</sup>) okolo 1400 k.<sup>333</sup> Ještě v průběhu příprav sériové výroby hledala pochopitelně firma Daimler-Benz cesty dalšího zvyšování výkonu motoru. Rychlý a poměrně snadný způsob slibovalo další zvyšování plnicího tlaku, kombinované s využitím systému MW 50 a dvěma základními druhy paliv – B4 a C3. Záhy došlo na zkoušky, jejichž výsledkem bylo zvýšení výkonu<sup>334</sup>. Protože se však motor dostával nad hranici přijatelného tepelného namáhání, musel být pro vnitřní chlazení používán systém MW 50. Vše vyústilo do vývoje dalších variant DB 605D s vyššími plnicími tlaky – DB 605DB (1,80 ata) a DB 605DC (1,98 ata) a pochopitelně i výkony 1800 k u DB 605DB a 2000 k u DB 605DC (vše jsou to hodnoty tzv. nouzového režimu chodu, který byl časově omezen)<sup>335</sup>. To však bylo v době výroby prvních Bf 109G-10 v Erle, tedy v srpnu a září 1944, teprve hudbou budoucnosti.

Prozatím se nám nepodařilo objevit důkazy o tom, že by Bf 109G-10 z Erly byly vyráběny s nějakým upraveným provedením motoru DB 605D. Ze znalosti dalšího technického vývoje motoru bychom však mohli odhadnout, že se možná jednalo o první kusy DB 605D se zvýšenou hodnotou plnicího tlaku na 1,8 ata, která se později značila jako DB 605DB. Úvahu však nemáme podloženu žádným původním dokumentem.

Pravdou je, že později vyráběné Bf 109G-10 a G-10/R6 už toto označení nemají a na některých starších G-10 z Erly najdeme žlutý kroužek přeškrtnutý nebo částečně odstraněný<sup>336</sup>. Úprava, se kterou je označení spojeno, tedy byla později rušena. To mohlo znamenat její odstranění a nebo naopak standardizaci (na úroveň DB 605DB). V každém případě se takovéto označení vyskytovalo jen na některých úvodních Bf 109G-10 z Erly v Lipsku.

Úvodnímu provedení Bf 109G-10 také odpovídají i další prvky vybavení letounu – kratší ostruha, použití anténního stožárku a směrovka (dřevěná) typu B. Ani jeden z nich ale nemůžeme prohlásit za „jistý“ prvek úvodní fáze výroby – všechny byly totiž v průběhu výroby typu výrobcem měněny a na konkrétních strojích mohly být upravovány nebo nahrazovány.

Úvedenou rekonstrukci jsme navrhli ve standardu Bf 109G-10/R6. Vedla nás k tomu skutečnost, že na fotografiích jsou rozeznatelné dráty vytápění čelního štítu.

#### Kamufláž

Bf 109G-10 z Erlawerke v Lipsku nosily v naprosté většině zbarvení skládající se z barev odstínů RLM 76 zespodu a RLM 74 a 75 shora. Použití takových odstínů potvrzují barevné snímky několika strojů z konce války. Boky, pokryté skvrnami obou tmavších

\* Navíc provedení vlastní kamufláže repasovaných Bf 109 v Detmoldu bylo jiné.

barev, mohly být doplněny i odstínem RLM 02, byla to však jen výjimka. Musíme samozřejmě vzít v úvahu i postupné rozšiřování nových kamuflážních odstínů pro stíhací stroje – RLM 81 a 82, ale z nějakého důvodu se na Messerschmittu z Erly příliš nerozšířily. Zda měl podnik značné zásoby starších odstínů, nebo nové jednoduše nedostal v dostatečném množství, nevíme. Nové odstíny nakonec několik Bf 109G-10, G-10/R6 a K-4/R6 zkompletovaných v podniku Erla obdrželo v samém závěru války, ale výrobce přitom zásadně změnil celé provedení kamufláže.<sup>337</sup>

Horní plochy křídel kryly odstíny tmavších barev, rozvržené do polí. I když členění bylo předepsáno, Erla si s jeho přesným dodržováním hlavu příliš nelámala. Schéma tak u Messerschmittů z tohoto podniku vykazovalo značnou diverzitu a je třeba řídit se fotografiemi konkrétních letadel.

Spodní plochy byly v začátku výroby stříkány jednolitým odstínem RLM 76. S postupem času však přišlo nařízení o vynechání zbarvení větší části spodních ploch křídel\*. To ale není případ tohoto letounu, u kterého předpokládáme běžné provedení.

Vrtulový kužel nesl nepravidelnou bílou spirálu, zadní disk však stále zůstal v továrním zbarvení.

### Označení

Technické popisky na stroji odpovídají běžnému provedení výrobce, tzn. podniku Erla. Nápis jsou dobře patrné v obdélnících světlejší barvy. Nabízí se dva postupy, jak byly zhotovovány. Buď přes šablonu přímo na kovový povrch stroje nebo na základní RLM 76, kdy při stříkání kamufláže byly zakryty, nebo byl pod každou z popisek nejprve zhotoven obdélník světlejší barvy.

Zajímavostí je rukou psané sériové číslo letounu pod madlem za kabinou pilota. Šlo o pětimístnou interní formu firmy Erla a jeho aplikaci na tomto místě také můžeme spojit s úvodními Bf 109G-10 tohoto výrobce. Každému číslu z Erly však odpovídalo i standardní šestimístné, přidělené z RLM při objednávce. Zde můžeme číslo částečně rekonstruovat jako 44361 (v tom případě by bylo standardní sériové číslo W.Nr. 490152). Bohužel není rozzeznatelné jistě.

Původní taktické označení byl přetřeno tmavou barvou a stroj u 1./KG(J) 6 obdržel bílou číslici 3. Jeho provedení odpovídalo zvyklostem 1./KG(J) 6 – velká číslice bez lemu, se specifickým tvarem. Tvary i velikosti jednotlivých číslic se u útvaru poměrně dodržovaly.

Zadní část stroje není zdokumentována snímkem. Není proto zřejmé, zda letoun nosil kostkovaný identifikační pruh před ocasními plochami. Protože se pravděpodobně jednalo o jeden z prvních dodaných Bf 109G-10 k jednotce a protože identifikační pruh neměly všechny stroje jednotky, pro rekonstrukci jsme jej nepoužili.

**Bf 109G-10(/R6 ?), W.Nr. xxxxx2, „černá 7“, 2./KG(J) 6, Praha-Kbely, 1945**

### Stroj

Také tento Messerschmitt je zachycen na několika poválečných snímcích z vrakoviště u kbelského letiště. V této době už postrádal obě poloviny křídla, o které však přišel demontáží. Víme, že německý personál ještě v době války demontoval poškozené kusy Bf 109 po spojeneckých náletech a shromažďoval je na volných prostranstvích základny. „Černá 7“ byl s velkou pravděpodobností jedním z těchto strojů (viz také snímky na str. 98–99). O historii letounu

nevíme takřka nic. Vzhledem k větším kolům hlavního podvozku jej můžeme zařadit spíše do druhé poloviny výroby Bf 109G-10, stejně tomu napovídá i provedení směrovky (typu B?) se dvěma pevnými odlehčovacími ploškami a také umístění sériového čísla uprostřed směrovky.

### Kamufláž

Zbarvení letounu plně odpovídalo tehdejšímu zvyklostem výrobce a neshledali jsme zde nějaké zvláštnosti. Obě poloviny křídla však chybí.

### Označení

Velká, nelemovaná číslice „7“ velmi specifického tvaru dobře zapadá do zvyklostí označování jednotky. Její příčka byla neobvykle šikmá.

Letoun neměl identifikační pruh jednotky. Pokud vyjdeme z předpokladu, že jím personál označil stroje pro předpokládané operační použití, tak bychom mohli z jeho absence vyvodit skutečnost, že byl tento stroj přednostně určen spíše pro výcvik. Je to však čistá spekulace, protože neznáme přesná pravidla a ani čas aplikace identifikačního pruhu na letounech útvaru.

Sériové číslo je bohužel naprosto neidentifikovatelné (snad jen poslední číslice na pravé straně, která už byla natřena na kýlovce, by mohla být „2“), ale jeho pozice uprostřed směrovky je patrná.

Za zmínku stojí velikost a umístění trupových křížů. Obecně pro Bf 109 z Erly platí, že kříž byl menšího rozměru, než obvyklé „dva trupové díly“ (4. a 5.) u ostatních výrobců. Jeho poloha se musí řídit snímkem konkrétního letounu, protože podnik Erla opět vykazoval v umístění tohoto označení velkou variabilitu.

**Bf 109G-10(/R6 ?), „bílá 11“, 1./KG(J) 6, Praha-Kbely, 1944/45**

### Stroj

Letoun pocházel z úvodu výroby varianty Bf 109G-10 v podniku Erla v Lipsku. O tom svědčí jak starší provedení kol podvozku o rozměrech 660 × 160 mm, tak i stožárek antény na odklopné části kabiny. Jinak stroj vykazuje všechny typické znaky G-10 tohoto výrobce. Je zřejmé, že k 1./KG(J) 6 přišel stroj přímo z výroby. V kabině je již instalováno vyhřívání odklopné části a popiska systému MW 50 svědčí o jeho přítomnosti.

O „bílá 11“ bohužel neznáme nic bližšího. Bf 109 stejného označení má ale ve svém letovém deníku 20. 2. 1945 zaznamenán Franz Gapp, kdy s ním provedl 48minutový „Schwarmflug“. Mohlo by se jednat o tentýž stroj. Za zmínku stojí značné stopy spalin na bocích trupu, jasný důkaz o intenzivním využívání stroje.

### Kamufláž

Zbarvení stroje představuje typické provedení Messerschmittu Bf 109G-10 z Erly v Lipsku. Horní a boční plochy kryly odstíny RLM 74/75, na bocích ve formě nepravidelných skvrn a s měkkými přechody mezi sebou. Spodní plochy byly nastříkány obvyklou RLM 76. Protože šlo o letoun z úvodu nebo první poloviny produkce, předpokládáme, že spodní plochy byly kryty tímto odstínem celoplošně.

### Označení

Dobře viditelné jsou technické popisky, především forma trojúhelníku a bílého nápisu u krytky plnění systému MW 50, a také nápis u místa plnění kyslíkové soustavy a připojení vnějšího elektrického zdroje na boku trupu.

Výsostné označení odpovídá formě aplikované u Erly.

\* Prozatím nejnižší sériové číslo Bf 109G-10 bez barvy na spodní ploše křídla se nám podařilo identifikovat jako W.Nr. 491407.

Je zřejmé, že 1. Staffel KG(J) 6 byla prvním a pravděpodobně i jediným uživatelem této Stodevítky. U útvaru obdržela označení „bílá 11“ s tenkým černým lemem. Z toho vyplývá, že lem byl v označení letadel používán u I./KG(J) 6 zcela nepravidelně (viz „bílá 3“, „bílá 9“, „žlutá 7“). Vrtulový kužel nesl bílou spirálu, doplněnou po přidělení stroje k jednotce. Zadní disk kuželu si ale ponechal zbarvení z výroby.

Zda „bílá 11“ obdržela nebo neobdržela černo-červený kostkovaný pruh, nevíme. Zpočátku jistě ne, pokud však letoun vydržel ve službě do přibližně února 1945 a jednotka se jej rozhodla používat v případném bojovém nasazení, tak zřejmě ano. Rekonstrukci jsme proto provedli pro obě možnosti.

**Bf 109G-10, W.Nr. 130xxx, „bílá 9“, I./KG(J) 6, Praha-Kbely, 1945**

### **Stroj**

„Bílá 9“ je jedním ze zástupců Bf 109G-10 vyrobených firmou Messerschmitt. Pocházela tedy ze série 130xxx a byla jedním ze 120 vyrobených G-10 v Regensburgu<sup>338</sup>. Dle prokázaných ztrát a havárií u I./KG(J) 6 víme, že jednotka obdržela letouny spíše ze závěru produkce, tzn. někde po sériovém čísle 130330.

Také tento letoun skončil po válce na vrakovišti u letiště a také v jeho případě můžeme předpokládat, že o křídla a vrtuli s kuželem přišel ještě během války řízenou demontáží po nějakém poškození. Vykazuje všechny typické znaky Bf 109G-10 z Regensburgu, a to především jiný kryt motoru než Messerschmittu z Erly. V rekonstrukci jsme použili směrovku typu B bez pevných trimů, což bylo nejčastější provedení u Mtt Regensburg. V tomto závodě také nevybavovali Bf 109G-10 systémem ofukování/vyhřívání odklopného krytu kabiny.

### **Kamufláž**

Zbarvení odpovídalo jiným Bf 109G-10 stejného výrobce. Barvy RLM 76 zespodu a RLM 74 a 75 shora kryly povrch dle předepsaného schématu. Kýlovka a směrovka nesly skvrny s ostrou dělicí linií, doplněné dalšími, tentokrát nepravidelnými skvrnami RLM 76. Vše to byly znaky typické pro Messerschmittu Bf 109G z Regensburgu.

### **Označení**

Předpokládáme, že letoun nesl všechny obvyklé technické popisky dle zvyklostí svého výrobce. Dobře patrné je pouze označení plnění systému MW nahoře na pravé straně 3. trupového dílu. Jeho provedení se však neshodovalo se standardem Regensburgu a spíše se blížilo formě z Erly. Zda to byla práce technického personálu jednotky, který popisku „sjednotil“ s většinou provedením, není jasné.

Sériové číslo nosily G-10 z Regensburgu na vrcholu levé strany kýlovky a předpokládáme, že výjimkou nebyl ani tento kus.

Výsostné označení na spodní straně křídla jsme odvodili od jiných pozdních Bf 109G-10 z Mtt Regensburg. V té době už kříž tvořilo pouze černé jádro.

Taktickým označením stroje byla velká bílá nelemovaná devítka. Tu doplňoval černo-červený kostkovaný identifikační pruh před ocasionálními plochami v šířce dvou trupových dílů (č. 6 a 7). Těsně se přimyká ke trupovému výsostnému označení. Protože se dochovaly fotografie obou stran letounu, můžeme dobře vidět provedení pruhu, rozděleného na každé straně na čtyři části, které se barevně střídaly. Takovéto členění pak bylo dodržováno i na dalších Bf 109G-10 s pruhem.

Zajímavostí je, že pruh byl na levé straně v místě popisky označující manipulační otvor mezi 7. a 8. trupovým dílem vynechán, aby nedošlo k jejímu zakrytí.

**Bf 109G-10(/R6 ?), W.Nr. ?, „<“, Stab I./KG(J) 6, Praha-Kbely, 1945**

### **Stroj**

Podobně jako „bílá 9“ skončil na kbelském vrakovišti i letoun ze štábní letky I. Gruppe. Stab I./KG(J) 6 byl první částí celé jednotky, která už 30. 11. 1944 vykazala plný stav (tedy čtyři stroje) operačně způsobilé techniky.<sup>339</sup> Pokud zde tento stroj vydržel po celou dobu působení, jednalo se o jeden z prvních dodaných kusů.

Výrobce byl nepochybně podnik Erla v Lipsku, což je zřejmé z provedení zbarvení letadla. Stav vraku napovídá, že byl řízeně demontován, takže předpokládáme, že k tomu došlo ještě během války. Demontovány byly obě poloviny křídla a celý motor. Trup však, zřejmě pro lepší manipulovatelnost, zůstal na podvozku. Podobně demontované kusy jsou vidět na fotografiích z konce války a těsně po ní, vyrovnané mezi hangáry kbelského letiště.

### **Kamufláž**

Viditelné zbarvení letounu nevybočuje ze zvyklostí výrobce. Rekonstrukci jsme proto založili na znalostech jiných Bf 109G-10 z Erly.

### **Označení**

Ve shodě s tehdejšími nařízeními nosily letouny štábů označení ve formě kombinací proužků a šipek. Uvedený letoun měl na bocích jednoduchou šipku s bílým lemováním. Její pozici na obou stranách ukazují dochované snímky. Dle předpisů Luftwaffe vyjadřovala jednoduchá šipka stroj člena štábní letky, bez dalšího určení. Velitel Gruppe měl určenu šipku doplněnou o trojúhelníkový střed<sup>340</sup>.

Na vrakovišti kbelského letiště se podařilo identifikovat i další, podobně označený stroj. Pozice a provedení jeho označení (také šipky), je však jiná a s velkou pravděpodobností se jedná o další z letadel Stab I./KG(J) 6.

Černo-červený kostkovaný pruh byl na obvyklém místě a jeho forma držela zvyklosti jednotky. Také v tomto případě předpokládáme vynechání nátěru v místech technických popisek.

**Bf 109G-10(/R6 ?), W.Nr. ?, „bílá 22“, I./KG(J) 6, Bad Aibling, 1945**

### **Stroj**

V předchozím textu jsme popsali další osudy techniky KG(J) 6 po zrušení jednotky. Zmínili jsme rozkazy vyššího velení o dalším nakládání s ní, ale i vzpomínky pilotů, co se na letištích skutečně dělo. Operační letadla měla být využita dále, protože chyběla mnohým jednotkám na frontě. Přes bývalou základnu I./KG(J) 6 přešla v závěrečných dnech války další jednotka využívající stejnou techniku – I. a III./JG 27. Po 20. dubnu 1945 přelétla na jih na letiště v Bad Aiblingu<sup>341</sup> a právě zde se po skončení války nacházelo několik Messerschmittů, které nepochybně náležely do stavu bývalé KG(J) 6. Svědčí o tom černo-červený kostkovaný pruh před ocasionálními plochami a jedním z těchto letadel byla i „bílá 22“ ze stavu I./KG(J) 6.

Jak jsme už zmínili, nejsme schopni určit, zda se tento stroj dostal do Bad Aiblingu v rámci JG 27, tzn. že si jej útvar zařadil v Praze do stavu nebo v rámci shromažďování a přelétávání volné techniky 7. JD. (ukončeného přibližně do konce dubna 1945) nebo při



nějakém úletu pilota z Prahy-Kbel na samém konci války. Všechny tyto možnosti přicházejí v úvahu.

Technickou zajímavostí je chybějící kryt otvoru ostruhy, což může být důsledkem vrub provoznímu poškození. Za povšimnutí stojí také značné stopy po spalínách z motoru na bocích trupu. Letoun byl zřejmě intenzivně využíván.

Na snímcích lze také identifikovat malé aerodynamické kryty kol podvozku na horní straně křídla. Znamenalo to, že letoun používal starší typ kol podvozku s rozměrem 660 × 160 mm, montovaná na počátku výroby Bf 109G-10 v roce 1944. Nějaké „přesné“ datum přechodu na novější typ 690 × 190 mm samozřejmě neexistuje, protože se použití těchto dílů odvíjelo dle dodávek od subdodavatelů. Pokud byly k dispozici novější pneumatiky, byly montovány na vyráběné stroje. Pokud ne, byly použity ty, které byly k dispozici. Na operační schopnosti letounu to nemělo žádný význam a také to nehrálo žádnou roli při přebírání stroje zástupci BAL.

### Kamufláž

Zbarvení letounu potvrzuje zásady výrobce a díky několika různým fotografiím je možné zrekonstruovat i zbarvení horních ploch.

Použité barvy jsme zvolili stejné jako u ostatních Bf 109G-10 z Erly, tedy RLM 74/75/76.

Zajímavé je téměř jednolitě zbarvení směrovky s výraznou tmavou skvrnou uprostřed její výšky. Skvrna mohla zakrývat dvouciferové, od ruky namalované číslo, které je často možné nalézt na obdobných Bf 109. Zřejmě šlo o pomocné označení letadla během záletu, procesu přebírání nebo přidělování k jednotce. Stejně byl označen také Bf 109G-10(/R6 ?), W.Nr. 150992, pravděpodobně z I./KG(J) 27, nalezený v Hörschingu<sup>342</sup> nebo Bf 109G-10(/R6?), „žlutá 2“, z I./KG(J) 27 zanechaný v Kaufbeurenu. Jednobarevná směrovka mohla také znamenat, že se jednalo o náhradní díl. Stejně tak mohla samozřejmě pocházet z úplně jiného Bf 109 a mohla být připojena k „bílé 22“ v rámci kanibalizace, například kvůli odletu z Prahy-Kbel.

### Označení

Velká, bílá a nelemovaná číslice 22 odpovídala zvyklostem jednotky, která své stroje značila výraznými číslicemi specifických tvarů. Před ocasionálními plochami byl standardní černo-červený kostkovaný pruh. Znovu je možné potvrdit, že forma u jednotky zůstávala stejná. Vrtulový kužel „zdobila“ standardní bílá spirála, stejně jako na jiných letounech útvaru.

## II./KG(J) 6

Jistou zvláštností letadel II./KG(J) 6 bylo opakování taktického označení stroje na náběžné hraně levé poloviny křídla. Právě opakování pouze na levé polovině křídla je velice neobvyklé. Bohužel počet dochovaných snímků s možností ověření tohoto specifika je malý na to, abychom rozhodli, jak často bylo využíváno. Nalezli jsme jej jak na cvičném Bf 109G-6, tak i operačních Bf 109K-4. Naopak dvoumístný Bf 109G-12 jej nenosil.

Obecně lze prohlásit, že většina letadel II./KG(J) 6, jak cvičných, tak i operačních, nosila označení Gruppe, i když se u tohoto tématu zastavíme v případě konkrétních strojů 5. Staffel.

Barevný identifikační pruh před ocasionálními plochami personál II. Gruppe na operační Bf 109K-4 neaplikoval.

### Cvičné stroje

Po zrušení jednotky zůstala všechna cvičná letadla II./KG(J) 6 na letišti v Klecanech, protože této starší techniky nebylo třeba.

Cvičné Messerschmitty Bf 109G, stejně jako Ar 96B zanechané v Klecanech, tak nepochybně náležely do stavu II./KG(J) 6.

Bohužel počet fotograficky zdokumentovaných cvičných letadel je velice malý. Celkem z nich můžeme identifikovat jedno Arado 96B a pět Bf 109G-6. Velká část z nich byla zničena na stojánkách v okolí letiště.

Nalezené zbytky vraků z klecanského letiště odhalují jeden zajímavý detail. Krytka obslužného otvoru z 8. trupového dílu Bf 109 se zachovanou částí označení II. Gruppe potvrzuje, že označení mělo bílý lem a zasahovalo až na tento díl. Lemované označení nemáme potvrzeno na žádném jiném letounu jednotky a mohlo se jednat o výjimku konkrétního stroje.

## Bf 109G-6, W.Nr. ?, „žlutá 15“, II./KG(J) 6, Klecany, 1945

### Stroj

Jedním z mála dokumentovaných cvičných Bf 109G-6 v Klecanech byl letoun „žlutá 15“. Zachoval se v poměrně uceleném stavu, i když jako neletuschopný vrak. Bohužel fotografie nezachycují všechny části letounu a tak jsou některé z nich – kryt kabiny, směrovka – pouhou rekonstrukcí.

Letoun byl původně rozhodně vyroben se standardním rámovým odklopným krytem kabiny, ale během případné repase nemůžeme vyloučit jeho náhradu provedením Erla. Kloníme se však k názoru, že „žlutá 15“ zůstal původní trojdílný kryt, protože v případě náhrady odklopné a zadní části provedením Erla býval sošárka antény uchycován na hřbet trupu. V tomto případě není na vraku žádná takováto úprava viditelná. Pozice výrobního štítku se shoduje s praxí u Mtt Regensburg a WNF.

Na motoru je viditelná část jeho osmimístného sériového čísla „xxxx0554“.

### Kamufláž

Zbarvení je rozhodně netypické, což si vysvětlujeme celkovou repasí stroje před jeho využitím ve výcviku. Boky trupu krylo velké množství skvrn. Tmavší z nich přitom byly zřejmě doplněny až po zhotovení taktického označení, protože se mu „vyhýbají“.

### Označení

Dobře viditelná žlutá patnáctka se zdá být lemována velice tenkým, ale hlavně nepravidelným lemem. Jakoby celé označení bylo „podstříkáno“ tmavým odstínem. Předpokládáme také označení II. Gruppe za trupovým křížem.

Snímky bohužel nezachycují levou polovinu křídla, takže není možné potvrdit přítomnost taktického čísla na náběžné hraně jeho levé poloviny. Vrtulový kužel ale obdržel bílou, dosti nepravidelnou spirálu na tmavém, snad černém podkladu. Základní disk kuželu však zůstal v továrním zbarvení.

### Operační stroje

## Bf 109K-4, W.Nr. ?, „bílá 1“, 4./KG(J) 6, Klecany, leden–březen 1945

### Stroj

Série fotografií z pozůstalosti Günthera Pargeho zachycuje „bílou 1“ na ploše klecanského letiště. Na jedné z nich pózuje Parge přímo v kabině stroje. Nevíme, zda to bylo při příležitosti nějakého letu nebo jen v rámci přítomnosti na ploše. Günther Parge má ve svém letovém zápisníku několik letů s Bf 109K-4 s označením „1“. Předpokládáme, že se jednalo právě o tento stroj, tedy „bílou 1“,

neboť Parge byl příslušníkem 4. Staffel. Ta používala bílou barvu pro označení svých letadel.

Stroj používal zajímavé provedení uchycení drátové antény na trupu. Ta je upevněna na kovovém „pahýlu“ na pravé straně 5. trupovém dílu, stejně jako u několika zmiňovaných Bf 109G-10/R6 z KG(J) 27, JG 300 a neznámé jednotky zanechaný v Praze-Kbelích. Prozatím je to jediný známý případ této instalace na Bf 109K-4.

### Kamufláž

Provedení kamufláže se shoduje s Bf 109K-4 z konce série 331xxx, kdy byla dělicí linie tmavých odstínů na trupu vedena v jeho horní polovině a měla formu vlnovek. Později už Bf 109K-4 nosily jiné provedení zbarvení, které (pravděpodobně) odpovídalo příslušnému předpisu („Os-liste“).<sup>343</sup>

Podobně zbarvený Bf 109K-4, W.Nr. 331413, „bílá 4“ z I./JG 4 zanechaný na letišti u Darmstadtu a zachycený na barevném filmu ukazuje, že kamufláž tvořily odstíny RLM 76 zesponu a RLM 74/75 seshora. První Bf 109K-4 (ostatně W.Nr. 331413 byl vyroben v polovině listopadu 1944\*) tak byly zřejmě stále opatřovány staršími odstíny barev. Snad to souviselo s velkými zásobami materiálu u výrobce a také možná s tím, že ještě neexistoval onen nový předpis o zbarvení.

### Označení

Velká bílá, nelemovaná jednička je dobře viditelná na detailní fotografii. Za trupovým křížem bylo umístěno vodorovné označení druhé Gruppe. Nepříliš kvalitní snímek letounu z pravé strany existenci tohoto označení potvrzuje.

Technické popisky odpovídaly standardu výrobce Mtt Regensburg. Spirála na vrtulovém kuželu je náš předpoklad.

**Bf 109K-4, W.Nr. 332379, „černá 4“, 5./KG(J) 6, Mirovice, únor 1945**

### Stroj

Poměrně vzácně lze nalézt písemné i fotografické materiály vázané k jednomu konkrétnímu letounu. V případě „černé 4“ ze stavu 5./KG(J) 6 se to však podařilo, takže jsme velice dobře informováni o osudu letounu dne 4. února 1945. V 11.15 přistál severovýchodně od obce Boješice nouzově „M 109 Fabriknummer 332 379 Kennzeichen 4“ a poškodil si vrtuli a trup. Pilot Uffz. Friedrich Oltmann vyvázl nezraněn. Další podrobnosti odhaluje dálnopis o havárii.

Při převozu demontovaného letounu přes Mirovice se jej podařilo (tajně) vyfotografovat místnímu amatérskému fotografovi Karlu Hungrovi (1906–1987). Je zřetelné, že obě poloviny křídla a zřejmě i směrovka byly demontovány a uloženy na podvalník, za kterým byl vlečen trup na podvozku.

Zda byl stroj opraven u jednotky, nebo byl odeslán k rozsáhlejší opravě, nevíme. Bohužel žádný další záznam o W.Nr. 332379 už nemáme k dispozici.

Letoun byl součástí čtyřsetkusové řady Bf 109K-4 čísel 332274–332673 kryté objednávkou č. 124014.<sup>344</sup> Zálet proběhl okolo poloviny prosince 1944 (W.Nr. 332370 byl zalétán 21. 12., W.Nr. 332374 byl převzat 19. 12. 1944<sup>345</sup>) a tak W.Nr. 332379 mohl být součástí druhé skupiny Bf 109K-4 určené pro II./KG(J) 6 rozhodnutím Gen.Qu.6.Abt. mezi 17. až 20. prosincem 1944. Kdy však dorazil do Klecan, nejsme schopni určit.

### Kamufláž

Ačkoliv snímek letounu není příliš kvalitní, můžeme z něj dobře identifikovat standardní provedení zbarvení dle OS-liste typu Bf 109K. Vrchní odstíny barev byly přetaženy hluboko na boky trupu, téměř až na jeho spodní část, a střídaly se ve formě polí. Určit odstíny barev je velice ošidné. Nový způsob kamuflování sice svádí k předpokladu použití nových odstínů RLM 81 a 82, kontrast obou horních odstínů je ale příliš veliký. Porovnání několika barevných fotografií Bf 109K-4 a jejich následně převedení do černo-bílého provedení ukazuje, že jasně viditelný kontrast barev je charakteristický pro starší odstíny RLM 74 a 75. S velkou pravděpodobností se tak i přes změnu předpisu o zbarvení stále využívaly uvedené odstíny. Opět to zřejmě souviselo se stavem jejich zásob. Není vyloučeno, že nejtmaší RLM 74 byla časem vyměněna za RLM 81, ale to nelze z černobílých snímků prokázat. Pro naši rekonstrukci jsme zachovali starší kamuflážní odstíny RLM 74 a 75.

Spodní plochy zůstaly zřejmě v odstínu RLM 76, i když předpis určoval ponechat spodní plochy bez nátěru. I když tomu tak v mnoha případech bylo, týkalo se to spíše letadel ze samého konce produkce. Tím stroj série 332 nebyl.

### Označení

Černá číslice čtyři je patrná z fotografie, bohužel přesný tvar není úplně jasný. Zvolili jsme proto dle zvyklostí KG(J) 6 co nejjednodušší formu. Fotografie také nezobrazuje žádné viditelné stopy po označení druhé Gruppe, jež by mělo být patrné. Příslušnost letounu je nepochybná, ale proč zde nebylo označení Gruppe provedeno, nevíme.

Je velice pravděpodobné, že W.Nr. 332379 obdržel u výrobce od ruky natřené poslední trojčíslí sériového čísla před ocasní plochy. To bylo většinou u jednotek odstraňováno a na povrchu po něm zůstaly nějaké stopy.

Téměř jistě nesl letoun od ruky, přes šablonu natřené celé sériové číslo na spodní části směrovky. Použití obou uvedených forem odvozujeme od jiných Bf 109K-4 blízkých sériových čísel (například W.Nr. 332360, 332388, 332455<sup>346</sup>).

Podobně tak jsem museli odvodit i aplikaci bílé spirály na vrtulovém kuželu.

**Bf 109K-4, W.Nr. ?, „černá 12“, 5./KG(J) 6(?), Praha-Ruzyně, květen 1945**

### Stroj

„Černá 12“ zanechaná na konci války na ruzyňském letišti splňuje téměř všechny znaky označování letadel II./KG(J) 6. Jedinou, zato však podstatnou nesrovnalostí je absence vodorovného označení II. Gruppe. Se stejným „problémem“ jsme se setkali i v případě „černé 4“. Podobnost obou případů by mohla ukazovat na jistou zvyklost u 5. Staffel neoznačovat své letouny vodorovným páskem. Důvod nám však zcela uniká a počet případů je tak nízký, že z něj není možné cokoli odvozovat.

Prozatím se tedy smíříme s tím, že stejně jako u „černé 4“ nevíme, z jakého důvodu 5. Staffel neaplikovala označení Gruppe na tento stroj.

Přítomnost letounu v Praze-Ruzyni lze vysvětlit jeho použitím k nějakému konkrétnímu účelu po zrušení II./KG(J) 6. Na samém konci války, po oficiálním zrušení KG(J) 6 a 27, byla jejich technika využívána nejenom k doplňování operačních jednotek s příslušnými typy letadel, ale také ke zcela prozaickým účelům, jako například přesuny pilotů. Konkrétně si to můžeme ukázat v případě Georga Munkera z I./KG(J) 27. Po ukončení činnosti útvaru byl,

\* Záznam z deníku Herrmanna Gerderse potvrzuje datum záletu „sesterské“ W.Nr. 331414 dne 24. 11. 1944.

pravděpodobně jako zkušenější letec, přeložen ke KG(J) 54. Ten se v této době nacházel v Praze-Ruzyni a Munker proto využil k přesunu Messerschmitt Bf 109 své bývalé jednotky. Dne 8. 4. 1945 vzlétl na Bf 109 (zřejmě G-10 nebo K-4) „15“ z Hörschingu a po 35 minutách přistál v Praze-Ruzyni. Následně ještě stroj přelétl do Kbel.<sup>347</sup> Munker oficiálně přibyl do stavu III./KG(J) 54 až 16. dubna, ale k pilotování Me 262 se nakonec nedostal. Na jeho příkladu jsme ale chtěli ukázat, jakými různými a zcela prozaickými způsoby se mohl letoun dostat na základnu. Zejména na konci války\*.

Jiný podobný příklad pochází ze začátku dubna 1945, kdy evidujeme případ přeletu Bf 109K-4, „bílá 12“ OGefr. Simonem z Fl.Ü.G 1 z Hörschingu do Prahy-Ruzyně (Prahy-Kbel<sup>\*\*</sup>). Let trval 35 minut a účel je popsán jako „Überführung“. Jaké jednotce byl uvedený Bf 109K-4 transportován, nevíme. Ani to, zda v Praze zůstal, nebo byl přelétán dále. Rozhodně je neobvyklé, aby měl přelétaný letoun nějaké taktické označení. Svědčí to o tom, že už byl předtím přiřazen nějaké operační jednotce. V Hörschingu se přímo nabízí II./KG(J) 27, je to však prozatím pouhý předpoklad. Nicméně je to další příklad důvodu, jak se letoun mohl dostat na určitou základnu.

### Kamufláž

Zjednodušené provedení zbarvení charakteristické pro Bf 109K-4 se vyskytuje i na tomto stroji. Ostrá vlnovitá hranice horních odstínů se táhne zhruba prostředkem výšky trupu. Výrazné zvlnění dělicí linie barev se vyskytovalo u později vyrobených Bf 109K-4, ale ještě před zavedením předpisového schématu. Lze jej však nalézt i u letadel vyrobených později a nelze z toho odhadovat výrobní sérii. Motorový kryt však již nesl celoplošné zbarvení tmavšími odstíny.

Zbarvení má ale několik neobvyklých znaků. Dělicí linie barev prochází prostředkem trupového kříže a především rozděluje plochu svíslé ocasní plochy na dvě části. Naopak SOP neneso charakteristické skvrny s ostrými okraji. Prozatím je to jediný známý případ Bf 109K-4 s takovou kamufláží na SOP. Mohla vzniknout jako sjednocení zbarvení po sestavení stroje, ale proč se tak nedělo ve více případech, nevíme.

Odstíny barev jsou částečně patrné na barevné fotografii z konce války, ale k jejich přesné identifikaci nestačí. Tmavší kamuflážní barva byla spíše šedá a kloníme se proto k použití starších odstínů RLM 74 a 75. Spodní plochy pak doplňovala RLM 76.

### Označení

Taktické označení tvořila velká číslice „12“, kdy dvojka měla nepravidelný tvar a byla vůči jedničce provedena trochu šikmo. Jiné označení letoun nedostal, což je dobře patrné z dalších snímků. Označení se opakovalo na náběžné hraně levé poloviny křídla. Čelní pohled potvrzuje, že na pravé polovině skutečně scházelo.

Technické popisky byly na svých místech. Ve žlutém trojúhelníku popisky plnění paliva, se zašlým bílým lemem, byla od ruky napsaná číslice 87. Letoun tedy používal motor DB 605DB.

Za zmínku stojí malé provozní opotřebení, zejména stopy po spalínách z motoru a oprava uchycení na slotu levé poloviny křídla.

\* Rozhodně stojí za zdůraznění, že Munkerem použitý Messerschmitt „15“ následně přelétl z Ruzyně do Kbel. To by mohlo znamenat, že letiště Praha-Kbely sloužilo jako shromaždiště typu Bf 109. Zcela se to shoduje se vzpomínkami H.-J. Bebenrotha.

\*\* Zápis v letovém deníku OGefr. Simona je zdvojený. V jednom případě udává cílové letiště Praha-Ruzyně, ve druhém pak Praha-Kbely.

**Bf 109K-4, W.Nr. 332xxx, „žlutá 8“, 6./KG(J) 6, Klecany, květen 1945**

### Stroj

Jedním z mála vraků operačních letadel II./KG(J) 6 v Klecanech byl stroj 6. Staffel „žlutá 8“, zachycený na poválečném snímku z letiště. Letoun byl evidentně v neletuschopném stavu a na základně zůstal zřejmě pro své poškození při postřelování letiště. Jinak by byl přelétnut do Prahy-Kbel.

S velkou pravděpodobností pocházel také z výrobní série 332, která byla u jednotky zastoupena nejvíce. Odpovídá tomu i provedení zbarvení. U plnicího hrdla palivové nádrže je technická popiska s číslem 87, což značí benzín B4 s oktanovým číslem 87. To zároveň znamená, že letoun byl vybaven motorem DB 605DB, který mohl tento benzín nižší kvality používat. Jeho maximální výkon, podmíněný použitím systému MW 50, dosahoval 1800 k.

Žádné další informace o stroji ale nemáme k dispozici.

### Kamufláž

Zbarvení odpovídalo již citovanému předpisu pro Bf 109K. Zvolené odstíny barev RLM 74 a 75 zůstávají i na tomto stroji. Opět upozorňujeme na dobře patrný kontrast obou horních barev. Ostatně II./KG(J) 6 obdržela stroje z poměrně úzkého výrobního úseku a proto se ve zbarvení příliš nelišily. Za zmínku stojí částečně patrné dělicí linie odstínů na horní straně křídla. Kříž, respektive jeho jádro, vyplňoval tmavší kamuflážní odstín, což je u Bf 109K-4 poměrně často se vyskytující jev.

### Označení

Jednoduchá číslice 8 ve žluté barvě (srovnáním se žlutou barvou popisky plnění paliva) a jednoduchými tvary odpovídala zvyklostem v jednotce. Předpokládáme její opakování na náběžné hraně levé poloviny křídla (jak to ostatně dokazují i zbytky jiného Bf 109K-4, „bílá 12“ na vrakovišti v Klecanech). Označení Gruppe není na snímku viditelné, v tomto případě si jej dovolujeme předpokládat.

Technické popisky jsou na svých místech odpovídajících standardu výrobce. Vrtulový kužel nesl bílou spirálu, která je viditelná na vraku Bf 109 stojícím před zničeným hangárem klecanského letiště. Předpokládáme, že se s velkou pravděpodobností jedná právě o „žlutou 8“.

**Bf 109K-4, W.Nr. 332xxx, „bílá 13“, „Schulungslehrgang Elbe“, (ex-4./KG(J) 6), Klecany, duben 1945, Bad Aibling, květen 1945**

### Stroj

Kuriózní sbírku materiálů se podařilo shromáždit o Bf 109K-4, „bílá 13“. Poměrně vzácné snímky pilota OGefr. Hans-Dieter Eitleho, původně příslušníka Erg.KG(J) z Plzně, pozujícího v kabině a u ocasní části Bf 109K-4 („bílá 13“) v Klecanech, se nám podařilo ztotožnit s fotografiemi stejného letounu na shromaždišti zanechané techniky v Bad Aiblingu. Hans-Dietrich Eitle působil v Klecanech v rámci „Schulungslehrgangu Elbe“, kde piloti útvaru použili 7. 4. 1945 stroje II./KG(J) 6 při přípravě a částečném vzletu k bojovému nasazení. Dle svých vzpomínek Eitle nakonec vůbec nevlétl a celá akce tak pro něho skončila.<sup>348</sup>

Na konci války se však „bílá 13“ nalézala v Bad Aiblingu. Tento fakt tedy potvrzuje vzpomínky Hanse-Joachima Bebenrotha z JG 27 o přesunech techniky z Klecan do Kbel ve druhé polovině dubna 1945 a námi předpokládané následné přelety provozuschopných Bf 109 do prostoru 7. Jagddivision. Letoun nese jasné znaky označení II./KG(J) 6 a není pochyb o jeho předchozím uživateli.

Původním majitelem byla 4./KG(J) 6 v Klecanech. Budeme-li předpokládat, že Günther Parge, příslušník 4. Staffel, létal během svého působení v Klecanech především na strojích své Staffel, pak v jeho letových záznamech najdeme i „13“.<sup>349</sup> Parge ji pilotoval 3. 2. 1945 při 65minutovém cvičném letu slétanosti celé Staffel mezi 12.25 a 13.30. Jiný let ale na tomto letounu neuskutečnil.

Do Bad Aiblingu se stroj mohl dostat třemi již dříve popsávanými způsoby. Buď v rámci JG 27, nebo přeletem do Bad Aiblingu v rámci shromažďování techniky pro 7. JD, nebo při úletu v samém závěru války.

#### Kamufláž

Standardně zbarvený Bf 109K-4 nesl běžnou kamufláž typu tvořenou odstíny RLM 74 a 75 (viz dříve) seshora a RLM 76 zespoda. Nemůžeme vyloučit, že spodní plochy trupu a křídel byly částečně bez nátěru, nemáme pro to ale přímý důkaz.

Na boku trupu pod kabinou jsou patrné opravy nebo doplnění barev. Ocasní plochy, resp. kýlovka, měla zbarvení jinými odstíny. Vypovídá to o její výrobě u subdodavatele, který použil dostupné odstíny barev, které se nemusely shodovat s letounem. Byl to poměrně častý jev pozdních Bf 109.

Na snímcích z Klecan je patrné provozní opotřebení na náběžné hraně křídla a sání vzduchu ke kompresoru. Letadla byla u II./KG(J) 6 skutečně intenzivně využívána.

#### Označení

Rozeřná bílá třináctka zasahovala až do technické popisky plnění paliva a její velikost byla skutečně značná. Obě číslice neležely ve stejné úrovni a celek působí neuspořádaně. Fotografie z Bad Aiblingu potvrzuje přítomnost označení II. Gruppe. Náběžná hrana levé poloviny křídla v místě aerodynamického krytu kol podvozku nesla zopakované taktické označení.

Vrtulový kužel si ponechal tovární zbarvení s jednou třetinou bílou a zbytkem tmavě zeleným. Zde ale nemůžeme vyloučit náhradu uvedené části při nějaké nehodě. Většina známých strojů KG(J) 6 totiž nesla bílou spirálu, takže personál jednotky dodržoval předpis o její aplikaci u jednotek.

#### Stab/KG(J) 6

Štábní roj KG(J) 6 zůstával poměrně dlouho bez letecké techniky. Ještě 10. ledna 1945 měl sice ve stavu čtyři piloty, prozatím s neukončeným výcvikem, ale žádný letoun.<sup>350</sup> Teprve dle rozhodnutí Gen.Qu.6.Abt. z 5. 2. 1945 měl obdržet čtyři kusy Bf 109G-10/R6.<sup>351</sup> Není důvod pochybovat, že letadla do Prahy skutečně dorazila, protože Stab/KG(J) 6 nahlásil poškození jednoho z nich – W.Nr. 150998 – dne 7. 3. 1945 při přistání.<sup>352</sup> Neodehrálo se však v Praze-Ruzyni, kde Stab sídlil, ale v Praze-Kbelích. Co dělal letoun Stab/KG(J) 6 ve Kbelích?

Jak jsme již popisovali v předchozím textu, stroj W.Nr. 150998 často v době před zmíněnou havárií využíval ke cvičným a také srovnávacím letům Franz Gapp, působící na letišti v Praze-Kbelích (základna I./KG(J) 6). Nevíme jistě, že W.Nr. 150998 byl v té době ve stavu Stab/KG(J) 6, ale nepředpokládáme, že by docházelo k přesunu techniky od Gruppe ke štábu celé Geschwader (spíše naopak). Štábní roj eskadry disponoval vždy nejlepším vybavením. Jestliže byl tedy v březnu W.Nr. 150998 ve stavu Stab/KG(J) 6, působil v jejím rámci od samého příchodu k jednotce.

Vysvětlení, jak se letoun Stab/KG(J) 6 ocitl v Praze-Kbelích, musí vzít v úvahu osobu Franze Gappa, jenž s tímto strojem ve Kbelích létal, a také situaci jednotky v této době. Gapp byl původně příslušníkem III. Gruppe a jeho přesun do Kbel nemáme původními

zdroji zdůvodněn. Vzhledem ke své zkušenosti (v předchozí době působil jako Gruppenfluglehrer ve IV./KG 6\*) však zřejmě obdržel od velení jednotky úkol pomoci nebo dokonce vést výcvik pilotů u I. Gruppe ve Kbelích. Dokonce mohl být dočasně pro tento úkol přidělen ke Stab/KG(J) 6, ale o tom nemáme žádné důkazy. K tomuto úkolu zřejmě dostal přidělen i techniku Stab/KG(J) 6, tedy i Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150998.

Samozřejmě vyvstává otázka, proč se Stab/KG(J) 6 „zbavoval“ své výzbroje, když disponoval pouhými čtyřmi letouny. Zde musíme brát v úvahu období celé události. Zůstává totiž otázkou, zda nejvyšší velitelé jednotky vůbec na Messerschmittech Bf 109G-10/R6 létali. V době příchodu strojů ke Stab/KG(J) 6, tedy po 5. únoru 1945, už reálně běžel výcvik personálu jednotky (III. Gruppe) na Me 262. Přecvičení na proudovou techniku bylo nejdůležitějším úkolem příslušných jednotek a samozřejmě bylo pod bedlivým dozorem velení útvaru. A nejenom útvaru, ale i velení Luftwaffe (viz dříve). Navíc se velení jednotky přeškolení na Me 262 samo účastnilo. Dle vzpomínek pilotů Hermann Hogeback přecvičení na Me 262 opravdu absolvoval<sup>353</sup> a muselo se tak dít právě v době, kdy do Stab/KG(J) 6 dorazily Bf 109G-10/R6.

S velkou pravděpodobností s operační verzí Bf 109G-10/R6 velitelé KG(J) 6 příliš nelétali, neboť zásadní otázkou pro ně byl výcvik na Me 262, a na ten se museli soustředit. Proto mohla být vrtulová technika k dispozici k dalším úkolům, jako byla například pomoc s výcvikem I. Gruppe.

Bohužel je to prozatím jediný konkrétně doložený letoun ze stavu Stab/KG(J) 6.

#### Bf 109G-10/R6, W.Nr. ?, „-+-“, Stab/KG(J) 6, Praha-Kbely, květen 1945

#### Stroj

Mezi vraky na letišti v Praze-Kbelích zachytil jeden z snímků Messerschmitt s charakteristickým označením štábu Geschwader. Přítomnost kostkovaného identifikačního pruhu potvrzuje, že se jednalo o jeden ze čtyř letounů Stab/KG(J) 6.

Snímek bohužel neodhaluje žádný z detailů, který by umožňoval bližší identifikaci stroje. Nabízí se samozřejmě myšlenka, že se jedná o Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150998, který zde havaroval 7. března 1945. 30% poškození už bylo poměrně rozsáhlé a je otázkou, zda vůbec došlo k opravě. Je to však jen teorie.

#### Kamufláž

Viditelná část zbarvení zcela odpovídá standardnímu provedení podniku Erla v Lipsku. Pro rekonstrukci stroje jsme se tak opřeli o fotografie dalších Bf 109G-10 stejného výrobce.

#### Označení

Vodorovné označení před trupovým křížem odpovídá příslušnému předpisu z roku 1937, který jej přiděluje stroji štábní letky (velitel letky měl symbol jiný)<sup>354</sup>. Symbolika označování štábních strojů nepřipouští žádnou jinou kombinaci než dva vodorovné pásky – jeden před a druhý za křížem. Předpokládáme tedy takovéto provedení. Přesně provedený bílý lem zase ukazuje na pečlivost věnovanou stroji štábu. Černo-červený pruh byl jistě se stejnou pečlivostí natřen okolo vodorovného označení. Víme, že barvy pruhu byly vynechávány i okolo technických popisek, zde tomu muselo být obdobně.

\* Z tohoto pohledu se pak jeví jako nanejvýš logické, že se právě Franz Gapp, jeden z nejzkušenějších letců, zúčastnil srovnávacích letů s kořistní technikou 25. 2. 1945, a to znovu v kokpitu W.Nr. 150998.

Vrtulový kužel jistě obdržel bílou spirálu, vyhrazenou pro letadla operačních útvarů.

Z technických popisů je viditelné pouze označení plicního otvoru paliva. Barvy jsou zrcadlově otočené vůči standardnímu provedení, tzn. trojúhelník je bílý se žlutým lemem. Dobové záznamy toto potvrzují a Erla využívala tento styl poměrně často. Nápis „C3“ uvnitř ukazuje na vybavení stroje motorem DB 605DC, tedy nejvýkonnější variantou, jaká byla k dispozici.

### **Bf 109 pravděpodobně spojené s činností KG(J) 6**

Po ukončení války zůstalo na letištích střední Evropy roztroušeno ohromné množství letecké techniky. Mezi těmito letouny lze nalézt několik Messerschmittů Bf 109, které pravděpodobně působily v rámci KG(J) 6, nebo alespoň s její činností souvisely. Vybrali jsme tři příklady takovýchto Stodevitek.

#### **Bf 109G-10/R6, W.Nr. 1508xx, „bílá 15“, Jagdgruppe 27 (ex-1./KG(J) 6), Salzburg-Maxgan, květen 1945**

##### **Stroj**

Podrobně popisovaná možnost využívání letadel po zrušení KG(J) 6 stíhací jednotkou JG 27 je promítnuta do popisu Bf 109G-10/R6 zanechaného na letišti Salzburg-Maxgan. Zbytky Stab, I. a III./JG 27 se sem přesunuly v samém závěru války (už 3. 5. 1945 byly v Salzburgu<sup>355</sup>), již pod souhrnným názvem Jagdgruppe 27. Žádná jiná stíhací jednotka s Bf 109 v té době na základně nepůsobila, přiletlo sem jen několik Fw 190 z bývalé JG 300.<sup>356</sup>

Pro ideu, že se jednalo o letoun zrušené I./KG(J) 6, hovoří následující fakta. Verzi Bf 109G-10/R6 zmíněné Gruppe JG 27 nedostávaly do výzbroje, musela do jejich stavu přibýt nestandardní cestou. Označení velkou nelemovanou číslicí také nebylo u JG 27 zvykem. Jednotka používala čísla menší a lemovaná. Tvar čísla „15“, zejména číslice „5“, je naprosto shodný s číslicí na Bf 109G-6, „žlutá 15“ z Klecan a Ar 96B, „žlutá 15“ ze Kbel. V obou případech tvrdíme, že šlo o letouny KG(J) 6. Použití stejného stylu nebo dokonce šablon bylo u jednoho útvaru běžné a patřilo k jeho charakteristikám. Dále musíme brát v úvahu, že na Messerschmittu přímo dodávané k JG 27 aplikovala jednotka zelený identifikační pruh před ocasní plochy. Ten zde chybí.

Původní příslušností Messerschmittu si samozřejmě nemůžeme být jisti na 100 %. Na letišti byly i jiné Bf 109, které také nepatřily do původního arzenálu JG 27. Jedním byl Bf 109G-10 (z výroby Mtt Regensburg), „žlutá 2“ s dobře viditelným přetřeným původním označením.<sup>357</sup> Dalšími byly dva Bf 109G-14 (produkce Erla), jeden s označením „<<“ a druhý s neidentifikovaným jednociferným číslem. S velkou pravděpodobností pocházely ze stavu Erg./JG 1, jejich části působily, dokonce operačně, v okolí Mnichova.<sup>358</sup> I tato verze nebyla na konci války v oficiálním stavu I. nebo III./JG 27. Mohlo by to tedy dokládat praxi JG 27 přivlastňovat si v samém závěru války jakýkoli vhodný Bf 109.

Uvedené skutečnosti nás vedou k tvrzení, že „bílá 15“ původně sloužila u 1./KG(J) 6 a JG 27 ji přibrala do svého stavu během pobytu v Praze-Kbelích.

Většina sériového čísla je dobře patrná z fotografie, pouze u poslední číslice si nejsme zcela jisti. Letoun byl vybaven staršími, menšími koly hlavního podvozku a z tohoto důvodu i menšími aerodynamickými kryty na horní ploše křídla. Kryt kabiny měl stále stožárek antény. Směrovka se dvěma pevnými vyvažovacími ploškami byla v provedení označovaném jako „B“. Vše jsou to z časového pohledu znaky začátku nebo středu výroby.

##### **Kamufláž**

Letoun nesl naprosto běžnou kamufláž svého výrobce. Z několika barevných snímků z konce války vyplývá, že Bf 109G vyráběné v Erlu nosily i v roce 1945 stále odstíny RLM 74\* a 75, a tak jsme je zvolili i v tomto případě.

Spodní plochy byly částečně bez nátěru, především vnější části křídla. Díly kryté plátnem nebo dřevěné ale měly nástrík RLM 76 a stejně tak se barva objevila pod spodními kříži.

##### **Označení**

Jediné označení tvořila bílá patnáctka před trupovým křížem. Číslice neleží ve stejné rovině a pětka poněkud uhýbá mimo svislý směr. Za zmínku stojí umístění trupových křížů, které se u jednotlivých Bf 109G-10 z Erlu lišilo. Zde je na pozici výrazně vpředu.

Tak jako u mnoha jiných Messerschmittů KG(J) 6 létal tento letoun s bílou spirálou na černém vrtulovém kuželu, ale základní disk krytu vrtule si zachoval „tovární“ zbarvení.

Sériové číslo uprostřed výšky směrovky odpovídá zvyklostem Erlu z pozdní fáze výroby. První číslice na levé straně a poslední vpravo ležely na kýlovce, zbytek čísla na směrovce. Rozeznatelná je bohužel pouze první část čísla – 1508xx, poslední dvě číslice chybí. KG(J) 6 obdržela v tomto rozmezí stroje především ze šesté desítky, tedy 15086x.

Technické popisky byly na svých místech a trojúhelník plnění paliva měl opět převrácené zbarvení.

Na několika místech trupu a kýlovky jsou patrné opravy tmavou barvou.

Nejzajímavějším prvkem zbarvení stroje je dobře viditelný světlý (bílý) nátěr směrovky, i když byla v době pořízení snímku bílá barva už značně setřena. Místo okolo sériového čísla zůstalo bez tohoto zbarvení. Označení nápadně připomíná jeden z barevných identifikačních doplňků letadel Lfl.4, zavedený 8. 3. 1945<sup>359</sup>. Instrukce tehdy požadovala 50cm žlutý pás okolo nosu letounu a žlutě zbarvenou směrovku.

„Bílá 15“ však žádný barevný pás okolo nosu nemá (a neměla) a barva nátěru směrovky byla světlejší než žlutá. Navíc světle zbarvenou směrovku, a opět pravděpodobně v bílé barvě, nosily i další stroje. Jedním z nich byl Bf 109G-10, „bílá 14“, s černo-červeným kostkovaným pruhem před ocasními plochami, zanechaný v Bad Aiblingu (spolu s „bílou 22“). Bezpochyby Messerschmitt bývalé 1./KG(J) 6. V Bad Aiblingu zůstal se stejně zbarvenou směrovkou také Bf 109G-10/R6(?), W.Nr. 151xxx, „červená (?) 10“. I tento stroj mohl s velkou pravděpodobností pocházet z KG(J) 6. Všechny zmíněné Bf 109G-10 nenosily žádný jiný barevný doplněk.

Přijmeme-li teorii, že šlo skutečně o letadla KG(J) 6, ukazuje se bíle zbarvená směrovka jako charakteristický prvek některých strojů této jednotky. Důvodem pro takto výrazné zbarvení mohla být snaha o zvýraznění letadel velitelů, jež usnadňovala orientaci ostatních pilotů útvaru. Ostatně podobná zbarvení jsou u německých jednotek známa od roku 1943. Vysvětlení je to však čistě teoretické, prozatím jej nemáme podloženo z nějakých dalších zdrojů.

#### **Bf 109G-10/R6(?), W.Nr. ?, „bílá 4“, 1./KG(J) 27(?), Čechy, květen 1945**

##### **Stroj**

Fotografie havarovaného Bf 109G-10 z produkce Erla Lipsko není přesně lokalizována. Údajně se má jednat o „prostor Prahy“

\* V případě tmavší barvy by se mohlo jednat i o RLM 81, ale přesvědčivý důkaz prozatím chybí.

a prozatím nemáme k dispozici žádnou indicii, že by to tak nemělo být. Proto se s tímto předpokladem budeme nadále ztotožňovat.

Pokusíme se vysvětlit, jak se letoun, nepochybně náležející do stavu I./KG(J) 27, mohl dostat do Prahy. V předešlém textu jsme uvedli, že I./KG(J) 27 vyzbrojená typem G-10/R6 prodělávala na letišti v Raffeldingu stejný druh přecvičení jako KG(J) 6. Také II./KG(J) 27 v Horschingu obdržela několik kusů Bf 109G-10 (vedle standardních K-4), ale předmětný stroj byl, vzhledem ke svému označení, z I. Gruppe.

Mezi lednem a březnem 1945 přidělil Gen.Qu.6.Abt. I./KG(J) 27 dohromady 89 kusů Bf 109G-10/R6.<sup>360</sup> Letouny I. Gruppe se zapojily do zmíněných soubojů s americkými stíhači 31.3. a 1.4. 1945, což vedle jednoho úspěchu vedlo především k vlastním ztrátám. 4. dubna 1945 vydalo OKL (Genst.d.Lw.) příkaz Lfl.Reich k rozpuštění KG(J) 27. Použitelné stroje byly dány k dispozici stíhacímu (Bf 109) a bitevnímu letectvu (Fw 190). Zatímco o rozebírání Focke-Wulfů existují mnohé zmínky (viz předešlý text), o Messerschmitttech jsme nenarazili ani na jedinou. Přitom I. a II. /KG(J) 27 měly disponovat 89 kusy Bf 109G-10/R6 a 10 kusy Bf 109K-4 z I./KG(J) 27 a 27 kusy Bf 109K-4 a 93 kusy Bf 109G-10/R6 z II./KG(J) 27. Celkem tedy 219 Messerschmittů Bf 109. Samozřejmě během výcviku a zmiňovaných soubojů došlo na ztráty a část letadel jistě padla za obětí při spojeneckých náletech a postřelování základem. Přesto bylo množství „volných“ strojů vysoké a absence jakýchkoliv zmínek o jejich dalším využití je zvláštní. Nicméně Messerschmittů KG(J) 27 využity byly. Z fotografií je znám vrak Bf 109G-10/R6(?), „žlutá 2“, z I./KG(J) 27, zanechaný v Kaufbeurenu. Zde krátce operovala IV./JG 53 a protože víme, že někteří letci KG(J) 27 se po zrušení jednotky dostali do jejich řad (Uffz. Oerke)<sup>361</sup>, s velkou pravděpodobností využila jednotka i Bf 109 zrušené KG(J) 27.

O příslušnosti ke KG(J) 27 můžeme spekulovat (dle formy označení) také u Bf 109G-10/R6(?), „žlutá 4“, stojícího mezi ostatními německými letouny na letišti v Bad Aiblingu.

V úvahu musíme brát také několik Bf 109G-10 z produkce Erly v řadách II./JG 52, které byly zachyceny na fotografiích z května 1945 v Neubibergu. II./JG 52 Messerschmittů tohoto výrobce programově nedostávala, operovala s Bf 109G-10/U4 z WNF.<sup>362</sup> Předmětné stroje tak zřejmě přibýly do jednotky stejným způsobem, tzn. využitím zdrojů z nějakých rušených útvarů. V jižním sektoru východní fronty se přímo nabízí KG(J) 27. Příkladem může být Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150835, „černá 6“, nebo havarovaný Bf 109G-10/R6, W.Nr. 15153?, „černá 22“. Oba nesou jasné stopy předchozího označení a přibýly tak k jednotce z jiného útvaru.

Messerschmittů KG(J) 27 se tedy k jiným jednotkám dostaly, to však stále nevysvětluje jejich možnou přítomnost v Praze. I. a II./KG(J) 6 byly zrušeny několik dní po KG(J) 27, a tak nějaký přesun techniky ke KG(J) 6 nepřicházel v úvahu. I letouny KG(J) 6 shromažďované v Praze-Kbelích byly nakonec připraveny k dalšímu použití.

V úvahu musíme vzít jiné specifické skutečnosti, jako například již uvedené přesuny pilotů. Opět se vrátíme k přidělení Georga Munkera ke III./KG(J) 54 po zrušení KG(J) 27, kdy 8. 4. 1945 použil na cestu do působiště své nové jednotky techniku, která byla k dispozici, tedy Bf 109. Stejným způsobem se do Prahy mohl dostat i Bf 109G-10/R6, „bílá 4“, původně náležející I./KG(J) 27.

Pro letoun však nebylo po zrušení KG(J) 6 v Praze další využití a tak se zřejmě připojil ke shromažďované technice bývalé

KG(J) 6. Víme, že minimálně její část byla přesouvána k jihu do působnosti 7. JD, v jejímž svazku operovaly jednotky s Bf 109. Souboje Bf 109 s Američany nad českým územím v době po rozpuštění KG(J) 6 ukazují na možnost, že se během těchto přesunů dostalo několik pilotů do křížku se stíhači USAAF. Charakter poškození „bílé 4“ ukazuje na tvrdé nouzové přistání, které letoun totálně zničilo. Stroj tak nebyl zničen při nějakém ostřelování letiště, ale během letu.

Pravděpodobný scénář událostí okolo „bílé 4“ byl tedy následující. Po zrušení KG(J) 27 využil některý z pilotů jednotky „bílou 4“ k přesunu do Prahy. Dohromady s technikou KG(J) 6 zde letoun zůstal stát a čekal na další zařazení. Následně byl při přeletu z Prahy na jinou základnu, možná přímo ke konkrétní operační jednotce, napaden nepřítelem (v úvahu přicházejí prakticky jen Američané) a sestřelen. Zda pilot nouzové přistání přežil, nevíme, ale poškození vypovídá spíše v jeho neprospěch... Vše jsou to samozřejmě pouze odvozené události z dostupných dokumentů.

Výrobce stroje, podnik Erla, prozrazuje oválná krytka ve 3. trupovém díle. Byl to charakteristický znak všech Bf 109G produkovaných tímto výrobcem zhruba od konce roku 1943. Původně umožňoval přístup k ovládacím ventilům systému GM-1, ale po ukončení montáže systému do letadel (cca polovina roku 1944) dál zůstal ve výrobní dokumentaci trupů v Erle. Neměl žádné využití, ale ničemu nevadil. Náročnější by bylo, při rozptýlené výrobě, odstranit jej z výkresové dokumentace u všech producentů částí trupu.

Motor DB 605D lze identifikovat podle způsobu vedení potrubí chladicí kapaliny. Touto pohonnou jednotkou disponovala pouze verze Bf 109G-10. Podvozek byl zřejmě staršího provedení s menšími pneumatikami. Zajímavostí je anténa, ukotvená v 5. trupovém díle.

#### Kamufláž

„Bílá 4“ nesla naprosto standardní zbarvení svého výrobce podniku Erla v Lipsku. Zachovali jsme proto jeho obvyklé zásady, včetně použití barev RLM 74/75 a 76.

#### Označení

Velká bílá čtyřka neobvyklého tvaru neměla žádný lem. Druhý doložený letoun I./KG(J) 27, „žlutá 2“, naopak má černé lemované taktické označení. Bohužel počet fotograficky podložených Messerschmittů z I./KG(J) 27 je tak malý, že nejsme schopni určit, jaké zvyklosti v označování zde panovaly.

Identifikační pruh před ocasioní plochami byl bílo-zelený a také v KG(J) 27 bylo zachovávalo rozmístění jeho barev. Všimněte si, že členění pruhu je obdobné, jako u KG(J) 6. To by mohlo napovídat o existenci nějaké podrobnější směrnice. Vrtulový kužel si ponechal tovární zbarvení.

#### Bf 109G-10/R6, W.Nr. 1507xx, „černá 8“, II./(?), Praha-Kbely, květen 1945

#### Stroj

Na samý závěr jsme si nechali poněkud „záhadný“ Messerschmitt zanechaný na letišti v Praze-Kbelích. Jeho označení jej řadí do II. Gruppe, nejsme ale schopni určit jeho útvar. Vzhledem k letišti a typu by přicházely v úvahu následující jednotky – JG 300, KG(J) 6 a JG 27 – ale ani jedna v rámci své II. Gruppe, nepoužívala

Bf 109G-10/R6.<sup>363</sup> Navíc nesouhlasí ani způsob (styl) taktického značení stroje\*.

Stroj evidentně neprodělal žádnou změnu v označení a musel proto působit pouze v jediné jednotce. Naprosto nestandardní provedení číslice 8 a také pečlivý bílý lem jsme prozatím nezaznamenali v jiném útvaru. „Nejblíže“ má ke zvolenému provedení vrak Bf 109G-10, „černá 6“ z letiště Bad Wörishhofenu, ale ten s velkou pravděpodobností postrádal označení II. Gruppe.

S velkou dávkou rezervy může hovořit o možnosti, že se jednalo o stroj II./KG(J) 27, a to především proto, že všechny „ostatní“ II. Gruppe nepřicházejí v úvahu. To je na důkaz opravdu málo. Nicméně II./KG(J) 27 skutečně Bf 109G-10/R6 do své výzbroje obdržela<sup>364</sup> (viz dříve).

Letoun se do Prahy-Kbel dostal zřejmě také náhodou, spjatou s nějakou konkrétní událostí. Stejně jako u „bílé 4“ můžeme spekulovat o přesunu pilota do Prahy, do řad některé zde působící jednotky.

Zajímavostí je jistě provedení ukotvení stožárku antény v 5. trupovém díle a také krytka otvoru kamery BSK v náběžné hraně levé poloviny křídla (v případě její instalace se u verze G-10 jednalo o Rüstsatz VIII<sup>365</sup>). Oba znaky spojujeme s pozdními Bf 109G-10/R6.

### Kamufláž

Zbarvení letounu nijak nevybočuje ze zvyklostí výrobce firmy Erla v Lipsku. Horní a boční plochy kryly odstíny dvou tmavších barev

RLM 74 a 75 a spodní pak RLM 76. Spodní plochy zřejmě zůstaly částečně bez nátěru, ve shodě s tehdejšími nařízeními.

Schéma rozmístění barev na horní ploše křídla je dobře patrné a odhaluje další „zvyk“ výrobce. Na rozdíl od firem Mtt v Regensburgu a WNF ve Vídeňském Novém Městě tento producent příliš nedodržoval nějaký vzor. Kamuflážní pole se proto velice lišila letoun od letounu. Nebyla úplně jiná, jejich počet a zhruba i tvar odpovídaly, ale detaily byly naprosto odlišné.

V okolí vodorovného označení Gruppe je patrná oprava kamufláže. Stejně došlo k opravě v místech záslepek otvorů šroubů upevňujících aerodynamický přechod motor-trupu na levé straně strupu před kabinou. To bylo ostatně u Bf 109G-10 z Erly častým jevem.

### Označení

Pečlivě provedené označení je dobře patrné z fotografie. Jak jsme již zmínili, tvar číslice osm je nezvyklý a její vytvoření vyžadovalo více času a umu.

Část sériového čísla je identifikovatelná na vrcholu kýlovky. Tuto pozici využívaly Bf 109G-10 a G-10/R6 z Erly právě v okolí čísel 1507xx.

Na žádném ze snímků není patrný vrtulový kužel, ale vzhledem k označení předpokládáme, že i v tomto ohledu obdržel letoun označení ve shodě s předpisy – bílou spirálu na černém podkladě.

\* I když vezmeme v úvahu všechny potenciální II. Gruppe, které měly ve výzbroji typ Bf 109G-10, nedobereme se smyslupnějšího výsledku. Všechny operovaly s Bf 109G-10 a neměly s českým územím nic společného. K 5. 2. 1945 jsou G-10 zaznamenány ve výzbroji II./JG 3; II./JG 77; II./JG 27, G-10/U4 u II./JG 51, II./JG 53 a II./JG 52. Na konci války už některé ani neexistovaly. Jedinou stíhací jednotkou programově vybavenou subverzí G-10/R6 byla JG 300 (spolu s KG(J) 6 a 27, samozřejmě). Tento typ byl 5. 2. 1945 vykazován u I., III. a IV./JG 300, nikoliv však u II./JG 300. Ta operovala s Fw 190.



## Poznámky

- 1 Michael Holm, www.wv2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 2 See more – Germany and the Second World War, Volume VII, Horst Boog, Gerhard Krebs, Detlef Vogel, Clarendon Press, Oxford, 2012
- 3 Fliegerverbände 1939–45, Nach brit. Unterlagen, Bruno Mass Generalleutnant a.D., 1957, BA, ZA3-844,846
- 4 See more – Vládcové nebes, Donald L. Miller, Albatros MEDIA a.s., 2013; US Strategic Bombing Survey, www.allworldwars.com/The Defeat of the German Air Force.html; Luftwaffe Colours, Vol. Five Sec. 1, Defending The Reich 1943–44; Vol. Five Sec. 3, Defending The Reich 1944–45; Eddie J. Creek, Robert Forsyth, Ian Allan Printing Ltd. 2004, 2005
- 5 Flugzeugbewegungsmeldungen 11/43
- 6 Flugzeugbewegungsmeldungen 12/43
- 7 US Strategic Bombing Survey, www.allworldwars.com/The Defeat of the German Air Force.html; Strategie pro porážku, Luftwaffe 1933–1945, Williamson Murray, Václav Svojtka and Co, 1999
- 8 Strategie pro porážku, Luftwaffe 1933–1945, Williamson Murray, Václav Svojtka and Co, 1999, str. 178
- 9 See more – Vládcové nebes, Donald L. Miller, Albatros MEDIA a.s., 2013
- 10 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 11 Strategie pro porážku, Luftwaffe 1933–1945, Williamson Murray, Václav Svojtka and Co, 1999, str. 182
- 12 Strategie pro porážku, Luftwaffe 1933–1945, Williamson Murray, Václav Svojtka and Co, 1999, str. 184
- 13 See more – Luftwaffe Colours, Vol. Five Sec. 3, Defending The Reich 1944–45; Eddie J. Creek, Robert Forsyth, Ian Allan Printing Ltd. 2005; The JG 26, War Diary, Vol. Two, Donald Caldwell, Grub Street, 1998
- 14 Heinkel He 177 Greif, J. Richard Smith and Eddie J. Creek, Chevron Publishing Limited, 2008, str. 47–58
- 15 Der Luftkrieg in Europa, Teil 2, Ulf Balke, Bernard und Graefe Verlag, 1990, str. 287
- 16 See more – Luftwaffe Colours, Bombers of the Luftwaffe Vol. Four, Nick Beale, Ian Allan Printing Ltd.; Germany and the Second World War, Volume VII, Horst Boog, Gerhard Krebs, Detlef Vogel, Clarendon Press, Oxford, 2012; Der Luftkrieg in Europa, Teil 2, Ulf Balke, Bernard und Graefe Verlag, 1990
- 17 Der Luftkrieg in Europa, Teil 2, Ulf Balke, Bernard und Graefe Verlag, 1990, str. 390–391; Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 18 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 19 Germany and the Second World War, Volume VII, Horst Boog, Gerhard Krebs, Detlef Vogel, Clarendon Press, Oxford, 2012, str. 391
- 20 Germany and the Second World War, Volume VII, Horst Boog, Gerhard Krebs, Detlef Vogel, Clarendon Press, Oxford, 2012, str. 394–396
- 21 Heinkel He 111, An Illustrated History; Robert Forsyth with Eddie J. Creek; Chevron Publishing, 2014, str. 277
- 22 Germany and the Second World War, Volume VII, Horst Boog, Gerhard Krebs, Detlef Vogel, Clarendon Press, Oxford, 2012, str. 402
- 23 Bagration to Berlin, Christer Bregström, Classic Publication, 2008, str. 33
- 24 Germany and the Second World War, Volume VII, Horst Boog, Gerhard Krebs, Detlef , Clarendon Press, Oxford, 2012, str. 402; Heinkel He 111, An Illustrated History; Robert Forsyth with Eddie J. Creek; Chevron Publishing, 2014, str. 277–280; Junkers Ju 88, The Bomber At War, William A. Medcalf, Chevron Publishing, 2014, str. 604
- 25 Heinkel He 177 Greif, J. Richard Smith and Eddie J. Creek, Chevron Publishing Limited, 2008, str. 142–144
- 26 Heinkel He 111, An Illustrated History; Robert Forsyth with Eddie J. Creek; Chevron Publishing, 2014, str. 283–284; Bagration to Berlin, Christer Bregström, Classic Publication, 2008, str. 33
- 27 Koller's notes, BA RL 2I-79
- 28 Koller's notes, BA RL 2I-79; Germany and the Second World War, Volume VII, Horst Boog, Gerhard Krebs, Detlef Vogel, Clarendon Press, Oxford, 2012
- 29 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 30 Koller's notes, BA RL 2I-79; Flugbuch of KG 3 pilots
- 31 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 32 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 33 Gen.Qu.6.Abt –Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL2III-621
- 34 Koller's notes, BA RL 2I-79
- 35 Gen.Qu.6.Abt –Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL2III-621
- 36 Germany and the Second World War, Volume VII, Horst Boog, Gerhard Krebs, Detlef Vogel, Clarendon Press, Oxford, 2012, str. 352
- 37 Koller's notes, BA RL 2I-80
- 38 Koller's notes, BA RL 2I-80
- 39 Koller's notes, BA RL 2I-80
- 40 Koller's notes, BA RL 2I-80
- 41 Luftwaffe vztstup a pád, David Irving; BonusA; 1995, str. 344, 518; Germany and the Second World War, Volume VII, Horst Boog, Gerhard Krebs, Detlef Vogel, Clarendon Press, Oxford, 2012; Koller's notes, BA RL 2I-80
- 42 Genst. Gen.Qu.6.Abt. (III C), Flugzeugverteilung 1944, BA RL2III-621
- 43 Genst. Gen.Qu.6.Abt. (III C), Flugzeugverteilung 1944, BA RL2III-621
- 44 Koller's notes, BA RL 2I-80
- 45 See more – Luftwaffe vztstup a pád, David Irving; BonusA; 1995, str. 342; Germany and the Second World War, Volume VII, Horst Boog, Gerhard Krebs, Detlef Vogel, Clarendon Press, Oxford, 2012; US Strategic Bombing Survey http://www.allworldwars.com/The Defeat of the German Air Force.html
- 46 Koller's notes, BA RL 2I-80
- 47 Luftwaffe vztstup a pád, David Irving; BonusA; 1995, str. 339; JG 7, Manfred Boehme, Schiffer Publishing, 1992, str. 43
- 48 Gen.Qu.6.Abt –Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL2III-621
- 49 Gen.Qu.6.Abt –Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL2III-621; Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 50 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 51 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 52 Germany and the Second World War, Volume VII, Horst Boog, Gerhard Krebs, Detlef Vogel, Clarendon Press, Oxford, 2012, str. 295; Vládcové nebes, Donald L. Miller, Albatros MEDIA a.s., 2013, str. 385
- 53 USAF Historical Studies NOS. 158–160, The Employment of the German Luftwaffe against the Allies in the West, 1943–1945, Josef Schmid, 1954
- 54 USAF Historical Studies NOS. 158–160, The Employment of the German Luftwaffe against the Allies in the West, 1943–1945, Josef Schmid, 1954
- 55 ULTRA; Nick Beale research
- 56 ULTRA; Nick Beale research
- 57 Germany and the Second World War, Volume VII, Horst Boog, Gerhard Krebs, Detlef Vogel, Clarendon Press, Oxford, 2012, str. 353
- 58 Intelligence Summary No. 146, AFRA, Reel 7837
- 59 Luftwaffe Colours, Vol. Five Sec. 3, Defending The Reich 1944–45; Eddie J. Creek, Robert Forsyth, Ian Allan Printing Ltd. 2005, str. 245; První a poslední, Adolf Galland, X-egem, 1993, str. 230
- 60 Der Luftkrieg in Europa, Teil 2, Ulf Balke, Bernard und Graefe Verlag, 1990
- 61 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944; Heinkel He 177 Greif, J. Richard Smith and Eddie J. Creek, Chevron Publishing Limited, 2008, str. 145–147
- 62 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 63 USAF Historical Studies NO. 173, The German Air Force General Staff, Andreas Nielsen, 1959
- 64 Koller's notes, BA RL 2I-80
- 65 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III; Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 66 Der Luftkrieg in Europa, Teil 2, Ulf Balke, Bernard und Graefe Verlag, 1990, str. 365; ULTRA; Nick Beale research
- 67 Der Luftkrieg in Europa, Teil 2, Ulf Balke, Bernard und Graefe Verlag, 1990; Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 68 Der Luftkrieg in Europa, Teil 2, Ulf Balke, Bernard und Graefe Verlag, 1990, str. 368
- 69 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 70 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 71 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 72 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 73 See more – Nad ledem a Saharou, P. H. Stahl, Laser, 1993; Bombardovací eskadra KG 55, Wolfgang Dietrich, Mustang Ltd., 1998
- 74 Michael Holm, www.wv2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 75 Der Luftkrieg in Europa, Teil 2, Ulf Balke, Bernard und Graefe Verlag, 1990, str. 372
- 76 Michael Holm, www.wv2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 77 The Galland Legacy, General der Jagdflieger – Responsibilities and activities, private diary of Gen.Lt. Adolf Galland, Bundesarchiv
- 78 Eagle's Wings, Hajo Herrmann, Guild Publishing, 1991, str. 249–250
- 79 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 80 ULTRA; Nick Beale research
- 81 ULTRA; Nick Beale research
- 82 JV 44 The Galland Circus, Robert Forsyth, Classic Publications, 1996
- 83 JV 44 The Galland Circus, Robert Forsyth, Classic Publications, 1996, str. 66–67
- 84 JV 44 The Galland Circus, Robert Forsyth, Classic Publications, 1996, str. 68
- 85 Eagle's Wings, Hajo Herrmann, Guild Publishing, 1991, str. 249
- 86 Umgliederung von Kampfverbänden auf Jagdflieger-Stärken, Az. 11b 16.10, Nr. 13 820/44 g.Kdos. IIB), 13.11.1944, BA
- 87 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 88 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 89 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III

- 90 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 91 Der Luftkrieg in Europa, Teil 2, Ulf Balke, Bernard und Graefe Verlag, 1990, str. 368
- 92 AFRA, Reel 7837
- 93 Nad ledem a Saharou, P. H. Stahl, Laser, 1993, str. 242; Bombardovací eskadra KG 55, Wolfgang Dietrich, Mustang Ltd., 1998, str. 232; Mistel: German Composite Aircraft and Operations 1942–1945, Robert Forsyth, Ian Allan Ltd., 2000, str. 162; Als die Kampfflieger noch Jäger werden sollten, Jan Horn, Jägerblatt, Vol. XLV, No.1/1996, str. 38–43
- 94 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 95 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 96 ULTRA; Nick Beale research
- 97 ULTRA; Nick Beale research
- 98 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 99 Michael Holm, www.wv2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 100 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 101 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 102 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 103 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 104 Flugbuch Heinrich Schlichting
- 105 Flugbuch Weinert Franz
- 106 Flugbuch Franz Gapp
- 107 Flugbuch Dietrich Deutsch, Georg Scholz
- 108 Flugbuch Hans Umnack, Karl-Horst Meyer, Wolf Blümner
- 109 ULTRA; Nick Beale research
- 110 Monatlicher Truppenkrankennachweis KG(J) 6, Januar 1945, National Archive Washington
- 111 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 112 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 113 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 114 Mistel: German Composite Aircraft and Operations 1942–1945, Robert Forsyth, Ian Allan Ltd., 2000, str. 157
- 115 Nad ledem a Saharou, P. H. Stahl, Laser, 1993, str. 242
- 116 Bombardovací eskadra KG 55, Wolfgang Dietrich, Mustang Ltd., 1998, str. 232
- 117 Michael Holm, www.wv2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 118 Nad ledem a Saharou, P. H. Stahl, Laser, 1993, str. 242
- 119 Personalverluste KG 30
- 120 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 121 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 122 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 123 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 124 Četnická hlášení Protektorátní Policie, Národní archiv
- 125 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 126 Ausbau Gefechtsstand IX.Fl.Korps (J), Koller, 11.12.1944, BA RL 2 II/7
- 127 Michael Holm, www.wv2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 128 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 129 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 130 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 131 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 132 Informationsreise in das Protektorat und in das Gebiet der Ostmark, Ing. Lasser, Mtt AG, 11.12.1944
- 133 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 134 Eagle's Wings, Hajo Herrmann, Guild Publishing, 1991, str. 233–235
- 135 Nad ledem a Saharou, P. H. Stahl, Laser, 1993, str. 243–244
- 136 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 137 See more – JV 44 The Galland Circus, Robert Forsyth, Classic Publications, 1996
- 138 Me 262, Vol. Three, J. Richard Smith and Eddie J. Creek, Classic Publications, 2000, str. 533–535
- 139 Mistel: German Composite Aircraft and Operations 1942–1945, Robert Forsyth, Ian Allan Ltd., 2000, str. 156–157
- 140 Michael Holm, www.wv2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 141 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 142 Messerschmitt Me 262 of KG and KG(J) units, JaPo, 2010; Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 143 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 144 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 145 OKL, Lw.-Führungstab, Nr. 937/45 g.Kdos. (op), Flugzeugausstattung der Jagdgeschwader, 8.2.1945
- 146 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 147 Me 262, Vol. Three, J. Richard Smith and Eddie J. Creek, Classic Publications, 2000, str. 577
- 148 Me 262, Vol. Three, J. Richard Smith and Eddie J. Creek, Classic Publications, 2000, str. 563–565
- 149 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 150 Überlebt, Das Fliegerleben des Georg Munker 1939–1945 zwischen Österreich, Polen, Jugoslawien und Russland, Walter Waiss, Helios, 2012, str. 152
- 151 Flugbuch, Franz Gapp
- 152 Flugbuch Franz Gapp, Heinrich Schlichting, Josef Berners, Wilhelm Niederkrüger, Günther Parge
- 153 Me 262, Vol. Three, J. Richard Smith and Eddie J. Creek, Classic Publications, 2000, str. 565
- 154 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 155 Kriegführung Reichsverteidigung- Fernschreiben OKL Lw.FüSt. Nr. 20297/45, BA RL
- 156 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 157 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 158 Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke, Band VII, Walre Waiss, Helios, 2010, str. 105
- 159 JV 44 The Galland Circus, Robert Forsyth, Classic Publications, 1996, str. 128
- 160 LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- 161 Einsatzbereitschaft der flieg. Verbände im Bereich Lfl.Kdo.Reich, Stand: 1.4.1945, Chefgruppe Gen.Qu., 2.4.1945
- 162 LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- 163 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 164 See more – Rammjäger, Auf den Spuren des „Elbe-Kommandos“, Dietrich Alsdorf, Podzun-Pallas Verlag GmbH, 2001; Das Bitter Ende Der Luftwaffe, Ulrich Saft, Verlag-Saft, 1992; Eagle's Wings, Hajo Herrmann, Guild Publishing, 1991
- 165 Rammjäger, Auf den Spuren des „Elbe-Kommandos“, Dietrich Alsdorf, Podzun-Pallas Verlag GmbH, 2001, str. 18–20
- 166 Eagle's Wings, Hajo Herrmann, Guild Publishing, 1991, str. 255
- 167 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 168 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 169 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 170 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 171 Rozhovory a telefonáty Dr. Fritz Marktscheffelta s Kurtem Ahrensem, Johannesem Saathoffem, Karlem Kempfem
- 172 Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke, Band VII, Walre Waiss, Helios, 2010, str. 122–125; LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- 173 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 174 ULTRA; Nick Beale research
- 175 ULTRA; Nick Beale research
- 176 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 177 Überlebt, Das Fliegerleben des Georg Munker 1939–1945 zwischen Österreich, Polen, Jugoslawien und Russland, Walter Waiss, Helios, 2012, str. 156; Flugbuch Gerhard Munniks, Kurt Ahrens
- 178 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 179 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 180 Fs von OKL.Lw.Org.Stab (Genst.Gen.Qu.2.Abt (IIB)), Nr. 1695/45 g.Kdos. v.9.4.1945
- 181 Messerschmitt Me 262 of KG and KG(J) units, JaPo, 2010
- 182 Messerschmitt Me 262 of KG and KG(J) units, JaPo, 2010
- 183 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 184 Wir flogen gen Westen, Jan Horn, 2004
- 185 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 186 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 187 Wir flogen gen Westen, Jan Horn, 2004, str. 172
- 188 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 189 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 190 Rozhovory a telefonáty Dr. Fritz Marktscheffelta s Kurtem Ahrensem, Saathoffem, Karlem Kempfem
- 191 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 192 Flugbuch Franz Gapp
- 193 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 194 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 195 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 196 Flugzeugbewegungsmeldungen, KG(J)6, Dezember 1944
- 197 Flugzeugbewegungsmeldungen, KG(J)6, Dezember 1944
- 198 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 199 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 200 Fluezugverluste, BA, RL III, 856
- 201 Fluezugverluste, BA, RL III, 856
- 202 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 203 <http://www.station131.co.uk/55th/343rd%20FS%20Pilots.htm>
- 204 LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- 205 Intops No.612
- 206 LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- 207 LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840

- 208 Personalverluste KG(J) 6
- 209 OKL.Lw.Org.Stab (Genst.Gen.Qu.2.Abt.(IIB)) Nr. 1695/45 g.Kdos. v. 9.4.45
- 210 Flugzeugunfalls und Verluste bei den Fl. Verbänden, Genst. Gen.Qu.6.abt, BA, RL2III\_766-784
- 211 Ich war kein Jagdflieger-As, Erinnerungen eines unbekanntenen Jagdfliegers, Anton Wöffen, Mönchengladbach 1989
- 212 Messerschmitt Bf 109 im Einsatz bei der IL/JG 27, Jochen Prien, Peter Rodeike, Gerhard Stemmer, Struve-Druck, str. 511–512
- 213 Flugzeugunfalls und Verluste bei den Fl. Verbänden, Genst. Gen.Qu.6.abt, BA, RL2III\_766-784
- 214 Personal notes Stanislav Rejthar
- 215 Fluzugverluste, BA, RL III, 856
- 216 Fluzugverluste, BA, RL III, 856
- 217 Fluzugverluste, BA, RL III, 856
- 218 Fluzugverluste, BA, RL III, 856
- 219 www.volksbund.de
- 220 Wast Berlin via. Matti Salonen
- 221 Wast Berlin via. Matti Salonen
- 222 Flugzeugunfalls und Verluste bei den Fl. Verbänden, Genst. Gen.Qu.6.abt, BA, RL2III\_766-784
- 223 Flugzeugunfalls und Verluste bei den Fl. Verbänden, Genst. Gen.Qu.6.abt, BA, RL2III\_766-784
- 224 IntopsNo.614
- 225 LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- 226 Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke, Band VII, Walre Waiss, Helios, 2010.
- 227 Flugbuch Kurt Ahrens
- 228 Messerschmitt Bf 109G-10/U4, Production and Operational Service, JaPo, 2004
- 229 Flugbuch Günther Parge
- 230 ULTRA; Nick Beale research
- 231 LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- 232 LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- 233 Intops No.613, Photographic interpretation report No.15DB/31
- 234 Personalverluste KG(J) 6
- 235 Personalverluste KG(J) 6
- 236 Personalverluste KG(J) 6
- 237 Intops No.613, Photographic interpretation report No.15DB/33
- 238 LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- 239 LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- 240 MACR 13216 via. www.fold3.com
- 241 332nd Fighter Group-Tuskegee Airmen, Chris Bucholtz, Osprey Publ., 2007, str. 110
- 242 MACR 13212 via. www.fold3.com
- 243 Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke, Band VII, Walre Waiss, Helios, 2010, str. 122–125
- 244 LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- 245 In a Now Forgotten Sky: The 31st Fighter Group in WW2, Dennis C. Kucera, Stratford, Flying Machines Press, 1997, str. 378–379; The 31st Fighter Group in World War II, Ron Mackay, Carrollton, Squadron Signal Publ., 2007, str. 77
- 246 LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- 247 Personalverluste KG(J) 6
- 248 LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- 249 MACR 13377 via. www.fold3.com
- 250 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 251 ULTRA; Nick Beale research
- 252 Rammjäger, Auf den Spuren des "Elbe-Kommandos", Dietrich Alsdorf, Podzun-Pallas Verlag GmbH, 2001
- 253 Rammjäger, Auf den Spuren des "Elbe-Kommandos", Dietrich Alsdorf, Podzun-Pallas Verlag GmbH, 2001, str. 32
- 254 Flugbuch Kurt Ahrens
- 255 Rammjäger, Auf den Spuren des "Elbe-Kommandos", Dietrich Alsdorf, Podzun-Pallas Verlag GmbH, 2001; Das Bitter Ende Der Luftwaffe, Ulrich Saft, Verlag-Saft, 1992, str. 78
- 256 Rammjäger, Auf den Spuren des "Elbe-Kommandos", Dietrich Alsdorf, Podzun-Pallas Verlag GmbH, 2001
- 257 www.luftwaffeMIAproject.de
- 258 Rammjäger, Auf den Spuren des "Elbe-Kommandos", Dietrich Alsdorf, Podzun-Pallas Verlag GmbH, 2001
- 259 Rammjäger, Auf den Spuren des "Elbe-Kommandos", Dietrich Alsdorf, Podzun-Pallas Verlag GmbH, 2001
- 260 Calling Mr. Marktscheffel to Mr. Saathof on 25.9.1997
- 261 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 262 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 263 OKL.Lw.Org.Stab (Genst.Gen.Qu.2.Abt.(IIB)) Nr. 1695/45 g.Kdos. v. 9.4.45
- 264 ULTRA; Nick Beale research
- 265 Flugzeugunfalls und Verluste bei den Fl. Verbänden, Genst. Gen.Qu.6.abt, BA, RL2III\_766-784
- 266 Messerschmitt Me 262s of KG and KG(J) units, David E. Brown, Aleš Janda, Tomáš Poruba, Jan Vladař, JaPo, 2010, str. 43
- 267 Einsatzbereitschaft der flg. Verbände im Bereich Lfl.Kdo.Reich, Stand: 9.4.1945, Chefgruppe Gen.Qu., 10.4.1945
- 268 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 269 Eagle's Wings, Hajo Herrmann, Guild Publishing, 1991, str. 256–257
- 270 ULTRA; Nick Beale research
- 271 Einsatzbereitschaft der flg. Verbände im Bereich Lfl.Kdo.Reich, Stand: 13.4.1945, Chefgruppe Gen.Qu., 14.4.1945
- 272 Luftwaffe over Czech territory 1945, Jiří Rajlich, Stanislav Kokoška, Aleš Janda, JaPo, 2001, str. 107–110
- 273 Fs an Lw.Kdo.West, Lfl.Kdo.6, Führ.Abt. I. Nr. 3035/45 g. Kdos. 25.4.1945, 22:00
- 274 Messerschmitt Me 262 Production and Arado Ar 234 final operations, David E. Brown, Tomáš Poruba, Jan Vladař, JaPo, 2012, str. 146
- 275 Letter H.-J. Bebenroth to Otto Novák from 24.9.2001
- 276 Einsatzbereitschaft der flg. Verbände im Bereich Lfl.Kdo.Reich, Stand: 10.4.1945, Chefgruppe Gen.Qu., 11.4.1945
- 277 Meldung, Lfl.Kdo.6, Führ.Abt.I (Ia Flieg), Br.B.Nr. /45 geh., 7.5.1945
- 278 Luftwaffe over Czech territory 1945, Jiří Rajlich, Stanislav Kokoška, Aleš Janda, JaPo, 2001, str. 107–110
- 279 Belegungsübersichten, Stand 16.4.1945, 18:00 Uhr, Qu.2, 17.4.1945
- 280 Luftwaffe over Czech territory 1945, Jiří Rajlich, Stanislav Kokoška, Aleš Janda, JaPo, 2001, str. 69–70
- 281 Meldung, Lfl.Kdo.6, Führ.Abt.I (Ia Flieg), Br.B.Nr. /45 geh., 7.5.1945
- 282 Jagdgeschwader „Wilde 300 Sau“, Jean-Yves Lorant, Richard Goyat, Eagle Editions Ltd., 2007, str. 322
- 283 Letter H.-J. Bebenroth to Otto Novák from 24.9.2001
- 284 Luftwaffe in Focus, Spezial 3/2008, Axel Urbanke, str. 52–53
- 285 USAAF (European Theater of Operations) Credits For The Destruction of Enemy Aircraft In Air-To-Air Combat In World War 2, Victory List No. 5, Frank J. Olynyk, Aurora, 1987
- 286 Poslední akce, Karel Foud-Vladimír Krátký-Jan Vladař, Plzeň, Nava, 1997
- 287 Poslední akce, Karel Foud-Vladimír Krátký-Jan Vladař, Plzeň, Nava, 1997
- 288 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abtteilung, BA RL 2 III
- 289 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abtteilung, BA RL 2 III
- 290 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 291 Flugbuch Günther Parge, Franz Gapp
- 292 Ich war kein Jagdflieger-As“ Erinnerungen eines unbekanntenen Jagdfliegers, Anton Wöffen, Mönchengladbach 1989
- 293 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620; BAL documents
- 294 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 295 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 296 Četnická hlášení Protektorátní Policie, Národní archiv
- 297 Personalverluste KG 6
- 298 ULTRA; Nick Beale research
- 299 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 300 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 301 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abtteilung, BA RL 2 III
- 302 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 303 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 304 Flugzeugunfälle und Verluste bei den Fl. Verbänden
- 305 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 306 Industrielieferung November 1944, Gen.Qu.6.Abtteilung, 30.11.44
- 307 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 308 Personalverluste KG 6
- 309 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abtteilung, BA RL 2 III
- 310 Flugzeug-Baureihen-Blatt Bf 109, Chef TLR Fl.Nr. 8569/44 g.Kdos (E-2), 1.8.1944
- 311 Flugzeug-Baureihen-Blatt Bf 109, Chef TLR Fl.Nr. 8569/44 g.Kdos (E-2), 1.8.1944
- 312 www.radarworld.org/flightnav.pdf; www.deutscheluftwaffe.de/archiv/Dokumente/ABC/f/Funk/bordfunkgerate/Bordfunkgerate.html
- 313 Industrielieferung November 1944, Gen.Qu.6.Abtteilung, 30.11.44
- 314 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 315 Informationsreise in das Protektorat und in das Gebiet der Ostmark, Ing. Lasser, Mtt AG, 11.12.1944
- 316 Hinweise für Technische Aussenstellen (HTA), Neuerungen“ vydaném OKL, Gen.Qu.Chefing.d.Lw.
- 317 www.radarworld.org/flightnav.pdf; www.deutscheluftwaffe.de/archiv/Dokumente/ABC/f/Funk/bordfunkgerate/Bordfunkgerate.html
- 318 Baureihenübersicht Bf 109, Mtt.G.m.b.H., 28.2.1945

- 319 Vorläufige Kurzbeschreibung der Patin-Jäger-Kurssteuerung KS 12b-1, PATIN; Messerschmitt Bf 109 – Einsatzmaschinen-Das Nachschlagwerk, Harald Helmut Vogt, VDM, 2012, str. 232–233
- 320 Rüstsätze f. Bf 109G, Rüstsätze f. Bf 109K, NASM, R 3232, F 562
- 321 Bf 109K-4, Flugzeug-Handbuch, Ausgabe November 1944 (Stand Oktober 1944); Flugzeug-Handbuch Bf 109G-10, Teil 0, Stand Januar 1945
- 322 Dynamische Beanspruchungen am Holzhöhenruder 8-109, StB/Dynamik, 231/45, Mtt. A.G. Augsburg, 27.2.1945
- 323 Flugzeugunfälle und Verluste bei den Fl. Verbänden
- 324 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 325 Deutscher Luftpool 1944, 1945
- 326 Flugbuch Franz Gapp
- 327 Flugzeugunfälle und Verluste bei den Fl. Verbänden
- 328 Luftwaffe over Czech territory 1945, Jiří Rajlich, Stanislav Kokoška, Aleš Janda, JaPo, 2001
- 329 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 330 Bf 109K-4, Flugzeug-Handbuch, Ausgabe November 1944 (Stand Oktober 1944)
- 331 Leistungen nach Motorschaubild vom 9-605-2180, 26.6.1944
- 332 Bf 109K-4, Flugzeug-Handbuch, Ausgabe November 1944 (Stand Oktober 1944)
- 333 Leistungen nach Motorschaubild vom 9-605-2180, 26.6.1944
- 334 Umrüstung der Laderdruckwähler 605D auf 1,98 ata. Disposition und Lieferplan, Daimler-Benz, Nr.6600, 6.11.1944
- 335 Entwurf einer vorläufigen Motorenkarte 9-605 DB u. DC, Ausgabe C, Stand: 1.Dezember 1944, Daimler\_benz
- 336 Messerschmitt Bf 109 im Einsatz bei der III. Und IV./JG 27, Jochen Prien, Peter Rodeike, Gerhard Stemmer, Struve-Druck, str. 444
- 337 Messerschmitt Bf109s of JG 52 in Deutsch Brod, JaPo, 2004
- 338 Baulosaufteilung Me 109G lt. Programm v. 15.9.1944, Baulosaufteilung Me 109K lt. Programm v. 15.9.1944, Messerschmitt G.m.b.H., Regensburg, 6.10.1944
- 339 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 340 Luftwaffe Camouflage and Markings 1933–1945, Vol. Two, K. A. Merrick, Chevron Publishing Limited, 2005, str. 246
- 341 Fs an Lfl. Kdo.6, 26/4/1945, 22:00
- 342 Captured Eagles, Volume I, Roger S. Gaemperle, 2011, str. 24
- 343 Messerschmitt Bf 109K, Camouflage and Marking, Tomáš Poruba, Kees Mol, JaPo, 2000
- 344 Baulosaufteilung Me 109G lt. Programm v. 15.9.1944, Baulosaufteilung Me 109K lt. Programm v. 15.9.1944, Messerschmitt G.m.b.H., Regensburg, 6.10.1944
- 345 Flugbuch Hermann Gerders
- 346 Messerschmitt Bf 109K, Camouflage and Marking, Tomáš Poruba, Kees Mol, JaPo, 2000
- 347 Flugbuch Georg Munker
- 348 Das Bitter Ende Der Luftwaffe, Ulrich Saft, Verlag-Saft, 1992, str. 78
- 349 Flugbuch Günther Parge
- 350 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 351 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 352 Flugzeugunfällen und Verluste bei den Fl. Verbänden, Genst. Gen.Qu.6.abt, BA, RL2III\_766-784
- 353 Als die Kampfflieger noch Jäger werden sollten, Jan Horn, Jägerblatt, Vol. XLV, No.1/1996, str. 38–43
- 354 Luftwaffe Camouflage and Markings 1933–1945, Vol. Two, K. A. Merrick, Chevron Publishing Limited, 2005, str. 246
- 355 Luftwaffe over Czech territory 1945, Jiří Rajlich, Stanislav Kokoška, Aleš Janda, JaPo, 2001, str. 132–133; Jagdgeschwader „Wilde 300 Sau“, Jean-Yves Lorant, Richard Goyat, Eagle Editions Ltd., 2007, str. 331–336
- 356 Jagdgeschwader „Wilde 300 Sau“, Jean-Yves Lorant, Richard Goyat, Eagle Editions Ltd., 2007
- 357 Jagdgeschwader „Wilde 300 Sau“, Jean-Yves Lorant, Richard Goyat, Eagle Editions Ltd., 2007, str. 329; Broken Eagles 3, Carl Hildebrandt, 1989, str. 1.
- 358 Luftwaffe over Czech territory 1945, Jiří Rajlich, Stanislav Kokoška, Aleš Janda, JaPo, 2001; Jagdgeschwader „Wilde 300 Sau“, Jean-Yves Lorant, Richard Goyat, Eagle Editions Ltd., 2007str. 331–336
- 359 V.Flakkorps I.a.Br.B.Nr.689./45 geh a 696./45geh
- 360 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 361 Überlebt, Das Fliegerleben des Georg Munker 1939–1945 zwischen Österreich, Polen, Jugoslawien und Russland, Walter Waiss, Helios, 2012, str. 156
- 362 Messerschmitt Bf 109G-10/U4, Production and Operational Service, JaPo, 2004
- 363 OKL Genst.Gen.Qu.2.Abt.(IIB) Nr.139/45gk
- 364 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 365 Flugzeug-Handbuch Bf 109G-10, Teil 0, Stand Januar 1945

# Prameny

## Zdroje

- Fliegerverbände 1939–45, Nach brit. Unterlagen, Bruno Mass Generalleutnant a.D., 1957, BA, ZA3-844,846
- USAF Historical Studies NOS. 158–160, The Employment of the German Luftwaffe against the Allies in the West, 1943–1945, Josef Schmid, 1954
- Intelligence Summary No. 146, AFRA, Reel 7837
- USAF Historical Studies No. 173, The German Air Force General Staff, Andreas Nielsen, 1959
- The Galland Legacy, General der Jagdflieger – Responsibilities and activities, private diary of Gen.Lt. Adolf Galland, Bundesarchiv
- OKL, Lw.-Führungsstab, Nr. 937/45 g.Kdos. (op), Flugzeugausstattung der Jagdgeschwader, 8.2.1945
- Kriegführung Reichsverteidigung- Fernschreiben OKL Lw.FüSt. Nr. 20297/45, BA RL
- Koller's notes, BA RL 2I-79
- LwFüSt. Ic, Meldewesen, March, April 1945, BA RL 2 II/391,840
- KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- Monatlicher Truppenkrankennachweis KG(J) 6, Januar 1945, National Archive Washington
- Rozhovory a telefonáty Dr. Fritz Marktscheffelta s Kurtem Ahrensem, Saathoffem, Karlem Kempfem
- Letter H.-J. Bebenroth to Otto Novák from 24.9.2001
- Personal notes Stanislav Rejthar
- Umgliederung von Kampfverbänden auf Jagdflieger-Stärken, Az. 11b 16.10, Nr. 13 820/44 g.Kdos. IIB), 13.11.1944, BA
- Ausbau Gefechtsstand IX.Fl.Korps (J), Koller, 11.12.1944, BA RL 2 II/7
- Fs von OKL.Lw.Org.Stab (Genst.Gen.Qu.2.Abt (IIB)), Nr. 1695/45 g.Kdos. v.9.4.1945
- Störmeldung Nr. 1., Störungsmeldung für Bf 109, Postitz, 16.4.1945
- Belegungsübersichten, Stand 16.4.1945, 18:00 Uhr, Qu.2, 17.4.1945
- Fs an Lw.Kdo.West, Lfl.Kdo.6, Führ.Abt. I. Nr. 3035/45 g. Kdos. 25.4.1945, 22:00
- Fs an Lfl. Kdo.6, 26/4/1945, 22:00
- Meldung, Lfl.Kdo.6, Führ.Abt.I (Ia Flieg), Br.B.Nr. /45 geh., 7.5.1945
- V.Flakkorps I.a.Br.B.Nr.689./45 geh a 696./45geh
- OKL Genst.Gen.Qu.2.Abt.(IIB) Nr.139/45gk
- Flugzeugbewegungsmeldungen 1943–1944
- Flugzeugunfalls und Verluste bei den Fl. Verbänden, Genst. Gen.Qu.6.abt, BA, RL2III\_766-784
- Flugzeugverluste, BA, RL III, 856
- Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620,621
- Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abtteilung, BA RL 2 III
- Einsatzbereitschaft der flg. Verbände im Bereich Lfl.Kdo.Reich, Stand: 1.4.1945, Chefgruppe Gen.Qu., 2.4.1945
- Einsatzbereitschaft der flg. Verbände im Bereich Lfl.Kdo.Reich, Stand: 9.4.1945, Chefgruppe Gen.Qu., 10.4.1945
- Einsatzbereitschaft der flg. Verbände im Bereich Lfl.Kdo.Reich, Stand: 10.4.1945, Chefgruppe Gen.Qu., 11.4.1945
- Einsatzbereitschaft der flg. Verbände im Bereich Lfl.Kdo.Reich, Stand: 13.4.1945, Chefgruppe Gen.Qu., 14.4.1945
- Flugbuch of KG 3 pilots
- Flugbuch Heinrich Schlichting
- Flugbuch Weinert Franz
- Flugbuch Franz Gapp
- Flugbuch Dietrich Deutsch, Georg Scholz
- Flugbuch Hans Umnack, Karl-Horst Meyer, Wolf Blümner
- Flugbuch Josef Berners
- Flugbuch Wilhelm Niederkrüger
- Flugbuch Günther Parge
- Flugbuch Kurt Ahrens
- Flugbuch Georg Munker
- Personalverluste KG 6, KG 30
- Fl.Nr. 8569/44 g.Kdos (E-2), 1.8.1944, Hinweise für Technische Aussenstellen (HTA), Neuerungen“ vydaném OKL, Gen.Qu.Chefing.d.Lw.
- Baureihenübersicht BF 109, Mtt.G.m.b.H., 28.2.1945
- Vorläufige Kurzbeschreibung der Patin-Jäger-Kurssteuerung KS 12b-1, PATIN
- Rüstsätze f. Bf 109G, Rüstsätze f. Bf 109K, NASM, R 3232, F 562
- Bf 109K-4, Flugzeug-Handbuch, Ausgabe November 1944 (Stand Oktober 1944); Flugzeug-Handbuch Bf 109G-10, Teil 0, Stand Januar 1945
- Dynamische Beanspruchungen am Holz Höhenruder 8-109, StB/Dynamik, 231/45, Mtt. A.G. Augsburg, 27.2.1945
- Leistungen nach Motorschaubild vom 9-605-2180, 26.6.1944
- Umrüstung der Laderdruckwähler 605D auf 1,98 ata. Disposition und Lieferplan, Daimler-Benz, Nr.6600, 6.11.1944
- Entwurf einer vorläufigen Motorenkarte 9-605 DB u. DC, Ausgabe C, Stand: 1.Dezember 1944, Daimler-Benz
- Baulosaufteilung Me 109G lt. Programm v. 15.9.1944, Baulosaufteilung Me 109K lt. Programm v. 15.9.1944, Messerschmitt G.m.b.H., Regensburg, 6.10.1944
- Informationsreise in das Protektorat und in das Gebiet der Ostmark, Ing. Lasser, Mtt AG,11.12.1944
- Gendarmery reports – Protektorátní Policie, Národní archiv
- Industrielieferung November 1944, Gen.Qu.6.Abtteilung, 30.11.44
- Intops No.612
- Intops No.614
- Intops No.605
- Intops No.606
- Intops No.613

## Literatura

- Germany and the Second World War, Volume VII, Horst Boog, Gerhard Krebs, Detlef Vogel, Clarendon Press, Oxford, 2012
- Vlácové nebes, Donald L.Miller, Albatros MEDIA a.s., 2013
- Strategie pro porážku, Luftwaffe 1933–1945, Williamson Murray, Václav Svojtka and Co, 1999
- Luftwaffe vzestup a pád, David Irving; BonusA; 1995,
- Heinkel He 177 Greif, J. Richard Smith and Eddie J. Creek, Chevron Publishing Limited, 2008
- Heinkel He 111, An Illustrated History; Robert Forsyth with Eddie J. Creek; Chevron Publishing, 2014
- Junkers Ju 88, The Bomber At War, William A. Medcalf, Chevron Publishing, 2014
- JV 44 The Galland Circus, Robert Forsyth, Classic Publications, 1996
- Mistel: German Composite Aircraft and Operations 1942–1945, Robert Forsyth, Ian Allan Ltd., 2000
- Me 262, Vol. Three, J. Richard Smith and Eddie J. Creek, Classic Publications, 2000
- Luftwaffe Camouflage and Markings 1933–1945, Vol. Two, K. A. Merrick, Chevron Publishing Limited, 2005
- Bagration to Berlin, Christer Bregström, Classic Publication, 2008
- Luftwaffe Colours, Vol. Five Sec. 1, Defending The Reich 1943–44; Vol. Five Sec. 3, Defending The Reich 1944–45; Eddie J. Creek, Robert Forsyth, Ian Allan Printing Ltd. 2004, 2005
- Luftwaffe Colours, Bombers of the Luftwaffe Vol. Four, Nick Beale, Ian Allan Printing Ltd,
- Der Luftkrieg in Europa, Teil 2, Ulf Balke, Bernard und Graefe Verlag, 1990
- JG 7, Manfred Boehme, Schiffer Publishing, 1992
- The JG 26, War Diary, Vol. Two, Donald Caldwell, Grub Street, 1998
- Nad ledem a Saharou, P. H. Stahl, Laser, 1993
- Bombardovací eskadra KG 55, Wolfgang Dietrich, Mustang Ltd., 1998
- Messerschmitt Bf 109 im Einsatz bei der II./JG 27, Jochen Prien, Peter Rodeike, Gerhard Stemmer, Struve-Druck
- Messerschmitt Bf 109 – Einsatzmaschinen-Das Nachschlagwerk, Harald Helmut Vogt, VDM, 2012 Messerschmitt Bf 109 im Einsatz bei der III. Und IV./JG 27, Jochen Prien, Peter Rodeike, Gerhard Stemmer, Struve-Druck
- Überlebt, Das Fliegerleben des Georg Munker 1939–1945 zwischen Österreich, Polen, Jugoslawien und Russland, Walter Weiss, Helios, 2012
- Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke, Band VII, Walre Weiss, Helios, 2010
- Rammjäger, Auf den Spuren des „Elbe-Kommandos“, Dietrich Alsdorf, Podzun-Pallas Verlag GmbH, 2001
- Jagdgeschwader „Wilde 300 Sau“, Jean-Yves Lorant, Richard Goyat, Eagle Editions Ltd., 2007
- Luftwaffe in Focus, Spezial 3/2008, Axel Urbanke,

- Eagle's Wings, Hajo Herrmann, Guild Publishing, 1991
- Als die Kampfflieger noch Jäger werden sollten, Jan Horn, Jägerblatt, Vol. XLV, No.1/1996
- Das Bitter Ende Der Luftwaffe, Ulrich Saft, Verlag-Saft, 1992
- Ich war kein Jagdflieger-As, Erinnerungen eines unbekanntes Jagdfliegers, Anton Wöffen, Mönchengladbach 1989
- Broken Eagles 3, Carl Hildebrandt, 1989
- Captured Eagles, Volume I, Roger S. Gaemperle, 2011
- Messerschmitt Bf 109K, Camouflage and Marking, Tomáš Poruba, Kees Mol, JaPo, 2000
- Luftwaffe over Czech territory 1945, Jiří Rajlich, Stanislav Kokoška, Aleš Janda, JaPo, 2001
- Messerschmitt Bf109s of JG 52 in Deutsch Brod, JaPo, 2004
- Messerschmitt Bf 109G-10/U4, Production and Operational Service, JaPo, 2004
- Messerschmitt Me 262s of KG and KG(J) units, David E. Brown, Aleš Janda, Tomáš Poruba, Jan Vladař, JaPo, 2010
- Messerschmitt Me 262 Production and Arado Ar 234 final operations, David E. Brown, Tomáš Poruba, Jan Vladař, JaPo 2012

#### Ostatní

- Michael Holm, www.ww2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- ULTRA; Nick Beale research
- US Strategic Bombing Survey, www.allworldwars.com/The Defeat of the German Air Force.html
- Vzpomínky pana Rozsypala, www.mu-klecany.cz/web/cs/mesto-klecany/ochranne\_valy
- www.radarworld.org/flightnav.pdf
- www.deutscheluftwaffe.de/archiv/Dokumente/ABC/f/Funk/bordfunkgerate/Bordfunkgerate.html

## Obsah

<b>Idea</b> .....	<b>1</b>
Luftwaffe 1943–44 .....	1
Zrod plánu .....	8
Od III. Jagdkorpsu k IX. (J)Fliegerkorpsu .....	10
Podoba plánu .....	11
Proces .....	13
Potvrzení směřování plánu .....	18
<b>KG 6 a KG(J) 6 v českých zemích</b> .....	<b>24</b>
Přesun a příprava základen .....	24
Představení správní moci .....	25
Vybavení technikou .....	27
Výcvik letového personálu .....	29
Základny výcviku .....	33
Letecká aktivita KG(J) 6 nad českým územím .....	33
<b>Letecká technika</b> .....	<b>53</b>
Konkrétní stroje – podrobnější popisy .....	58
<b>Poznámky</b> .....	<b>69</b>
<b>Prameny</b> .....	<b>73</b>

Text © Tomáš Poruba, Jan Vladař  
 Colour profiles © Tomáš Poruba, Jaroslav Farkaš  
 Drawings © Tomáš Poruba, Jan Poruba  
 Translation and Editing © Petr Janda

Printed by: Pematisk, s.r.o.  
 Černokostelecká 1168/90, 100 00 Praha 10

JaPo © 2017  
 česká verze textu na [www.japo.eu](http://www.japo.eu) (download)

ISBN 978-80-907049-1-6



Ing. Jaroslav Farkaš  
 E. Beneše 1541  
 500 12 Hradec Králové  
 Czech Republic  
[www.japo.eu](http://www.japo.eu)

#### Tato publikace je neprodejná.

Publikace ani žádná její část nesmí být použita k další publikaci v jakékoliv podobě bez písemného svolení nakladatele.