

Messerschmitt Me 262s of KG & KG(J) units

David E. Brown, Aleš Janda, Tomáš Poruba, Jan Vladař

Letecká válka 1939 - 45 dala vzniknout mezi stroji všech válčících stran konfliktu řadě nesmrtelných legend. Na konci války vstoupily do operační služby první představitelé nového proudového věku letectví - britský Gloster Meteor a německý Messerschmitt Me 262 a oba stroje byly nasazeny k ochraně vlastního území před nepřátelským bombardováním. Zatímco Meteor přes své nasazení proti V-1 a působení v Evropě neprávem v pozadí zájmu a své největší slávy, rozšíření a uznání dosáhl až po válce, Messerschmitt Me 262 se díky svým výkonům a operačnímu nasazení proti spojeneckým bombardovacím svazům stal zbraní vysoce hodnocenou piloty obou stran. Ke vzniku legendy napomohla i válečná situace Německa, která nutila Luftwaffe za neuvěřitelného úsilí urychleně zavádět do výzbroje technické novinky.

České území sloužilo na konci roku 1944 a v roce 1945 mimo jiné také jako základna pro přeškolení bývalých bombardovacích pilotů na nové proudové stroje. V samém závěru války se však na ruzyňské a žatecké letiště přesunuly s Me 262 i bojové útvary a uzavřely zde kapitolu své operační činnosti. Právě těmto událostem věnujeme další ze studií Luftwaffe nad českým územím v roce 1945.

Zavedení Me 262 do výzbroje, výcvik a bojové nasazení do příchodu na české území - shrnutí

Dokončení vývoje, sériová výroba, zavedení do výzbroje

Práce na vývoji proudového stíhacího typu nové generace byly u Messerschmittu začaly v roce 1940 a vývoj byl v dubnu 1944 korunován spuštěním sériové výroby. Samotné zahájení dodávek nových strojů však nemohlo situaci na frontě bezprostředně ovlivnit - změna techniky v podobě Me 262 byla tak zásadní a v požadavcích na schopnosti a dovednosti pilota a personálu tak náročná, že se přechod nemohl srovnávat s dřívějším zaváděním nových výkonnějších verzí vrtulových strojů (Bf 109, Fw 190). Luftwaffe stála před neřešitelným úkolem, na jedné straně s nadějí očekávala nový výkonný stroj, který však na straně druhé vyžadoval velmi zkušený a dobře připravený personál. Tato kritéria splňovala pouze úzká skupina lidí účastnící se vývoje a z operačně zkušební útvary Erprobungskommando 262. Pro široké nasazení Me 262 však Luftwaffe postrádala personální zajištění a neměla ani příliš možností, jak stav rychle změnit. Na jedné straně sice ještě disponovala kádrem ostřílených stíhačů s kvalitním výcvikem ze začátku války, s úžasnými bojovými zkušenostmi a stovkami nalétaných hodin, na straně druhé přicházeli k útvarům piloti stále mladších ročníků, jejichž pilotní výcvik byl, díky nedostatku paliva a nutnosti rychle nahrazovat ztráty, zásadně zredukovan.

Na první skupině ležela hlavní tíha leteckých operací a stažení většího počtu pilotů k přeškolení by znamenalo zhroutil organizovaného leteckého odporu. Navíc se zkušení piloti starali o nováčky, aby alespoň zvýšili jejich šanci na přežití během prvních operačních letů.

Mimo personální zajištění Luftwaffe ještě tápala v nalezení odpovědi na otázku, jak nový stroj co nejlépe využít, tj. jakými úkoly mají být jednotky s Me 262 přednostně pověřeny a jakým způsobem mají cíle dosáhnout.

Kommando Nowotny, Kommando Schenk

Mezi prosincem 1943 a únorem 1944 byla v Lechfeldu zformována operačně zkušební jednotka Erprobungskommando 262 (EKdo 262), jenž měla pod vedením Hptm. Wernera Thierfeldera vytvořit operační taktiku pro operační nasazení Me 262. V dubnu 1944 obdrželo EKdo 262 svůj první stroj - Me 262V8, v květnu již probíhal seznamovací výcvik pilotů od 8./ZG 26.

Hptm. Thierfelder zahynul 18.července 1944 při bojovém letu proti americkým bombardérům (při výskoku v malé výšce se mu neotevřel padák) a vedením EKdo 262 byl od začátku srpna pověřen Hptm. Horst Geyer. Na konci srpna se začal s využitím poznatků EKdo 262 realizovat výcvikový program na Me 262.

V druhé polovině září 1944 se jedna část EKdo 262 stala jádrem výcvikové doplňovací (operačně výcvikové) 10./EJG 2 (Hptm. Horst Geyer), druhá část se stala základem Gruppe, která měla pod vedením Maj. Waltera Nowotnyho pokračovat ve vývoji taktiky nasazení Me 262 při stíhacích úkolech a sbírat operační zkušenosti. Gruppe byla vedena pod názvem Kommando Nowotny a její 3. Staffel a Stab byly umístěny v Achmer a Hesepe. Po smrti Waltera Nowotneho 8.11.1944 se Gruppe přesunula do Lechfeldu a na jejím základě byla 19.11.1944 zformována III./JG 7 (Maj. Erich Hohagen) se Stab v Brandenburg-Briest, 9.Staffel (Hptm. Georg P. Eder) v Parchimu, 10.Staffel (Oblt. Franz Schall) v Oranienburgu a 11. Staffel (Lt. Joachim Weber) v Brandenburg-Briest.

O týden později se zformovala i I./JG 7 (Maj. Theodor Weissenberger, v lednu 1945 se stal Kommodorem celé JG 7 a u I./JG 7 ho vystřídal Maj. Erich Rudorffer) složená z 1.Staffel (Oblt. Hans Grünberg), 2.Staffel (Oblt. Fritz Stehle) a 3.Staffel (Oblt. Hans Waldmann).

Ještě dříve než taktika stíhačů se vytvářela operační taktika bombardovacích operací. V polovině května 1944 byla z operací vyjmuta I./KG 51 a určena k přeškolení na Me 262. K vývoji taktiky bylo vytvořeno Einsatzkommando, jemuž velel Maj. Wolfgang Schenk, dále proto známé jako Kommando Schenk. Od 20.června zahájilo v Lechfeldu výcvik, v červenci obdrželo první kusy Me 262 a bylo přeloženo do Francie. V druhé polovině srpna již provádělo první operační akce v oblasti Paříže. Na začátku září se Kdo Schenk po sérii přesunů nacházelo v Rheine a po 17.září operovalo v oblasti Nijmegen proti spojenecké operaci „Market Garden“. V průběhu října bylo Kdo Schenk začleněno do I./KG 51.

IX.Fliegerkorps(J)

Ačkoliv se díky Kommandu Schenk/KG 51 a Kommandu Nowotny/JG 7 podařilo během léta a podzimu 1944 získat první operační zkušenosti a rozšířit kádr pilotů schopných Me 262 efektivně pilotovat, Luftwaffe musela rychle nalézt vydatný zdroj takového množství pilotů, jejichž operační nasazení by bylo schopno ovlivnit průběh letecké války.

Do realizační fáze byla uvedena iniciativa Generalmajora Dietricha Peltze, velitele IX. Fliegerkorps a Inspekteur der Kampfflieger. Podstatou plánu bylo přeškolení pilotů bombardérů IX.Fliegerkorpsu (KG 6, KG 27, KG 30, KG 54, KG 55), jež byl stažen z operační činnosti, ke stíhacím úkolům. Plán byl předmětem ostrého sporu mezi „stíhacím“ (Galland, Steinhoff, Lützow) a „bombardovacím“ (Peltz, Diesing) křídlem Luftwaffe. Kritici argumentovali chybějícími stíhacími zkušenostmi a nároky na množství strojů potřebných na přeškolení kompletního IX. Fliegerkorpsu, zastánci vyzdvihovali praxi v ovládnutí vícemotorových strojů a zejména pilotáž v noci a za ztížených povětrnostních podmínek. Vrchní velení Luftwaffe nakonec vsadilo na dosavadní zkušenosti pilotů bombardérů, pro něž jinak nemělo využití. Spor, ve kterém „stíhací“ křídlo v Luftwaffe podleho, měl dozvuk v personálním obsazení vrcholných postů velení. Adolfu Gallandovi bylo následně umožněno sestavit v podstatě autonomní stíhací jednotku vyzbrojenou Me 262 - JV 44, k níž si přivedl od JG 7 uvolněného Johanne Steinhoffa. Oberstleutnant Günther Lützow byl odeslán do Itálie, aby zastával post Jagdfliegerführer Oberitalien a po působení v Itálii se také stal příslušníkem JV 44.

Přeškolení bombardovacích pilotů na stíhače se pak realizovalo zcela pod kontrolou „bombardovacího“ křídla velení. Názvy útvarů KG byly změněny na KG(J), aby byla viditelná změna jejich určení a 13. listopadu 1944 byl oficiálně ustaven IX. Fliegerkorps(J), který byl za výcvik odpovědný. Spadal pod Luftflotte 10 (odpovědnou za výcvik Luftwaffe) a tvořily jej následující jednotky:

TABULKA str. 3

Vlastní přeškolení bombardovacích pilotů na Me 262 však začalo už dříve a to u KG(J) 54. V říjnu zahájila I./KG(J) 54 výcvik na Fw 190A/F v Giebelstadt a Neuburg an der Donau. Od poloviny prosince již prováděla první operační lety s Me 262 a další její Gruppe následovaly zhruba s měsíčním zpožděním.

Během podzimu 1944 se ke stíhacímu výcviku přidaly i ostatní vybrané jednotky. Na konci října se za tímto účelem přesunula do Prahy a okolí KG(J) 6, v prosinci se ve východních Čechách (Chrudim, Pardubice (Pardubitz), Hradec Králové (Königgrätz)) usadila KG(J) 30. Ta svoji působnost rozšířila i do Prahy-Ruzyně a do Plzně. KG(J) 27 a KG(J) 55 byly umístěny v Rakousku a jižním Německu, tzn. v Raffeldingu, Hörschingu, Welsu (KG(J) 27), resp. Landau, Plattlingu a Straubingu (KG(J) 55).

Pro další doplňování stavu KG(J) útvarů byla 11. listopadu 1944 založena doplňovací Erg. KG(J) spadající také pod IX. Fliegerkorps(J).

Schema přeškolení bylo shodné a v podstatě jednoduché. „Bombardovací“ pilot absolvoval akrobatické lety (Kunstflug), lety ve formaci (Verbandflug), přesná přistání (Ziellandflug) a hloubkové nebo přízemní (Tiefflug) lety na jednomotorových strojích Go 145, Bf 108, Bü 181, Ar 96, pak následoval stíhací výcvik na Bf 109 a Fw 190. Po jejich absolvování zahájil lety na Me 262. Jak se však záhy ukázalo, bylo to nedostatečné.

Význam IX. Fliegerkorps(J) posílil na konci prvního měsíce roku 1945, neboť 26.ledna byl v rámci Luftflotte Reich zrušen I. Jagdkorps a IX. Fliegerkorps(J) po něm převzal řízení letecké obrany Říše. Tím se samozřejmě posílil i vliv „bombardovacího“ křídla v Luftwaffe. Velice pravděpodobně to byl také dozvuk známé „vzpoury“ stíhačů z ledna 1945, kdy se velitelé stíhacích jednotek otevřeně postavili kritice Hermanna Göringa a jeho obviňování ze zbabělosti a odpovědnosti ze nedostatečnou obranu území „třetí Říše“.

IX.Fliegerkorpsu(J), nyní spadajícího pod Luftflotte Reich, tak operačně podléhaly nejenom dříve citované jednotky, ale i běžné útvary, operující pod 1., 2., 3., 7. a 8. Jagdivision a to včetně JG 7. Samozřejmě se zcela změnil charakter a účel IX. Fliegerkorpsu (J) z rye výcvikového na operační subjekt. Dosavadní povinnosti spojené s výcvikem bombardovacích pilotů byly převedeny na nově vytvořenou 9. Fliegerdivision(J) pod velením Obersta. Hajo Hermanna, která spadala pod Luftflotte 10. Doplňovací Erg.KGr.(J), podléhající nyní pod 9. Fliegerdivision (J), se 23. ledna 1945 transformovala do I./EKG(J).

V samém závěru ledna, konkrétně 29.1.1945, proběhla pod vedením G.d.J. (General der Jagdflieger) Obersta Golloba porada, kde byly mimo jiné navrženy plány na sjednocení přeškolení stíhacích a bombardovacích jednotek na proudovou techniku, resp. u IX.Flg.K.(J) na Me 262. Probírala se jednak stávající situace, ale také plány do budoucna. Výsledek lze shrnout následně:

TABULKA str. 4

Je vidět, že se plány na rychlé přeškolení velkého množství pilotů na novou techniku značně pozměnily. Některé útvary ze záměru vypadly a dokument už odrážel nepřijemnou skutečnost, že vše nepůjde tak rychle. V případě KG(J) 6, 27 a 55 také začala scházet technika pro zácvik, protože výroba Me 262 sotva stačila pokrývat potřeby operačních jednotek.

Oproti faktům uváděným na poradě byla realita u JG 7 a KG(J) 54 poněkud jiná, protože na konci ledna 1945 už oba útvary, respektive některé jejich Gruppe, operačně létaly. Pravdou však zůstává, že jejich další části byly stále ve výcviku.

K původnímu Peltzovu záměru se na konci ledna 1945 přiblížila pouze I./KG(J) 54, která jako jediná z bývalých bombardovacích jednotek dosáhla operační způsobilosti a skutečně zahájila bojové lety. Ihned se ale projevil nedostatečný počet hodin přeškolení a piloti, ač bravurně ovládající standardní leteckou techniku, nebyli schopni plně využít potenciálu proudových strojů. Především jim však chyběl dostatečný stíhací výcvik, který nešel nahradit několika lety a teoretickou instruktáží. Od samého počátku tak útvar trpěl vysokými ztrátami. K operačním se však přidávaly i ztráty zaviněné technikou nebo při výcviku, které dokonce operační převyšovaly! Peltzův plán se jednoduše ukázal jako příliš ambiciózní a v tehdejších podmínkách nerealistický. Jenomže se už nebylo možné vrátit zpět a postupně se do operačního nasazení zapojovaly další části KG(J) 54, tzn. její III. a II. Gruppe.

Na grafickém schématu organizace jednotek „Kampfjagdverbände“ vydaném o několik dní později, 5.2.1945, jsou ještě stále vedeny všechny původně zmiňované útvary IX. Fliegerkorpsu(J), tzn. KG(J) 6, 27, 30, 54 a 55. Me 262 je zde uveden ve výzbroji KG(J) 54, III./KG(J) 6 a KG(J) 55, ostatní jednotky jsou zaznamenány s Bf 109 a Fw 190. Z toho je patrné, že dokument nepopisoval skutečný aktuální stav, protože Me 262 se ke KG(J) 55 nikdy nedostaly. Nicméně, všechny útvary jsou uváděny v podřízenosti „IX.Flg.Korps“.

8.února 1945 vznikl na Lw.-Führungsstab další materiál, zabývající se, mimo jiné, současným a budoucím stavem výzbroje IX.Flg.K.(J). Došlo k další redukci jednotek určených k přeškolení na Me 262. U KG(J) 6 to měla být pouze její III. Gruppe, KG(J) 27 byla vyjmuta úplně a měla zůstat operační s Bf 109G-10/R6, K-4 a Fw 190A-9/R11. Stále se plánovalo přeškolení KG(J) 55, ale termín byl změněn na „v budoucnu“.

V polovině března byla zrušena Luftflotte 10 a výcvik personálu na proudovou techniku dále zajišťovala 9.Fliegerdivision(J). Není jasné, zda nyní spadala pod IX.Fliegerkorps(J) nebo byla samostatná. Rozhodně mezi oběma subjekty fungovala úzká spolupráce, nicméně jejich subordinance není zcela jasná.

Na konci stejného měsíce se OKL, Gen. d.J. muselo opět vypořádat s realitou a upravit své plány výcviku jednotek IX.Flg.K.(J) na Me 262. Ze všech dříve citovaných útvarů používaly 20.3.1945 proudové Me 262 pouze I., II., III./KG(J) 54 a III./KG(J) 6. Všechny ostatní, tzn. I. a II./KG(J) 6, I., II., III./KG(J) 27 a I., II., III./KG(J) 55 se měly doškolit a zůstal na typech

Bf 109G-10/R6, K-4, Fw 190A-9/R11, případně se měly v budoucnu sjednotit na Bf 109K-4/R6 a Fw 190D-9/R11. Původní představa získání velkého počtu zkušených pilotů pro Me 262 vzala za své. Je nutné říci, že k zásadnímu problému, příliš nízkého počtu hodin precvičení bombardovacích pilotů na Me 262, se přidávaly další, v podobě nedostatku letounů, nezkušeného personálu a neustálých akcí spojeneckého letectva narušujících výcvik. Není proto možné celý plán z podzimu 1944 jednoduše prohlásit za utopii. Nicméně, při dnešním pohledu je jasné, že vedle reálně miněného záměru získat velký počet zkušených pilotů Me 262 v něm velkou roli sehrály i ambice „bombardovacího křídla“ na rozšíření své pozice v Luftwaffe.

K další organizační změně došlo 1.(3.?) dubna 1945, kdy byly z podřízenosti IX. Fliegerkorpsu(J) vyjmuty 7. a 8.Jagddivision a začleněny do Luft. Kdo West, respektive pod Luftflotte 4. Na jednotky vyzbrojené Me 262 to nemělo žádný vliv, ale byl vydán rozkaz, že obě stíhací divize musí nadále úzce spolupracovat s IX.Flg.K.(J).

K 10. dubnu 1945 byla situace útvarů operujících s Me 262 u IX.Fliegerkorpsu (J) následující:

TABULKA str. 5

Od začátku roku 1945 se proudové jednotky IX.Fliegerkorpsu (J) soustředily především na boj se spojeneckými bombardovacími svazy. Tím se zákonitě dostávaly do řady soubojů se spojeneckými stíhači a právě ti jim způsobovali největší ztráty. Minimálně stejné ztráty ale pocházely z neoperační činnosti, ať už během výcviku nebo vinou techniky. Například u KG(J) 54 bylo do 10.4.1945 ztraceno 52 strojů v boji, ale 81 z jiných příčin! Stejně to bylo i u JG 7 – 71 letadel ztracených v boji, ale 187 z jiných příčin. Vedle nepřítele tak musel personál zmíněných jednotek čelit i těmto problémům.

Operační jednotky IX.Fliegerkorpsu(J) sídlily na letištích v severním Německu, ležících zhruba v západní části pomyslné kružnice okolo Berlína. Odtud mohly nejlépe zachytávat bombardovací svazy.

Začátkem dubna však na uvedené letecké základny proudových stíhačů udeřilo spojenecké letectvo. 9.4.1945 provedla americká 8.Air Force útoky na letiště v jižním Německu – Fürstenfeldbruck, Oberpfaffenhofen, Neuburg, München-Riem, Lechfeld, Leipheim, Memmingen, Landsberg. 10.dubna pokračovala na severu – Brandenburg-Briest, Rechlin-Lärz, Oranienburg, Neuruppin, Burg, Parchim a to tak úspěšně, že základny byly pro další operační činnost nevyhovující. Severoněmecká letiště byla také ohrožena očekávaným útokem na Berlín a bylo tedy nutné přesunout cenné jednotky do „bezpečnějších“ oblastí.

Ačkoliv cílené útoky spojenců na letiště proudových útvarů znamenaly bezprostřední důvod přesunu, velení Luftwaffe už bylo dříve jasné, že současné základny není možné dále využívat. Byly příliš blízko postupující fronty a v pohodlném doletu spojenců. Navíc se čekal každým dnem i ruský útok na Berlín, čímž by narostlo jejich další ohrožení. Plány přesunu proudových jednotek, tzn. jednotek soustředěných především pod IX. Fliegerkorps(J), se začaly zpracovávat zhruba od poloviny března 1945 a jako jeden z možných prostorů nové dislokace se vedle základen v jižním Německu objevila i oblast Prahy.

Jednu z prvních zmínek o pražské prostoru v materiálech IX.Flg.K.(J) je hlášení 9. Fl.Div. k IX. Fliegerkorpsu(J) z 6. dubna 1945, ve kterém se uvádí, že vzhledem k pozemní situaci nebylo dosud možné provést přesun leteckého paliva do oblasti Prahy. Z toho vyplývá, že v tuto dobu už plány nebo úvahy o přesunu proudových jednotek ze severu musely existovat a prostor se měl připravit na jejich přílet. Podle dokumentů z pozdější doby usuzujeme, že záměr velení Luftwaffe byl přemístit útvary pod velením IX. Fliegerkorpsu do jižního Německa a Rakouska do okolí Lechfeldu, Platlingu a Mnichova. Dočasně se počítalo s umístěním jejich částí do okolí Prahy, ale finálně se měly soustředit dále na jih.

O dva dny později, 8.4.1945, skutečně vydal IX. Fliegerkorps(J) rozkaz svým operačním útvarům o přemístění na nové základny. I./JG 7 měla přeletět do Lechfeldu, III./JG 7 do Mnichova a I./KG(J) 54 do Fürstenfeldbrucku. Přílet měl být okamžitě nahlášen na IX. Fliegerkorps(J). Jednalo se o záměr, jednotky operovaly v tuto dobu z jiných základen (I./JG 7 v Brandenburg, Burgu, Oranienburg; III./JG 7 v Parchimu, Oranienburg, Larzu, Brandenburg a I./KG(J) 54 v Zerbstu) a nakonec se na zmíněná místa nedostaly. Nicméně rozhodnutí o přesunu na jih je z této zprávy zřejmé.

Zajímavé je i hlášení ze stejného dne, kdy 9.Fliegerdivision(J) zmiňovala letecké útvary působící v jeho rámci - KG 51, KG(J) 6 a KG(J) 54 a II./EKG(J). Jak jsme již uváděli, vztah IX.Flg.K.(J) a 9. Fliegerdivision není zcela jasný. 9. Fliegerdivision měla zajišťovat výcvik pilotů pro IX.Flg.K.(J), ale proč jsou v její podřízenosti v tomto hlášení uváděny i KG 51 a KG(J) 54, v tuto dobu již plně operační, nevíme. Samozřejmě, některé Gruppe těchto jednotek byly stále ve výcviku, jiné však už naplno bojovaly. Protože jde o zprávu zachycenou britskou zpravodajskou službou, nemůžeme vyloučit zkomolení, případně neúplné zachycení textu. Objevuje

se zde zmínka o II./EKG(J), což byla, vedle I./EKG(J), další část výcvikové jednotky pro doplňování stavů KG(J) útvarů.

Úkony spojené s přesunem pokračovaly. Vrchní velení Luftwaffe (OKL) instruovalo 10. dubna Luftflotte West, že má hledat vhodné náhradní základny pro proudové stíhače s minimální vzletovou plochou 1700 x 200 m a možná místa ihned hlásit na IX. Fliegerkorps(J).*

Podobný rozkaz vydal i samotný IX. Fliegerkorps(J) o den později (11.4.1945) své 1. Jagddivision (s informací pro 7. JD (pod Luft. West) a 8. D (pod Luftflotte 4)). Měly se vyhledávat náhradní letiště a alternativní přistávací plochy pro proudová letadla, včetně možného použití dálnic a návrhy měly vzejít právě od 1., 7. a 8.JD.

Mnohem důležitější je však depeše IX. Fliegerkorpsu k 1.JD (opět s informací k 7. a 8.JD) z 20:30h. V ní se praví, že: „...rozkaz o přesunu proudových jednotek do Prahy, Alt Lönnewitz a Brandisu se očekává v nejbližší době...“. Po jeho obdržení přeletí „I Staffeln“ na tato letiště a „II Staffeln“ dále na jih. „Dále na jih“ jsou míněny základny v jižním Německu a Rakousku. Co přesně znamená výraz „I Staffeln“ a „II Staffeln“ není jasné. Z textu jasně vyplývá záměr rozdělit síly jednotek a jejich část umístit do pražského prostoru. Tím se plán přesunu na jih pozměnil a proudové útvary IX.Flg.Kr.(J) se měly objevit v Čechách.

Podrobnější instrukce k přesunu vydal IX. Fliegerkorps(J) 12. dubna, kdy instruoval své jednotky o povinnosti vzít si s sebou i náhradní díly. Ty si útvary měly obstarat ve skladech Luftwaffe v Kyritz a Oranienburgu, ve výrobních závodech v Köthen (motory) a Muldensteinu a také v opravárnách. Bylo jasné, že přesun leteckých částí bude mnohem rychlejší než pozemního personálu a vzhledem k situaci na frontách nebude přejezd do jižního prostoru snadnou záležitostí. Operační části jednotek se tak musely postarat samy o sebe.

Zde bychom měli znovu připomenout, že pokud hovoříme o přesunu proudových útvarů IX. Fliegerkorpsu(J), znamenalo to v této době reálně pouze St., I., a III./JG 7 a St., I., II. a III./KG(J) 54. III./KG(J) 6 sídlila v Praze a okolí a žádné další proudové jednotky IX. Flg.K.(J) neexistovaly.

Jak jsme zmínili, rozkaz o přesunu na nová letiště obdržela JG 7 už 8.4.1945, i když byla cílová letiště následně změněna. Přesun přes Prahu do Degendorf, zahájily 11.dubna pozemní části 2./JG 7 z Burgu a 10.,11./JG 7 z Parchimu. Předpokládáme, že také I./KG(J) 54 obdržela v tomto čase podobný rozkaz a ve stejný den proto přistály v Praze-Ruzyni její první Me 262A. Ze Zerbstu přes Alt Lönnewitz přiletěl na Me 262 „<<“ (tzn. na stroji velitele I. Gruppe Hptm. Hanse Bassnera) i Ob.Fhr. Günther Eilhardt a letouny této jednotky tak byly první, které dorazily na české území. 12.dubna zahájila přesun letecká část I. a III./JG 7, dočasně umístěná v Brandis a Alt-Lönnewitz. Celý přesun neprobíhal najednou a letouny přelétávaly v malých skupinách, jak jen to bylo možné. Ani počasí Němcům nepřálo a do 14. dubna byli nuceni stěhování přerušit. V tento den hlásila JG 7, že je připraveno k přeletu do Prahy (dalších?) 22 Me 262. Z toho je patrné, že vše probíhalo postupně.

Někteří piloti JG 7 se do Prahy nikdy nedostali a síly jednotky tak už do konce války zůstaly rozděleny. Jako příklad nám můžou posloužit záznamy Ofw. Lennartze ze III./JG 7, který od 11. do 25. dubna 1945 postupně přelétával z jednoho letiště na druhé – Alt Lönnewitz (10.4.) – Brandis (11.4.) – Alt Lönnewitz (12.4.) – Brandis (13.4.) – Alt Lönnewitz (13.4.) – Plattling (14.4.) – Fürstenfeldbruck (24.4.) – Mühlendorf (25.4.).

Naproti tomu I./KG(J) 54 pravděpodobně přeletěla kompletně a do Prahy se dostaly všechny její operačně působící letouny. Samozřejmě síla obou útvarů byla neporovnatelná (viz dříve, stav z 10.4.1945).

Tímto jsme dospěli k bodu, kdy proudové stroje operačních jednotek IX. Flg.K.(J) postupně opouštěly základny v severním Německu a přesouvaly se do nového místa nasazení v Čechách a jižním Bavorsku. Další události se už týkají přímo českého území, takže si je popíšeme v samostatné kapitole.

Na tomto místě je vhodné zmínit se znovu krátce o KG 51. Po celou dobu své operační činnosti na Me 262 v roce 1944 (v podstatě šlo o její I. Gruppe) operovala pod Luftflotte West (v rámci 7.JD?) a události okolo IX. Fliegerkorpsu(J) se jí nijak netýkaly. Až 6. dubna 1945 obdrželo Lw.Kdo. West přímý rozkaz Hermanna Göringa o vyjmutí KG 51 z podřízenosti Lw. Kdo. West a jejímu zařazení pod IX. Fliegerkorps(J). Zda šlo o snahu soustředit veškeré operační jednotky s Me 262 pod jedno velení nebo o další pokus „bombardovací“ části velení Luftwaffe (tedy i velení IX. Fliegerkorpsu(J) a také „Bev.d.Führers für Strahlflugzeuge SS-Oberg-Führer und Gen.d. Waffen-SS“ Dr.Ing.Kammlera a „Bev.d.RM für Strahlflugzeuge Gen.d. Flg.“ Kamhubera) ovládat útvary s nejmodernější výzbrojí lze jen spekulovat. V každém případě přišlo 7. dubna 1945 od OKL důrazné sdělení, že na základě rozkazu vůdce zůstane KG 51 nadále v podřízenosti organizační

i operační pod Luftflotte West a nebude přesunuta pod jiné velení. Dále je velice nelibě komentována skutečnost, že Kammler a Kamhuber mohou vydávat takovéto rozkazy aniž by je konzultovali s velením Luftwaffe (OKL). Göring svůj záměr (prozatím) neprosadil.

9. dubna 1945 sídlila I./KG 51 v Leipheimu a II. Gruppe v Linzi a Hörschingu. Její síla byla postupně redukována, protože musela své stroje předávat jednotkám v severním prostoru (viz dále) a 10. dubna 1945 disponovala 15 stroji u I./KG 51 a 3 stroji u II./KG 51. Další dva vykazovala v rámci IV./EKG 1. Nadále operovala pod Luft.Kdo.West a napadala spojenecká vojska v jižním prostoru západní fronty. V této době neměla s událostmi IX.Fl.K.(J) nic společného.

IX. Fliegerkorps(J) nad českým územím

KG(J) 6 říjen 1944 – březen 1945

Jak jsme již zmínili, první útvary nově utvořeného IX.Fliegerkorpsu(J) se dostaly na naše území na podzim 1944 a jednalo se o KG(J) 6 a KG(J) 30. Zatímco druhá jednotka ze záměru přeškolení na Me 262 v lednu 1945 vypadla, část KG(J) 6 nakonec původní představu splnila.

Od října 1944 celá KG(J) 6 cvičila na letištích v okolí Prahy. Abychom si učinili představu o velikosti takovéto jednotky, uvádíme následující data. K 31.1.1945 představovala I./KG(J) 6 celkem 487 lidí, z toho 417 leteckého personálu, II./KG(J) 6 pak 569 lidí, z toho 501 leteckého personálu a III./KG(J) 6 dalších 832 lidí, z toho 656 leteckého personálu. Celkem tedy KG(J) 6 představovala okolo 1900 vojáků, rozmístěných v Praze a okolí! Na počátku února 1945 její jednotlivé části sídlily na následujících základnách:

TABULKA str. 9

Útvar měl k dispozici směs cvičných strojů od Go 145A, Bü 181, Ar 96B a Bf 109G-12 pro základní výcvik, stíhací výcvik měl být prováděn na Bf 109G-10 a K-4. Tyto verze však přicházely až po Novém roce, na podzim byly k dispozici pouze verze G-6. Podle záznamů z letového deníku Ofw. Franze Gappa a Wilhelma Niederkrügera létali příslušníci KG(J) 6 také s Fw 190. Tento typ nikdy ve stavu KG(J) 6 nebyl a záznamy pilotů potvrzují sdílení techniky s jiným útvarem. Focke-Wulfy nepochybně pocházely z KG(J) 30, která také využívala pražská letiště. Personál tak pro výcvik používal techniku, která byla k dispozici bez ohledu na jejího „vlastníka“. Jsou dokonce známy případy příslušníka KG(J) 6, který v průběhu výcviku „přešel“ ke KG(J) 30, kde následně absolvoval operační lety na Mi-Steelch (Josef Berners).

Piloti se museli při výcviku vyrovnat s řadou obtíží, mimo častých poruch motorů nebyla pro piloty zvyklé na stabilní dvoumotorové stroje jednoduchá adaptace na úzký podvozek Bf 109 a cvičné lety ze zimních letišť končily řadou havárií.* Druhou skutečností byla zásadní změna prostředí, ve kterém výcvik probíhal. Zatímco od roku 1939 do poloviny roku 1944 byl Protektorát hlubokým zázemím a ideálním cvičným prostorem, od léta 1944 se Čechy a Morava stávaly stále častěji předmětem pozornosti amerických bombardérů a zejména jejich doprovodných stíhačů. V zimě a na jaře 1945 byly Čechy již obvyklým operačním prostorem amerických stíhačů od 15., 8. a 9. Air Force, o čemž se se všemi nepřijemnými důsledky přesvědčila i KG(J) 6.

Zpočátku se výcvik pilotů KG(J) 6 obešel bez ztrát způsobených nepřátelskými stíhači, ale 3.března 1945 se letiště v Klecanech stalo cílem útoku Mustangů 55.Fighter Group, přičemž američtí letci nárokovali 8 zničených a 18 poškozených letadel. Tři zničené a 9 poškozených Bf 109 patrně náleželo právě KG(J) 6. Dalšímu střetu s americkými stíhači se KG(J) 6 úspěšně vyhýbala. Až 31.března 1945 odpoledne, přestože byla hlášena přítomnost amerických stíhačů, odstartovalo asi 20 Bf 109 od I. a II./KG(J) 6. Vzápětí došlo k leteckému střetnutí. Výsledek byl pro KG(J) 6 tragický, padl nositel Rytířského kříže Hptm. Erwin Zöllner a několik dalších letců. Rozsah boje potvrzují protivníci, piloti Mustangů 31.Fighter Group hlídající nad Prahou, kteří hlásili 18 sestřelených Messerschmittů bez jediné vlastní ztráty. V lednu byly ke III./KG(J) 6 přiděleny první dva kusy Me 262A a výcvik tak mohl být zahájen v únoru. Předpokládáme, že k přeškolení na Me 262 byly určeny nejzkušenější piloti. Tento záměr potvrzuje zpráva z 21. března 1945, ve kterém se uvádí stanovisko IX.Fl.K.(J) k této otázce. K přeškolení na Me 262 měli být přijímáni (určení) pouze nositelé Železného kříže ve zlatě. Pravděpodobně to souviselo s nedostatkem proudové techniky pro výcvik a Luftwaffe si chtěla být jista, že vložené úsilí nenarazí na nedostatek zkušeností pilota a vrátí se velice rychle zpět. Samozřejmě ve formě pilota schopného ovládat Me 262. Záměr to byl sice logický, ale realita byla poněkud jiná. Rozhodně ne všichni piloti KG(J) 6 absolvoující lety na Me 262 tuto podmínku splňovali.

Samotné přeškolení probíhalo skutečně bleskovým tempem. Ze vzpomínek

* Žádost byla směřována na Luftflotte West, protože předpokládáné nové základny proudových jednotek měly ležet v prostoru jeho působnosti, tzn. v jižním Německu.

* viz Luftwaffe over Czech Territory 1945, JaPo, 2001

a dat pilotů KG(J) 6 vyplývá, že velitelé jednotky, tzn. Hogeback a Baasner, se o výcvik personálu příliš nestarali. Sice absolvovali přeškolení pro sebe a Stab./KG(J) 6, ale letový personál jednotlivých Staffel prošel výcvikem pod vedením svých velitelů. Pravděpodobně nejvíce se angažoval velitel 9./KG(J) 6 Oblt. Helmut Oberdieck, jehož návrh postupu byl následně převzat i 7. a 8. Staffel.

Předpoklad délky přeškolení byl 1-2 (!) dny na jednu Staffel. Instruktáž (zřejmě technická) byla prováděna v Chebu (dle Oberdiecka), nevíme však, zda to bylo pravidlem. Pilotů bylo mnohem více než letadel. Vlastní cvičné lety na Me 262 probíhaly v Praze, alespoň tak je to potvrzeno z letových deníků. Oberdieck se ve svém postupu přeškolení zaměřil i na zkrácení odletu a přiblížení k letišti a také rolování na zemi. Je to jasný důsledek nedostatku paliva a nebezpečí ze strany amerických stíhačů.

Záznamy v letovém deníku Ofw. Franze Gappa (8./KG(J) 6) potvrzují uvedené skutečnosti. Do začátku března (do 4.3.1945) létal na Bf 109 a cvičných strojích, kde působil i jako instruktor. Po tomto datu měl 14-ti denní přestávku, kdy zřejmě absolvoval teoretické školení pro lety s Me 262. 18. a 19. března prodělal tři lety na Ar 96B, ale opět pravděpodobně jako instruktor. Až 28.3.1945 provedl z Ruzyně své první dva lety na Me 262A „červená 2“ v délce 6 a 8 minut, následující den pak 54 minutový výškový let na Me 262A „červená 1“. Před svým prvním startem na Me 262 tedy prodělal pouze teoretickou přípravu. Nutno však podotknout, že se jednalo o zkušební letce, protože zmiňovaný první vzlet na Me 262 byl jeho 1635. letem.

Skladba cvičných letů na Me 262 byla následující. Dva krátke (šesti a osmiminutové) lety v okolí letiště („Platzflug“), jeden výškový let do 9200 m („Höhenflug“), let na jeden motor (Ein TL Flug“), při kterém Gapp nárokoval sestřel Liberatoru, let ve dvojici („Rotte Flug“) s naváděním ze země a let ve dvojici se střelbou („Rotte Flug Schiessen“). To vše mezi 28. březnem až 4. dubnem 1945. Celkový nálet těchto cvičných letů činil 3h a 2 minuty. Obdobně můžeme zmínit i Wilhelma Niederkrügera. Od konce listopadu 1944 prodělal precvičení v Praze-Ruzyni a létal na Bü 181, Fw 44, Ar 96B a Fw 190. Intenzita letů se prudce snížila na konci ledna a v únoru si provedl pouhé dva vzlety s Ar 96B a Fw 190. Další dva lety na stejných typech stihl do 6. března a pak následovala do 11. 3. 1945 přestávka, zřejmě opět vyplněná teoretickou přípravou. Tento den vzletl ve 14:17 h z Ruzyně ke svému prvnímu letu s Me 262, „černá 4“ a po 10-ti minutách v pořádku přistál. I on nebyl žádným nováčkem a premiérový let na Me 262 byl jeho 1070. v pořadí. Dále pokračoval dvěma krátkými lety v okolí letiště („Platzflug“), jedním neidentifikovaným letem („Zufliegen“??) a letem výškovým („Höhenflug“). Následoval průzkum počasí („Wetteraufklärung“), kdy z Ruzyně přeletěl do Larzu (místo není řádně čitelné) a návrat zpět do Ruzyně. Dále pilot pokračoval dvěma lety v okolí Ruzyně („Platzflug“) a zápisník náhle končí. Důvod není jasný.

Z průběhu stíhacího výcviku obou letců vyplývá, do jaké míry velení nekriticky spoléhalo na jejich schopnosti z předchozího působení u bombardovacích útvarů. Zkušební bojovní letci základní pilotáž Me 262 zřejmě bez problémů zvládali, ale potřebné návyky stíhacího pilota ve většině případů ihned nezískali. Nedůsledný výcvik se také neobešel bez drobných poškození nebo nehod a výjimečně končil i zřícením stroje. III./KG(J) 6 udává mezi lednem a 31. březnem 1945 ztrátu celkem 7 strojů Me 262A.

Jak zaznamenává staniční služební kniha Četnické stanice Hostivice, obce ležící na okraji letiště v Praze-Ruzyni, došlo dne 19. března 1945 k zřícení vojenského letadla u Chýni. K udržení pořádku byla na místo v 15 hodin vyslána hlídka dvou četníků. Dle pamětníků skutečně u obce, v dnes zastavěné lokalitě, havaroval proudový stroj, ale více podrobností nebylo zjištěno.

Další tragické havárie během výcviku vzácně zaznamenávají lokální dokumenty. Dne 2. dubna 1945 v 17.45 hodin smrtelně havaroval u obce Košťov jihozápadně od Ústí nad Labem Uffz. Günter Heinz Blüthchen (*29.5.1923, Berlin). Letadlo bylo zcela zničeno a pilotovo tělo úplně roztrháno. Přesto policejní hlášení, patrně na základě osobních dokladů nalezených u letce, zaznamenává jeho jméno a rovněž příslušnost k „7. Kampfgeschwader 6“. Očitým svědkem havárie byl zámečnický učeň Gerhard Rizha z Trmic: „*Mohlo být tak kolem 17.30 hodin ... v Košťově jsem nad sebou slyšel svištění, podíval jsem se na horu a zahlédl letoun letící od Žandova, který mě asi ve výšce 500 metrů přeletěl, potom se naklonil, a když přeletěl Čertův kámen musel explodovat ve vzduchu a zřítit se. Já jsem slyšel jen ránu ... Protože jsem měl být doma v mých prarodičích v 18 hodin, pokračoval jsem v cestě. Až potom, co jsem prarodičům o neštěstí řekl, jsem mohl na místo zřícení. Tam už mezitím přišel lesní Jagel z Milbohova, který nás tam nepustil.*“ vypověděl 6.4.1945 do policejního protokolu.

Někdy těsně po 5. dubnu 1945 havaroval další, tentokrát dvoustupňový Me 262 u obce Pátek nad Ohří. Událost zaznamenává školní kronika sousední obce Radonice nad Ohří: „*Asi počátkem měsíce zřítilo se za Pátkem něm. letadlo (nový typ – turbínové). Oba piloti uhořeli. Později převezeni na nás*

hrbitov a zde dáni do márnice.“ Letadlo havarovalo na pole západně od Pátku, patrně během pokusu o nouzové přistání. Stroj nebyl zásadně poškozen, ale vznítit se a, jak uvádí kronika, oba letci uhořeli. Přesný datum havárie ani totožnost obou letců se dosud nepodařilo ověřit.

V průběhu výcviku dne 26. března 1945 došlo u III./KG(J) 6 k výměně na postu velitele, kdy dosavadní velitel Hptm. Hans Baasner převzal po zraněném Majoru Ottfriedu Sehrtovi (zraněn 25.3.1945) velení nad I./KG(J) 54. Novým velitelem se stal Oblt. Helmut Overdieck.

Nadále probíhaly přesuny personálu určeného k přeškolení na Me 262. Například 7. dubna 1945 IX. Flg.K.(J) informoval 9. Fl.Div. o nastávajícím přesunu 8 důstojníků včetně 3 majorů ke KG(J) 54 a 4 důstojníků včetně majora a kapitána ke III./KG(J) 6. Z toho je vidět, že nejzkušenější piloti byli soustředováni do III. Gruppe, která jediná přeškolení na Schwallbe prováděla. Zároveň to potvrzuje, že výcvik stále spadl do odpovědnosti 9. Fliegerdivision(J).

Také o tři dny později, 10.4.1945, hlásil IX. Flg.K.(J) přesun letců z I. a II./KG(J) 6 ke III. Gruppe. První Gruppe opustili Maj. Haller (její velitel), Hptm. Traxlmayr, Hptm. Burghard a Hptm. Bertram, druhou pak Hptm. Kunze, Hptm. Zöllner, Hptm. Beck a Obltn. Sichritz.

Zajímavostí je zmínka o „Hptm. Zöllnerovi“. Pokud se jednalo o Hptm. Erwina Zöllnera, pak musí být zpráva nepřesná, protože ten 31.3.1945 zahynul při střetu s americkými stíhači. Protože zdrojem informace je zachycená radiokorespondence britskou výzvednou službou, mohlo dojít k chybě při zápisu data a ve skutečnosti se jednalo o 10. března 1945, je to však pouze spekulace. Přesto i tato zpráva potvrzuje záměr soustředit nejzkušenější personál do III. Gruppe pro výcvik na Me 262.

Po celou dobu sledovali působení Me 262 na pražské Ruzyni i spojenci, jejichž průzkum tak potvrzuje německé údaje o tomto typu u III./KG(J) 6. Přestože nelze tvrdit, že leteckým průzkumem odhalené počty Me 262 jsou opravdu všechny, údaje jsou to zajímavé.

TABULKA str. 11

Jasně patrný je postupný nárůst počtu Messerschmittů, což odpovídá i údajům německým. Od ledna do konce března 1945 obdržela III./KG(J) 6 celkem 13 strojů Me 262 a jak bylo výše zmíněno 7 z nich ztratila během výcviku. Její „aktuální“ síla tedy koncem března 1945 činila 6 strojů.

Přibližně v polovině března přibyla do Prahy další jednotka s proudovou technikou. II./KG(J) 54, která byla ve Fürstenfeldbrucku ve výcviku, vytvořila pod vedením Hptm. Kornagela tzv. „Ausbildungs-Kommando II./KG(J) 54“ a jejich 6 Me 262 bylo přesunuto do Prahy. O jejich přítomnosti nepochybně hovoří záznamy v letových denících Fw. Hagena z 5./KG(J) 54 a Oblt. Wolfganga Löheho ze 6./KG(J) 54. Löhe létal na Me 262 v Praze-Ruzyni od 16. do 23. března 1945 (podrobněji viz dále) a Hagen mezi 29. březnem až 12. dubnem 1945. II./KG(J) 54 tak posílala své piloty na dokončení výcviku do Prahy, přičemž v polovině dubna už zde zřejmě někteří z nich zůstali a zapojili se do bojů spolu s I./KG(J) 54. Při posuzování počtů Me 262 odhalených spojeneckým průzkumem v Praze se tak musí brát v úvahu i přítomnost šesti Me 262 Ausbildungs-Kommando II./KG(J) 54.

Na začátku dubna 1945, před příletem dalších útvarů IX. Flg.K.(J) na české území, tak III./KG(J) 6 stále nedosáhla operační způsobilosti. Výcvik na virtuálním Bf 109G a K probíhal, ale rozhodně nebyl dokončen. Při střetu se spojeneckými stíhači, jakým byl například náhodný boj z 31. března 1945, neměli piloti KG(J) 6 mnoho šancí. Poslat je v tomto stavu do operační činnosti nebylo možné. Přeškolení na Me 262 běželo pouze u III./KG(J) 6, ale počet jejich letadel byl nízký. To samozřejmě bránilo větší intenzitě výcviku a případně operační nasazení by nepřineslo žádný zásadní zvrst v síle proudových jednotek Luftwaffe. Útvar tak pokračoval v programu přeškolení a také oficiální dokumenty Luftwaffe jej stále vedly ve výcviku. Vše měl změnit až přesun skutečně operačních jednotek IX. Flg.K.(J).

Přes tato fakta nalezneme v letovém deníku Franze Gappa zajímavý záznam z 30. března 1945. Vzletl z Ruzyně v 16:00 na Me 262, „červená 7“ a po přistání v 16:28 nahlásil sestřel Liberatoru. Let hlásil jako „Ein TL Flug“, tzn. let na jeden motor. Pravděpodobně to byla součást výcviku, kdy se piloti museli seznámit s chováním Me 262 při letu na jeden motor. Kde a za jakých okolností se Franz Gapp setkal s americkým bombardérem není známo. Vzhledem k délce letu to nemohlo být daleko od Ruzyně, ale tento den není hlášena žádná ztráta B-24 amerického letectva.

Spojenecký průzkum (15.AF) zaznamenal v první polovině dubna následující počty Me 262 v Praze Ruzyni:

TABULKA str. 12

Uvedené Schwalbe určitě náležely ke III./KG(J) 6 a Ausbildungs-Kommando II./KG(J) 54.

Operační nasazení IX. Fliegerkorpsu(J) v Čechách

V době přesunu operačních proudových jednotek IX. Flg.K.(J) do pražského prostoru, tzn. po 11.4.1945, spadala tato oblast do operační podřízenosti

Luftflottenkommando 6 (Lfl.Kdo.6), které odpovídalo za střední oblast východní fronty. Většina jeho operačních jednotek se nacházela na Moravě, fronta byla právě v okolí Ostravy a v rámci Lft.Kdo.6 spadala pod VIII. Fliegerkorps. Dále v zázemí, tzn. i v okolí Prahy, se nacházely především transportní jednotky nebo útvary na přezbrojení. Administrativně podléhal tento prostor Luftgau VIII, který samozřejmě také náležel pod Lft. Kdo.6. Tato složka se starala především o zázemí operačních útvarů, jako bylo zásobování pohonnými hmotami, dodávky munice, oprava techniky a protiletadlová obrana leteckých základen.

Je zajímavé, že IX.Fliegerkorps(J), tedy operační část Luftflotte Reich, byla přesunuta na území spravovaném Luftflotekommandem 6, resp. Lg.Kdo. VIII, aniž by nad ní mělo Lft.Kdo.6 nějakou pravomoc. Pravdou je, že na operační nasazení Lft.Kdo.6 to nemělo příliš velký vliv, protože bojové útvary byly dislokovány více na východě, na Moravě. Určitě to však znamenalo zásah do zásobování palivem, což byl velice palčivý problém a také do protiletadlové obrany letišť v okolí Prahy.

Nemůžeme říci, že by se zde proudové jednotky objevily nečekaně a bez jakékoliv přípravy. Pražská Ruzyně figurovala v úvahách Luftwaffe jako vhodná operační základna proudových stíhačů už dříve. V seznamu 25 letišť vhodných právě pro proudové stroje z 25.3.1945 je jako jediná z českého prostoru zmiňována právě Praha-Ruzyně (zřejmě především pro její betonovou vzletovou dráhu, což byl ideální předpoklad působení Me 262). Dokument popisoval zamýšlené posilování lehkého a středního flaku, zaměření protiletadlové obrany (přednostně na vzletové dráhy, pak na ostatní zařízení), atd. Výsledky měly být hlášeny do 15.4.1945 na Lft.Kdo.Reich. Na konci března a začátku dubna se posilování protiletadlové obrany vybraných základen stalo důležitým úkolem.

Operační části Lft.Kd.6 však ve svých materiálech přilet IX.Flg.K.(J) vůbec nezaznamenaly, přestože se usadil v jejich prostoru. Pravděpodobně, ale to nemáme potvrzeno, byl informován pouze Luftgau VIII jako přímý administrativní správce. Pro Lfl.Kdo.6 to tedy jistě znamenalo přítěž.

Jak jsme již zmínili, přesun probíhal po částech a jednotky nezačaly okamžitě s bojovými akcemi. Z letového deníku Obr.Fhr. Günthera Eilhardta (I./KG(J)54) je patrná přestávka v létání mezi 11. a 17. dubnem, kdy se zřejmě čekalo na přilet dalších Me 262 a personál se seznamoval s novou základnou. Podobně hovoří i záznamy příslušníků JG 7. Například Lt. Fritz R. Müller (11./JG 7) se po svém nasazení z Larzu 9.4.1945 znovu utkal s nepřítelem až 17. dubna 1945, kdy už startoval z Prahy. Opět je zde nekolidakenní přestávka, během které se musel dostat do Prahy. Víme, že mu v tom několikrát zabránilo špatné počasí a v Ruzyni přistál až 16. dubna. Přestávku v nasazení možná nezpůsobil jen přesun. Jednak v období mezi 11. a 15. dubnem Američané neprovedli žádný rozsáhlejší útok a rovněž nepřízeň počasí nad střední Evropou omezovala letecké operace.

V kontrastu s relativním klidem u I./KG(J) 54 a JG 7 nám zajímavý záznam nabízí letový deník Franze Gappa z 8./KG(J) 6. Dne 12. dubna 1945 vzletl ve 12:40 z Prahy-Ruzyně s Me 262, „červená 3“ na bojový let a po přistání ve 13:45 nárokoval sestřel P-38. Znovu však americká strana neregistruje tento den žádnou ztrátu Lightningu. Pokud se Gapp skutečně setkal s P-38, jednalo se pravděpodobně o průzkumný stroj. Nejzajímavějším je však označení letu jako „Feindflug“, tzn. bojový nebo operační. Toto je nejránější (námi) ověřený záznam o bojovém letu příslušníka III./KG(J) 6 na Me 262.

Ve stejný den na Plzeňsku je dokumentována také jedna havárie. Situační zpráva Okresního velitelství četnictva v Kralovicích krátce zmiňuje nouzové přistání německého stíhacího letadla u Dřevce bez zranění pilota nebo pilotů. Drobnou válečnou událost doplňují vzpomínky MVDr. Bohumila Vondráška z blízkých Kozlan: *„Jedno letadlo havarovalo někdy už počátkem revoluce, snad v květnu ... v Kralovicích byla tzv. revoluční nemocnice, kam byli umístěni osvobození vězni z transportu v Žiblí. V té době tu spadlo letadlo, šlo snad o prototyp tryskového nebo turbínového letadla, byli to dva piloti, ti byli popáleni, přistáli směrem na Dřevce a ty v té nemocnici také ošetřovali, i když to byli Němci a byli tam vězňové.“* K havárii došlo v polích poblíž křižovatky silnice od Dřevce a Černíkovice, vrak letadla téměř okamžitě rozebrali a jedním nákladním autem odvezli technici nezvykle oblečení v běžných, civilních šatech.

Zdá se, že zatímco nově přibýlé jednotky, tzn. St., I. a III./JG 7 a I./KG(J) 54 měly po přesunu krátkou přestávku v boji, III./KG(J) 6, dosud ve výcviku, byla prohlášena za operační. Důvodem však nebyl dokončený výcvik personálu, ale přilet operačních útvarů IX.Flg.K.(J).

16.4.45

Relativní klid však netrval dlouho. Jak se zmenšovalo území Třetí Říše, zvyšovala se i koncentrace letadel na českých letištích a v pražském prostoru se nyní soustředila velká síla německých bojových jednotek. Německé prameny uvádějí 16. dubna 1945 na Ruzyni 197 letadel, dalších 170 v Praze Kbělích, 101 letadel v Klecanech a například 200 v Plzni. Většina z uvede-

ného počtu nebyly operační stroje, ale už jsou zde jistě zahrnuty Me 262 IX.Fliegerkorpsu(J).

Americký letecký průzkum, který provedl F-5 Lightning od 5.Recon Group 15.AF z Itálie, zaznamenal tento den na Ruzyni celkem 61 (!) kusů Me 262 (a dalších 40 pístových strojů). Během přeletu průzkumného letadla ale byla základna částečně zakryta oblačností a proto počty zaznamenaných letadel nemusí být úplné. Už samotný počet 61 Me 262 je značný a je vidět, že přesun ze základen v severním Německu učinil z Prahy-Ruzyně významný cíl pro Spojence. Víme, že přibližně 6 jich bylo ze III./KG(J) 6, okolo 6-ti disponovalo Ausbildungs-Kommando II./KG(J) 54, dalších zhruba 20 pocházelo z I./KG(J) 54, zbylé, tzn. okolo 30, náležely do I. a III./JG 7. Další stroje však stále přilétaly, jak jsme popsali výše.

Nepodařilo se prokázat, že by soustředování Me 262 v Čechách bylo příčinou mohutného úderu amerických stíhačů dne 16.dubna. Patrně šlo jen o plnění plánu bombardovací ofenzivy, jak ostatně ukazuje totožná operace provedená jen o 5 dní dříve. Již dne 11.dubna krátce po poledni přeletěly západočeské regiony Tachovsko a Domažlicko bombardéry 2.Air Division směřující nad tovární letiště a letecké závody Messerschmitt v Obertraublingu u Regensburgu. Právě tento podnik i přes několik předchozích útoků stále produkoval nové Me 262. Podnik byl jedním z několika cílů kombinovaného útoku proti železničním uzlům a leteckým základnám v jižním Německu. Nad Čechami a Bavorskem se pohybovalo kolem 2500 letadel od 8.Air Force, přesto byl ztracen jediný bombardér od 398.BG a stíhač doprovod, zřejmě díky zákazu útoků na pozemní cíle, neutrpěl žádnou ztrátu.

Na 16.duben připravilo velení 8.Air Force obdobný útok, ve výsledku zcela protikladný předchozí poklidné akci. Bombardovací svaz tří stovek B-24 od 2.Air Division odpoledne kolem 15:30 hod napadl nádraží v Landshutu. Jedinou ztrátou způsobenou nepřátelskou činností byl protiletadlovou palbou zasažený B-24 Liberator 44-10536 od 448.BG. Doprovodní stíhači 355.FG sice nahlásili zpozorování desítky Me 262, ovšem bez vzájemného kontaktu. Krátce před 16:00 hod následoval útok svazu B-17 od 1.Air Division na železniční zařízení v Regensburgu a okolí.

K podpoře odpolední mise bombardérů vzletlo přes 900 stíhacích Mustangů a Thunderboltů, které vedle obvyklého přímého doprovodu bombardérů provedly dosud nejrozsáhlejší útok proti základnám Luftwaffe. Podle americké strany bylo na zemi zničeno celkem 724 a poškozeno dalších 373 letadel. Zcela výjimečná akce, s výsledkem dvojnásobně převyšujícím dosud provedené úderu, byla zaměřena zejména na letiště v Bavorsku a Čechách. V 14:55 hod zaznamenala pražská služba CPO zahájení útoku na letiště ve Kbělích, po 15 min následovaly Letňany a Čakovice. Jeho aktéry byli Mustangy od 4.Fighter Group, následování 503.Squadron 339.FG. Letci 78.FG zaútočili na letiště v Kralupech n/Vl. a Klecanech a kolem 16 hod se připojili k útokům v prostoru Kběl. Akce nad Prahou stála Američany 9 letadel, tři letci přišli o život. Mezi stovkami zničených letadel v pražském prostoru se obávaný protivník Me 262 objevuje výjimečně, pouze Lt. Francis E. Harrington od 83.Squadron 78.FG zničil jediný kus. Z okolností vyplývá, že se nacházel na travnatém letišti v Klecanech. Zde však přítomnost Me 262 není pravděpodobná.

Z neznámých důvodů útoky minuly nejdůležitější pražskou základnu v Ruzyni. Fotonogram služby CPO dokonce výslovně zmiňuje, že Ruzyně napadena nebyla, ale pouze zde došlo k havárii letadla. Jednalo se o P-51 Mustang, který se zřítil do Šáreckého údolí na východním okraji základny. Pilot Capt. Robert Holmes z 82.Squadron 78.FG zahynul.

Přesto je první významná aktivita Me 262 v Čechách doložena. Dne 16.dubna 1945 vyslalo XIX.TAC 9.Air Force, podporující postup Pattonovy 3.armády, do prostoru vymezeného Prahou, Plzní a Mariánskými Lázněmi (uváděno Marienberg) stíhací bombardéry 368.FG. Tři desítky nasazených P-47 Thunderbolt uskutečnily během dne 3 průzkumné mise, jejich činnost souvisí s dvaceti útoky na vlaky, vozidla a koňské povozy, které se odehrály na Kladensku, Rakovnicku a Lounsku. Během druhého denní mise vyměnilo 12 Thunderboltů 397.Squadron/368.FG obvyklé koňské povozy za útok na nepřátelské letiště v prostoru L-6689, patrně Prahu-Ruzyni, kde zničili 5 a poškodili 6 letadel Ju 52 a Ju 88. Zřejmě nad tímto cílem se setkali se skupinou 12 Me 262 a v následném souboji měli Lt. Vernon O. Fein a Lt. Hanry A. Yandel dva z nich sestřelit.

Havárii jednoho Me 262 připomíná kronika Řeporyj, obce na západním okraji Prahy jen nedaleko letiště v Ruzyni. „sestřelena nad obcí německá turbína, pilot seskočil v bývalé cihelně u závor. Letadlo spadlo na cestě ke mlýnu před domem p. Vil. Staško čp. 498, rozbořila plot se zdvím a požárem zničena střecha.“ Uhasit oheň, který se rychle rozšířil na střechu blízkeho domu čp. 498, přispěchal rychle místní hasičský sbor doprovázen německými vojáky dočasně umístěnými v obci. Po válce byla postižená rodina Stašků za škodu na rodinném domku finančně odškodněna. Dle amerických letců se souboj odehrál nad letištěm 6 mil západně od Prahy, udávaný čas souboje 14:30 hod souhlasí s hlášením CPO zmiňující detona-

ce a dým ve směru Jinonic. Méně jistoty je v lokalizaci napadeného letiště, vzhledem k operačnímu prostoru 368.FG by mohlo jít i o rozestavěnou dráhu u Žatce, ale údaj o zničení typů Ju 52 a Ju 88 nás vede spíše k úvaze o Praze-Ruzyni.

Do průzkumných misí nad Čechami se od XIX.TAC okrajově zapojila také 367.FG, která se s denním skóre 60-39 na zemi zničených-poškozených letadel nepřítel stala nejúspěšnější v rámci 9.Air Force (figurují také 2-1 Me 262).

Rovněž na letištích v Bavorsku jsou mezi zničenými stroji Me 262 zastoupeny minimálně, Maj. Joseph Thury a jeho „flight“ od 505.FSq/339.FG náhodně objevil jižně od Mnichova dálnici přeměněnou na letiště, kde následně zničili 20 letadel včetně Me 262. Patrně totožné místo našli také letci 38.Sq/339.FG a Capt. John W. Kavanaugh zde zničil další Me 262. Konečně nad rakouskou základnou Hörsching sestřelil v 15:30 hod Maj. Eugene E. Ryan z 338.FSq/55.FG přistávající Me 262. Zasažený stroj se zřítíl mezi stromy na kraji letiště a pravděpodobně pocházel od II./KG 51.

Další souboje nad Bavorskem byly v německé režii, bombardovací P-38 Lightning od 82.FG 15.Air Force byly při náletu na železniční most v jižním Bavorsku napadeny 5 Me 262. Lightniny předčasně odhodily své bomby a němečtí útočníci se stáhli. Skupina 14 Me 262 (zdroj Ultra) večer kolem 18 hodin napadla svaz B-26 a Gen.lt. Adolf Galland údajně při prvním použití raket R4M sestřelil 2 bombardéry. Nárok velitele JV 44 souhlasí s pohřešováním strojů 42-96067 a 42-96225 od 322.BG během večerního náletu na Kempten. Třetí Marauder 44-67894 od 387.BG sestřelil flakem blízko švýcarských hranic.

Z pohledu německé strany popisuje situaci v Čechách hlášení Luftgau Kdo. VIII., uvádí průnik 120 anglo-amerických bitevních, stíhacích a průzkumných letadel od Domažlic po Kolín a Mělník. Hloubkové útoky výslovně zmiňuje v prostoru Roudnice n/L, Kolečovic, Města Touškova, Nového Boru, Lisé n/L, Tábora a Klatov. Útoky zaměřené na letiště byly provedeny v Klatovech, Žatci, Praze-Kbelých, Praze-Ruzyni, Kralupech n/VI., Klecanech a Českých Budějovicích. Rovněž je zmíněno sestřelení 7 strojů včetně 5 Mustangů.

Prímé dokumenty o aktivitě Me 262 z Prahy-Ruzyně však pro tento den nemáme.

17.duben 1945

Významnější vzdušná střetnutí se odehrála následující den 17.dubna 1945. Primárním cílem bombardérů 8.Air Force byla železniční zařízení v Drážďanech, na která se mělo zaměřit celé uskupení 450 strojů 1.Air Division posílené ještě o dvě stovky bombardérů 3.Air Division, dohromady 19 bombardovacích skupin. Menší svazy měly napadnout cíle v Čechách, nádraží v Ústí n/L bylo cílem pro samostatný 13.Bomb Wing, nádraží Roudnice n/L a blízké sklady paliva v Hněvčicích měly zničit 93.Bomb Wing. Plány operace významně narušilo nepříznivé počasí, které jednak bylo příčinou navigačních omylů, jednak oblačnost nad cílovou oblastí donutila řadu jednotek k opakování náletu, proto se bombardování Drážďan protáhlo od 13:47 do 15:12 hodin. Vše se dělo pod intenzivní palbou protiletadlových děl z oblasti severočeského Mostu i samotných Drážďan, která způsobila ztrátu 4 bombardérů, další dva stroje se zřítily po vzájemné strážce.

Do nepříhodné situace v prostoru Drážďan zasáhlo několik desítek Me 262. Letci z formace 38 bombardérů 401.BG na čele svazu zahlédli patrně první, připravující se německé proudové stíhače. Následující formace 33 strojů 398.BG již čelila jejich útoku, kterým byly vážně poškozeny tři bombardéry. „A few minutes after bombs away we were attacked by Jet's. The ship on our right wing got hit pretty bad, but no one was hurt...“ zaznamenal S/Sgt. Frank M. Mackey, spodní střelec B-17 44-4896 v sestavě horní 600. Squadron.

Jen 3 minuty před odhozením bomb v 13:50 hodin zpozorovali skupinu 6-7 Me 262 také letci 91.BG, vzpomínky na svoji dramatickou 33.misi publikoval Mike Banta: „On the mission of the 17th of April, 1945, our crew had been chosen to fly deputy lead of the 324th Bomb Squadron. In this position we led the high right element of the squadron and would take over as squadron lead if the lead ship was unable to continue to lead the squadron for any reason. All went well till our squadron passed the IP and started on our bomb run. We were flying in as close formation as possible to leave a good bomb pattern in the strike area. Flak had just begun to explode as the anti-aircraft gunners searched for our range. We were easy for them to spot, as our con-trails were heavy that day, pointing like fingers in the sky toward our squadron as it flew straight and level on its bomb run. Suddenly, every gun on our ship seemed to open fire at once. Flying as leader of the high element, my attention was on the lead ship but in my peripheral vision appeared small explosions starting fifty yards in front of us and continuing in a straight line for perhaps another hundred yards. Next in my vision, between our aircraft and the lead aircraft, a distance no greater than thirty five yards, flew the most beautiful aircraft I had ever seen. It was an Me 262, and was so close that I could clearly see the pilot looking at me as he flew by...“

An element of three Me 262s had attacked our element of three B-17s coming in through and hidden by our con-trails until the last moment. I looked around and found we were the only B-17 left in our element. The crew reported seeing both wing-men still flying under control in an eastward direction. We thought they were trying to reach the Russian lines so as to make emergency landings in Allied territory. I moved our ship, Yankee Gal, the only remaining ship in our element over and flew as second right wing-man off the lead ship. The gunners continued to fire at the Me 262s as they appeared to be turning for a second pass but our little friends, the P-51s dove down from above and herded them away from our formation. In seconds the encounter was over. We couldn't believe that in one pass the Me 262s had shot down two of our squadron. That's how lethal the four twenty millimeter cannons carried by the German jets were. Our guardian angles were with us again for the explosions we had seen fifty yards in front of our B-17 were twenty millimeter cannon shells meant for us. The encounter was over in seconds but our right wing-man, Lt. Camp and his crew, flying Skunk-face II, were the last crew in the 1st Division of the mighty Eighth Air Force to be lost in air-to-air combat, eight of the crew were killed in action with one, the tail gunner, taken as a prisoner of war. Our left wing-man, Lt. Moyer and his crew, flying The Ruptured Duck, had two of his crew, the tail gunner and radio man, wounded in action. The aircraft was so badly damaged by the attack that Lt. Moyer had to make an emergency landing in Allied occupied Germany. The B-17 was declared salvage.“

Ihned po misi 1./Lt. M. Banta poskytl své svědectví pro dokument MACR „The aircraft B-17-G, 44-6568 ... was hit immediately before bombs away. The right wing tip appeared to be hit badly and pieces of metal were seen to tear off of the wing. The ship left formation under control and was observed to hold a straight course off of the target. It did not make a turn to return to our lines but instead held a heading approximately that of the bomb run. The aircraft was watched for several minutes after it left formation and no fires were visible. The aircraft also seemed to be well under control, and, the chances for the crew to escape seemed very good. No men were seen to leave the aircraft or parachutes open.“ Další Me 262 zaútočily na horní 323.Squadron, navigátor 43-38035 „Anxious Angel“ Lt. Paul Katz si zaznamenal do deníku: „We got out of the Flak alright but these jets made a pass at our element. J-Jig who was leading our element was hit. Two 30mm shells hit it. One in the tail and one in the ball turret. The one that hit the ball turret smashed it open and got the gunner. He fell out but his leg got hung up and lay there dangling in the air dead for about three minutes. The vibrations and air finally shook him loose and fell the 21.000 feet the ground...“ Zasaženým strojem byl 44-83263 „Ragan's Raiders“, střelec spodní věže S/Sgt. Donald W. Pubentz zahynul.

Dalším vážně poškozeným strojem byl vedoucí stroj 401.Sq „Blood n' Guts“ 44-8324 zasažený do zadního střeliště. Střelec „Anxious Angel“ S/ Sgt George Odenwaller zaznamenal útok: „I know I got one and possibly two ME-262's - both came around from the 6 o'clock level together and at about 600 yard out. As I fired, the a/c on the left blew out black smoke and then at about 300 yards out the a/c on the right belched black smoke and fire in his port engine. [He] flew right under me while looking up at me - I saw his face. As I wheeled the turret to the left to follow them, both broke left and dove away.“

Několikavteřinové střetnutí Me 262 s formací 91.BG rychle ukončily doprovodné Mustangy, které již nedovolily opakování útoku. Formaci spodní 324.Sq však opustil vážně poškozený Flying Fortress 44-6568 „Skunk Face III“, následně se zřítíl východně od Drážďan, 8 členů posádky včetně velitele 1./Lt. Harry V. Campa zahynulo, zachránil se pouze zadní střelec.

Druhou a poslední obětí německých proudových stíhačů dne 17.dubna se stal B-17G 43-38085 z 366.Sq formace 305.BG. Dokument MACR uvádí: „1 Jet A/C made a pass at the formation and rammed the subject A/C, tearing off the outer panel of left wing. The E/A blow up after collision and the B-17 went down in a gradual dive going out of sight into the high clouds through which the formation was flying. Not known whether ramming was intentional or not.“ Zpráva zcela výjimečně koresponduje s nárokem německého letce Hptm. Georg-Peter Edera z II./JG 7. Jeho Me 262 se během útoku srazil s americkým bombardérem, Hptm. Eder se zachránil na padáku a nárokoval svoje 78.vzdušné vítězství. Osud posádky osmi mužů z 43-38085 zůstal neznámý a rok po tragédii dne 18.dubna 1946 byly prohlášeny za mrtvé. Nový radio-operator sousedního bombardéru Sgt. Kenneth S. Clay, původně boční střelec B-17G 43-38085, v roce 1995 stále pátral po jejich osudu a vzpomínal: „I was the waist gunner on this crew, until all waist gunners were removed on March 4, 1945. After this date no waist gunner were on any 305th crew. I was on this april 17th raid as a radio operator on another aircraft. When the Me-262 collided into the B-17 it exploded and the Me-262 pilot parachuted. The wing of the B-17 was cut off at the No.1 engine, it rolled over on its side with the broken wing down, no smoke or fire was seen and no parachutes. The plane had it's full bomb load aboard, perhaps they did level out and get control of the plane... the last three No of plane „085“ and its name „County Boys Paradise.“ Doplňme, že místo havárie se podařilo identifikovat až v roce 1999 na jižním okraji Drážďan, v současnosti stále probíhá pokus o identifikaci ostatků posádky.

Patrně jako poslední se s Me 262 setkala 303.BG. V pořadí jednotek 1.AD nalétávala na cíl jako devátá. Hustá oblačnost ale způsobila, že zaměřit a přesně odhodit bomby provedla jen spodní 358.Squadron. Celá formace proto musela otočit a pokus opakovat. V ten okamžik podle Sgt. Richarda Bowlera, navigátora 43-37597 „Earthquake McGoon“ (letoun se před dokončením obratu stal obětí flaku a zřítíl se u Libkovic na Mostecku) zaúčtovaly tři Me 262 bez viditelných účinků na spodní 358.Squadron.

Významnějším úspěchům německých stíhačů zabránily doprovodné Mustangy, 67.Fighter Wing vyslal k přímé ochraně bombardérů 1.Air Division celkem 257 resp. 230 stíhačů. První se s Me 262 utkali v 14.00 hodin letci 20.FG, když 1./Lt. Robert M. Scott jeden poškodil jižně od Drážďan. Ve stejném prostoru o půlhodinu později poškodil další F/O Jerome Rosenblum. Ve 14.00 se do odražení nepřátelských útoků zapojila také 364.FG, jejich 17 Mustangů od 383.Sq se v 20.000 stopách utkalo s Me 262 útočící na bombardéry. Ve stíhání unikajících Me 262 pokračovali na jih a v prostoru mezi Drážďany a Prahou pokračoval boj s 7 Me 262, v 14.25 hodin poškodil jeden Me 262 1./Lt. Sterling J. Price. Při přiblížení k letišti u Prahy bylo spatřeno dalších 5-6 Me 262, ale pokus o útok na letiště přerušila intenzivní střelba flaku, který také v 14:35 hodin poškodil jeden z Mustangů. Zasažený stroj 44-72358 musel 1./Lt. Duane O. Hague opustit na padáku, Mustang se zřítíl na železniční vlečku do Tuchlovické šachty, nezraněného letce zadrželi protektorátní četníci nedaleko v polích u Kamenných Žehrovic.

V další činnosti pokračovaly Mustangy 383.Sq rozdělení do jednotlivých „flightů“, v 14:30 hodin pětičlenný „flight“ od 383.Sq střetl ve výšce 14.000-10.000 ft nad Prahou s osamělým Me 262. „*Jet made a 180 degree turn to the left. Capt. Orndorff fired at 600 yards, and observed no hits. Jet pulled up to the left and bailed out. The jet was smoking and blew up shortly after the pilot bailed out.*“ Obětí Capt. Roy W. Orndorffa dovolují okolnosti s opatrností ztotožnit s havárií Me 262 u obce Nesvačily na Berounsku. Soubor letadel a havárii samotnou pozoroval budoucí vojenský letec Josef Vitásek (*1932): „*Na jaře 1945 jsme místo do školy museli chodit pomáhat do lesa páním z Litně. Jednou právě vycházíme s kamarádem po práci z lesa, motyky přes rameno, a už slyšíme střelbu z kulometů. Právě jsme zablédli vysoko na obloze soubor letadel, z jednoho se zablesklo, začal vycházet kouř a s padákem vyskočil pilot. Letadlo za sebou nechávalo kouř a zřítílo se na hranu kopce nad vesnicí odkud se vyvalil oblak kouře. Pilot na padáku byl silným větrem snášen směrem k nám, když byl nad vsí Němci ze sladovny po něm začali střílet z kulometu, a nakonec přistál kousek od nás, vrchlik padáku se mu ještě nafoukl a strhnul ho mezi duby na mezi u lesa asi 100m od nás. Mezitím němečtí vojáci z vesnice se psi i kulometem nadšeně hnali na místo, to už letec blábolil, německy řval a vojáci rychle zvolnili, psa dali na vodítko. Sbalili padák a letec jim stále blábolil nadával.*“ Nezvyklou událost vyšetřovali četníci z Litně a výsledky jejich šetření obsahují unikátní, německy psaný dokument „Souhrnné hlášení o leteckých útocích dne 17.dubna 1945 okresního četnického velitelství Beroun“, které podrobně zmiňuje: „U Litně se zřítílo a shořelo německé letadlo Bilá 1. Posádka Feldwibel Willi Schaffer nezraněný vyskočil s padákem v táboře SS ve Skuhrově.“ Podle fotografií vraku stroje je zřejmé, že Fw. Willi Schaffer byl příslušníkem I./KG(J) 54.

Krátce po přerušení útoku na pražské letiště (Ruzyni) další část 383.Sq v 15:00 hod napadla 4 Me 262 na letišti identifikované jako Falkenst (patrně opět Žatec), Capt. George O. Warner zničil 2 Me 262 a 1 poškodil, další zničil 1./Lt. William F. Kissel.

Na letišti v Plzni zaúčtovaly zbývající 2 „flighty“ 383.Sq, ale rovněž musely ustoupit silné palbě flaku. Ještě předtím ale stačil velitel formace Capt. Walter L. Goff sestřelit jeden Me 262, zasažený stroj se zřítíl na kraj zastavby plzeňské čtvrti Bory jen necelý půl kilometr od prahu dráhy zdejšího letiště. Stíhačka zřícená mezi činžovní domy se stala velkou atrakcí, čeští četníci nedokázali zabránit zvědavcům v přístupu k vraku a až plzeňské Gestapo okolí havárie dokázalo vyklidit. Německý letec vyskočil na padáku a nezraněn dopadl nedaleko k železniční trati na Klatovy. S jistou mírou pravděpodobnosti se jednalo o Oblt. Hanse Grünberga.

Konečně po přeletu Plzně zaúčtovala skupina Capt. Walter L. Goffa na neidentifikované letiště, kde zjistili až 7 Me 262. O zničení dvou z nich se podělil 2./Lt. Richard M. Baughn a Lt. Hill.

Ostatní Squadrony 364.FG byly rovněž úspěšné, v útocích na pozemní cíle zaznamenaly 34-0-22 zničených letadel nepřítel, jen během útoku na letiště Karlovy Vary zničili letci 384.Sq pod vedením Lt.Col. John W. Lowella 10-0-9 strojů. Mezi třemi nároky velitele Lt.Col. John W. Lowella se objevuje také jeden Me 262. Není zcela zřejmé, zda Lt.Col. Lowell uvedený Me 262 zničil právě v Karlových Varech, ostatně opět přítomnost Me 262 na travnatém letišti v Karlových Varech není pravděpodobná. V úvahou může připadat zaměna za asi 20 km západním směrem ležící letiště v Chebu nebo na opačné straně ležící Žatec.

Úspěchy stíhačů 67.FW v boji s Me 262 doplnila 352.FG útokem na letiště v Plattlingu. Mezi několika zničenými stroji figuruje také jeden Me 262.

Protiletadlová palba i zde byla účinná, Mustang 44-14801 byl poheřován a jeho pilot 2./Lt Miron C. Reynolds prohlášen za mrtvého.

Významně se zapojily do bojů s Me 262 nad Čechami stíhací letci přidělení k části 3.Air Division, k doprovodu 93.BW nad Ústí n/L byla určeno 64 Mustangů 357.Fighter Group. V prostoru mezi Initial Point (východně od Žatce) a cílem se k svazu v 14.45 hodin přiblížilo až 6 strojů Me 262, dva samostatně a další ve čtyřlenné skupině. Jejich pronásledování letci 357. FG nebylo úspěšné, pouze Lt. Col. Jack W. Hayes z 363.Sq v 14:55 hodin blízko Mostu jeden Me 262 poškodil. Patrně tento poškozený Me 262 se zřítíl nedaleko Dubí u Teplic do lesa na svahu pramenné pánve Mstišovského potoka.

Letecké souborje se odehrály přímo nad hlavami obyvatel obce Lištany jižně od Loun, jak zaznamenal místní kronikář: „Letelo nad našim krajem sta anglo-amerických letadel. Německé stíhačky na ně útočily. Sázeli jsme tehdy na Babě brambory a dívali jsme se na to divadlo, zajímavé a strašné zároveň. Ženské div, že rozum nepozbyly, jak byly ustrašeny. Leželi jsme v řádcích přitisknutí k zemi. Strojní pušky řehaly, viděli jsme, jak někde za Zeměchy řítí se letadlo v plamenech k zemi.“ Podobné zkušenosti se dostalo rovněž obyvatelům obce Obora, východně od Loun: „V poledních hodinách ... přehnal se opět svazy letadel od severozápadu, najednou se objevily německé stíhačky a tak se nad krajinou tak od Koštic po Postoloprty rozpoutal letecký soubor. 6 německých stíhaček bylo sestřeleno. Také nad zdejšími mlýnem napadena byla německé stíhačka prudkým útokem, hleděla však uniknout a tak se boj přenesl dále na západ.“ Oba kronikářské záznamy zřejmě popisují intenzivní střetnutí mezi skupinkami Me 262 a Mustangy právě od 357.FG.

K dalšímu souborji došlo v 14:55 hodin severovýchodně od Prahy, průběh zaznamenal jeho aktér v Encounter report F/O James A. Steiger z 364. „Greenhouse“ Squadron: „*I was flying Greenhouse blue four when we sighted an Me 262 going 180 degrees to the bomber stream. We turned into the E/A as he turned into the bombers. The flight spread out and gave chase and I was on the extreme left. The E/A flew over Prague and I passed north of the town. At this time I sighted another Me 262 at 6,000 feet going in northerly direction east of Prague. I tried to turn into the Me 262, but he turned inside of me. I then pulled up into a wingover and rolled over onto his tail. As I closed, I began firing at approximately 600 yards and continued right on up till approximately 15 yards away. At this time the A/F fell off on its left wing and dove straight into the ground and exploded. I claim one Me 262 and pilot destroyed.*“ Událost potvrzuje četnické hlášení stanice Zeleneč zmiňující kolem 15:00 hodin letecký soubor německého turbínového letadla s americkým. Německé letadlo se zřítílo a úplně shořelo, pilot zahynul. Očitý svědek Václav Kovanda sledoval soubor z blízkého Jenštejna, soupeřící letadla přelétla od severu přes střed obce a doutnající nábojnice padaly ve velkém množství do rybníka u zdejšího hradu. Událost zažil také Josef Braciník z Radonic (*1933): „... havárie ... letadla, německé turbíny, jsem přímo neviděl. Slyšeli jsme střelbu a ránu, která rozbila několik oken, ale když jsme s klukama běželi na místo v polích, již po cestě od Radonic do Počernic jeli němečtí vojáci s polopásem, odehnali nás a nikoho do těch míst nepustili. Letadlo se údajně zřítílo na „Čechovo pole“ a i s pilotem úplně shořelo.“

Po úspěšné ochraně bombardérů bylo dalším cílem letiště v Praze-Ruzyni. Útok provedly celkem 4 flighty, po dvou od 364. a 362.Sq. Podařilo se zničit celkem 6 letadel, z toho Lt. John Duncan a F/O Anton Schoepke zapálili v jihozápadním rohu Ruzyňské základny dva Me 262. Cenou za nevyřádný úspěch byla ztráta hned 3 letadel, s Mustangem 44-14648 „Princess Pat“ havaroval do hráze rybníka v Litovicích 2./Lt. Robert W. Muller, s 44-13783 „Roving Rhoda“ nouzově přistál u Chrástán 1./Lt. Irving E. Snedeker a u Jesenice s 44-14900 „Nellie Jean“ přistál 1./Lt. James C. Monahan. S poškozeným 44-64073 dokázal ještě F/O Anton Schoepke doletět zpět na základnu.

Společně s bombardéry 3.AD se do Čech dostalo také 55 Mustangů od 339.Fighter Group, jejich hlavním úkolem byly útoky na nepřátelská letiště v oblasti mezi Plzní a rakouským Lincem. Jedním z náhodných cílů byly Klatovy, v 15.30 hodin na plochu zaúčtovala dvojice Mustangů z Blue Flight 503. „Beefsteak“ Squadron. Po dvou útocích spatřil 1./Lt. Robert J. Frich jeden Me 262: „*Lt. Potthoff fired at the other and as we came around for the third pass I saw it was burning. On the third pass I fired at an Me 262 which was nosed up on the runway and it burst into flames.*“ Ovšem nad správností lokalizace cíle zůstávají pochybnosti. Celkově letci 503.Sq nárokovali 5 na zemi zničených letadel.

Poslední člen Blue Flight 1./Lt. John C. Campbell předtím v 15.00 hodin sestřelil Me 262 u Plzně: „*I was flying Beefsteak Blue #3 at 2.000 feet and had no wingmen when I called in two jets which dived by at 90 degrees to our course. We gave chase but gradually lost distance and were about to break off when another Me 262 crossed in front of us in a shallow turn to port. I followed Lt. Ferrell and his wingman as they broke to cut him off, Lt. Ferrell fired in a steep turn and overshot the jet. I pulled six Gs and followed the 262 at about 325 IAS*

as he dived for the deck. I opened fire and hit his left jet engine and kept firing short bursts while he made a 90 degree turn to the right closing all the time. The blow job leveled off at 200 feet and I knocked pieces off his left wing, corrected my fire to hit the fuselage, and the pilot bailed out. I may have hit the pilot because his chute did not open, the jet half rolled in and exploded in a clearing in some woods. I claim one Me 262 destroyed."

Vzpomínky domácích obyvatel letcovu výpověď potvrzují, tři americké Mustangy pronásledovaly Me 262 již od Hrádku u Rokycan, během přeletu Kozelského polesí začalo z poškozeného stroje vytékat hořící palivo, které na několika místech zapálilo les. Letadlo v malé výšce ještě přelétlo údolí Kornatického potoka a železniční trať a havarovalo do mladé smrčiny při lesní cestě do Milínova. Pilot s neotevřeným padákem dopadl na několik stovek metrů vzdálenou lesní louku u železniční zastávky Štáhlavice. Jednoduchý pohřeb letce na Štáhlavský hřbitov se konal 21. dubna. Patrně z dokladů, které měl letec u sebe, bylo do knihy pohřbených zapsáno Fährnich Fritz Namyslach a datum narození 26.5.1922. Hrob německého letce je stále udržován.

Pronásledování dalších Me 262 se stalo osudné pro zkušeného velitele 503.Sq Capt. Raymonda F. Reutera a jeho wingmana 1./Lt. Williama R. Preddyho. V prostoru Prahy se oba letci oddělili od své skupiny a po chvíli rádiem oznámili pronásledování dvou Me 262 směrem na jih, naposledy se ozvali v 14.45 hodin. Další události je možné rekonstruovat pouze dle svědectví místních obyvatel z okolí letiště v Českých Budějovicích, kde oba stroje zasáhla protiletadlová střelba. Hořící Mustang 44-72485 Capt. Reutera se zřítil do lesa u Boršova n/Vltavou, letec byl na místě mrtvý. Lt. Preddy se pokusil o nouzové přistání u osady Záluží, jeho stroj 44-11623 „Rusty“ zavadil o stromy a havaroval. Zraněného letce ještě převezli do nemocnice, kde po třech dnech svým zraněním podlehl.

Na Klatovy, zde patrně správně identifikované, zopakovala po předchozím dnů útok 504.Sq a zničila 8 dalších letadel. Ostatní útoky již provedla nad Bavorskem. Konečně 505.Sq nad Čechy zřejmě nezasáhla. Celkově nárokovali letci od 339.FG na letištích v jihozápadních Čechách, Rakousku a Bavorsku 67 zničených a 9 poškozených letadel nepříteli.

Konečně doprovod bombardérů 4. a 45.BW, zbývajících částí 3.AD kooperující společně s celou 1.AD při útoku na Drážďany, zajistila 78.FG, její 84.Sq napadla neidentifikované letiště severně od města a do Čech nezasáhla. Obě zbývající 83. a 82.Sq se před 15 hodinou objevily nad Prahou, nejdříve Lt. Anthony A. Palopoli od 83. „Cargo“ Squadron zničil jeden Me 262 na letišti Čakovice, vzápětí velitel 82. „Surtax“ Squadron Maj. Richard A. Hewitt v čele svého flight narazil na dva Me 262. Po dlouhém pronásledování zaměřily Me 262 k letišti s jedinou dráhou, americkými letci (patrně opět mylně) ztotožněné s Kralupy n/Vltavou. Když druhý z obou Me 262 byl těsně před přistáním, Maj. Hewitt zaútočil, střelbou zasažený stroj se zřítil do stromů na kraji dráhy. Mezitím vedoucí z obou Me 262 již přistál a pojezděl na konci dráhy, když jej rovněž zasáhla a zapálila střelba velitele Surtax Squadron. Z nároků Maj. Hewitta byl zraněn pouze Me 262 zničený na zemi. Útok na letiště byl opět spojený se ztrátami, přímo nad zmíněným letištěm byl protiletadlovou střelbou zasažen vedoucí Mustang 44-72367 od Red Flight, jeho pilot 1./Lt. Allen A. Rosenblum zvolil nouzové přistání přímo na plochu letiště a nezraněn padl do zajetí. Patrně pro technickou závadu musel stroj 44-72357 opustit na padáku 2./Lt. Alvin R. Rosenberg, náhradník na pozici Yellow flight #5. Nezraněn přistál v blízkosti saské obce Adorf. Hypoteticky lze uvažovat, že letci 78.FG omylem zaměnili geografickou situaci Kralup n/Vltavou a Čakovice za rozestavěné letiště Žatec a nouzovou plochu u Postoloprtn.

Stranou rozsáhlého útoku na Drážďany byl bombardéry B-24 Liberátor z 2.Air Division proveden nálet na železniční zařízení v Karlových Varech, Sokolově, Kladně a Berouně. Nárokový sestřel jednoho Me 262 palubními střelci bombardérů je jediným dokladem setkání s německými stíhači. Doprovodní stíhači od 65.FW po 15 hodině rovněž zasáhli nad západní Čechy, většina potenciálních cílů však již hořela nebo byla zničena jejich předchůdci. Nad Beroun doprovodili bombardéry letci na Thunderboltech od 56.FG. Svaz bombardérů nad Sokolov doprovázelo 50 Mustangů 479.FG, v prostoru Karlových Varů bombardéry opustily a následně zaútočily na České Budějovice a Klatovy, poté se přesunuly nad Německo. Totožný úkol plnilo 52 Mustangů 355.FG, které pro změnu provedly útok na letiště v Chebu a Plzni, kde poškodily 3 stroje Me 262.

Konečně 4. a 361.FG operaci bombardérů nepřímo podpořila hlídkováním nad česko-bavorským pomezím. Již v 12.42 hodin dorazili do určitého bojového prostoru letci 4.FG a směřovali k Praze, zde bez úspěchu pronásledovali jeden Me 262. Poté zaútočili na letiště v Plzni, kde se podařilo poškodit 4 nepřátelská letadla. Obránci letiště byl ale zasažen Mustang 44-14387, jeho pilot 1./Lt. Robert O. Davis po několika minutách letu severně od Mariánských Lázní musel poškozený stroj opustit na padáku. Sestřeleného letce zavraždila skupina místních nacistů. Letiště v Plzni navštívili také letci 361.FG, ale zaútočit se rozhodli až na letiště v Chebu. Po přímém zásahu protiletadlovou střelou se zřítil přímo na

plochu letiště Mustang 44-14411, pilot 1./Lt. Joseph B. Wolfe na místě zahynul.

Bez zjevné souvislosti s probíhajícími leteckými boji musel na severním Plzeňsku u obce Hadačka, jen nedaleko od místa podobné příhody ze dne 12. dubna, nouzově přistát další Me 262. Obě události zmiňuje Situační zpráva Okresního velitelství četnictva v Kralovicích a podrobnosti rozvádí vzpomínky pana Pecha (*1933) z Hadačky: *„Jedno německé letadlo muselo přistát na konci války na poli za dnešním kravinem, směrem mezi Týnici a Kralovicemi. Přistálo na břicho a nebylo nijak hodně poškozené. Byla to proudová Vlastovka, asi z Plzně. Jako kluci jsme se hned běželi na místo podívat, spolu s námi i několik dospělých. Pilot obcházel letadlo, neměl žádné viditelné zranění a byl velmi nervózní a arogantní. Když jsme si chtěli letoun prohlédnout, začal nás dokonce odbánět s pistolí v ruce. Po příchodu četníků z Kralovic, kteří letoun blížili i následující den, pilot odešel telefonovat do Plzně. Letoun druhý den Němci rozmontovali, naložili na nákladní automobil a odvezli.“*

Ke střetnutím s Me 262 docházelo také v rámci operací 9.Air Force. V 12:30 hodin sestřelila skupina 8 strojů P-47 Thunderbolt od 371.FG jeden Me 262 nad Chebem. Případ koresponduje s ověřeným zříčením tohoto stroje do náhonu vodní elektrárny u Slapan, jižně od města. O hodinu později během průzkumné mise 8 Mustangů od 354.FG do prostoru Cheb-Saská Kamenice byl sestřelen další Me 262 u Karlových Varů.

Místně se tento nárok nepodařilo ověřit, ale oba případy patrně souvisí s přeletem několika Me 262 od NAGr. 1 na letiště v Chebu. Samotné německé prameny přiznávají ztrátu dvou Me 262A nad chebským letištěm. Během přeletu byl při přistání sestřelen Me 262A-4, W.Nr. 111200, „bílá 5“ a jeho pilot Ofw. Peter Wilke ze Stab./NAGr. 1 zahynul. Při přistání byl zničen i Me 262A-4, W.Nr. 500540, tentokrát se však pilot zachránil. Možná právě tento přelet (přesun) NAGr. 1 byl příčinou akce 15 Thunderboltů 362.FG, výhradně zaměřené na chebské letiště. Vyjimečným zásahem se podařilo zničit 32 a poškodit 29 nepřátelských letadel, z toho 5 strojů Me 262 zničených a 4 poškozené.

Popis střetnutí z pohledu americké strany je zřejmým dokladem prvních intenzivních nasazení Me 262 z českých základů. Přes rozkaz zasahovat proti nízké letícím stíhačům vydaným IX. Flg.K.(J) pro 17. duben resp. 13. duben (odkazoval na rozkaz stejného znění z 13. dubna), se zapojily do boje proti těžkým bombardérům. Rozkaz dále nařizuje provádět veškeré operační i cvičné lety minimálně v síle Schwarm, vyjimečně Rotte.

Letové záznamy pilotů KG(J) 6 a KG(J) 54 hovoří o jejich vzletu před polednem. Günther Parge ze III./KG(J) 6 vzletl v 11:37 h z Ruzyně na Me 262 „12“ a přistál bez kontaktu s přístělem v 12:13 h. Gerhardt Eilhardt z I./KG(J) 54 toho dne letěl s Me 262 „B3+ černá 6“, bohužel bez uvedení časových údajů. Poznámka jeho letového deníku uvádí „Viermotoren“, jak označoval akci proti těžkým bombardérům, a ještě text „Kein Fiendbomber“, který je však psán jiným písmem a zdá se, že byl doplněn až následně, snad po válce. Již zmiňovaný sestřel Fw. Schafra také potvrzuje účast I./KG(J) 54 v bojích. Do vzduchu se dostala rovněž JG 7, např. Fritz Müller vzletl z Prahy-Ruzyně a po přistání v Žatci nárokoval sestřel jedné B-17. Veškeré útvary s Me 262 v Praze (a zřejmě i v Žatci) se tak zapojily do bojů.

Souhrnné hlášení Luftflottekommando 6 vedle podrobného popisu nepřátelské letecké aktivity uvádí došlé hlášení o způsobených škodách. V Praze-Ruzyni byly na zemi zničeny 1 He 111, 1 Fw 200 a 1 Me 262, v Žatci byly při přistání 4 Me 262 sestřeleny a 1 Me 262 poškozen z 50%, dále byl v Žatci na zemi zničen 1 Fi 156. Flak Luftgau VIII nárokoval 8 sestřelů a 5 dalších pravděpodobně.

Hlášení IX. Flg.K.(J) z tohoto dne přehledně ukazuje jednotky pod jeho velením:

TABULKA str. 21

Z uvedeného rozdělení můžeme usuzovat, že III./KG(J) 6 se skutečně stala operační, protože není vedena pod 9. Fliegerdivision, ale přímo pod IX. Flg.K.(J). Tím by se mohl vysvětlit dříve zmiňovaný bojový let Franze Gappa.

Záměrem IX. Flg.K.(J) bylo mít dvě skupiny letišť pro proudové stroje:

- 1) v prostoru Čech a Moravy – s hlavní základnou Praha-Ruzyně, dále pak Plzeň a Žatec (pokud bude dokončen)
- 2) v jižním Německu – s hlavní základnou München-Riem a Lechfeld, dále pak Fürstenfeldbruck, resp. Platling.

I nadále se však hledaly další vhodné plochy, včetně možností užití dálnic. V seznamu letišť, v tuto dobu schopných přijímat proudové stroje, vypracovaného OKL 17.4.1945 v 16:00, jsou uvedeny také Praha-Ruzyně s dráhou 1800 x 40m, Žatec s dráhou 1700 x 50m a Plzeň s dráhou 1700 x 150m. V Žatci, vzhledem k jeho rozestavenosti, mohla operovat pouze jedna Staffel, v Plzni chyběly pojezděcí dráhy. Na všech těchto základnách byly betonové vzletové plochy (i když v Plzni pouze částečně).

Síly IX. Flg.K.(J) byly, dle původních dokumentů, rozvrženy následovně:

TABULKA str. 21

Žatec ani Plzeň nejsou vůbec zmíněny. To však neznamená, že na nich Me 262 opravdu nebyly. KG(J) útvary určitě sídlily pouze v Praze Ruzyni,

ale minimálně od 17.4.1945 máme doloženu přítomnost Me 262 od JG 7 i v Žatci. Vzhledem k nedokonalosti sloužilo letiště pravděpodobně jako záložní.

Lfl.Kdo.6 reagovalo na americké útoky z předešlého dne a vydalo nařízení k posílení protiletectvé obrany letišť proudových letadel ve své pravomoci (tzn. v pravomoci Luftgau VIII). Právě se v něm, že zničení asi 150 letadel na letištích v prostoru Praha-Plzeň-Žatec (miněn útok ze 16.4.) bylo zřejmě způsobeno zcela scházející nebo nedostatečnou protiletadlovou obranou, do této doby téměř nenapadáných základen. Protože je třeba počítat s dalšími podobnými útoky, musí se protiletadlová obrana posílit. Toto bude proto požadováno na armádě. Navíc budou staženy protiletadlová děla z obrany Mostu, dle požadavku Ltf.K.6 z 16.4.1945 a budou dle vlastního uvážení nasazeny na letiště Praha-Ruzyně, Plzeň a Žatec.

Ke starosti o protiletadlovou obranu si velké množství operačních strojů vyžadovalo i vyšší přísun paliva. Na začátku dubna 1945 to byl velký problém, protože Luftwaffe v podstatě žila ze skladových zásob. Veškeré podniky vyrábějící letecké palivo už prakticky nefungovaly a pokud ano, bylo nesmírně obtížné dostat ho na místa určení. Právě v tento den vypracovalo Lfl.Kdo.6 přehled transportů paliva směřujících do jeho lokalit. Dva z nich obsahovaly i palivo J-2, tzn. pro proudové stroje - transport č. 4.489009 s 394t paliva J-2 z Fraihau u Mnichova směřující do skladu v Domašíně (měl tam dorazit po 11.4.) a č. 4.470018 z Derben se 432t J-2, také směřující do Domašína (měl dorazit po 10.4.). Jenomže, i když bylo palivo na cestě, pro operační jednotky to vlastně nic neznamenalo.

Znovu se ukázalo, že přesun operačních jednotek ze severu byl příliš rychlý a naprosto postrádal pozemní zabezpečení. Luftgau VIII nebyl schopen reagovat, navíc, když se mu do jeho správy „navězo“ okolo 50-ti proudových strojů. Například ještě 7. dubna 1945, kdy už rozhodně existoval záměr přesunu, nedisponoval Luftgau VIII žádným palivem J-2 !*

18.4.45

Pro akce 18.dubna 1945 byly za cíle útoku těžkých bombardérů 8. Air Force vybrány železniční zařízení v Kolíně, Tábore a Českých Budějovicích, na německém území měla ofenzíva proti dopravní infrastruktuře pokračovat útokem na Pasov, Rosenheim a Traunstein. Odpolední nálet na cíle v Bavorsku proběhl při ztrátě 2 bombardérů podle plánu, ale z prostoru Čech hlásil meteorologický průzkum nepříznivé počasí. Proto byl svaz 174 bombardérů 3. Air Division původně určený k útoku na jižní Čechy odkloněn a bombardoval náhradní cíl nádraží Straubing. Pouze 121 bombardérů druhé části 3.AD, tvořené 34., 385., 490. a 493.Bomb Group, dále pronikalo přes hustou oblačnost do nitra Čech. Plánovaného cíle v Kolíně ale dosáhlo mezi 13.25 až 14.03 hodinou jen 97 strojů. Poslední značně opožděná skupina 21 bombardérů z dosud nejasných příčin bombardovala krátce po 14 hodině Plzeň. Zdejší seřadovací nádraží, které bylo náhradním cílem, se zasáhnutím nepodařilo.

Otázkou zůstává, do jaké míry nepříznivé počasí již silně ovlivněnou akci narušili němečtí stíhači. Celý 3.Air Division hlásil 18 poškozených bombardérů, ale svaz útočící na Kolín zaznamenal jen útok jednoho Me 262 v prostoru Zruč nad Sázavou, která představovala Initial Point (49°44'N - 15°06'E). Útokem byl poškozen pouze jeden B-17 Flying Fortress, patrně stroj 43-38096 od 490.Bomb Group.

Střetnutí bombardérů s německými stíhači koresponduje s údaji přímého stíhacího doprovodu, který tvořili letci 339.Fighter Group. V 12.25 hodin, když bombardovací svaz dosáhl Straubingu, vedoucí 503.Squadron Lt. Col. Dale E. Shafer sestřelil Ar 234. Průzkumný stroj od 8./F 100 se zřítíl východně od Regensburgu, pilot Ofw. Windhövel se zachránil na padáku. O půl hodiny později, již hluboko nad Čechami, pozorovali letci 339.FG několik Me 262. Vedoucí 505.Squadron Lt.Col. Joseph L. Thury se pustil do jejich pronásledování a v 13:05 hodin jeden Me 262 v blízkosti Tábora poškodil. Byl to poslední letecký souboj v kariéře 339.Fighter Group.

Souhrnné zpravodajské hlášení komentuje stíhací doprovod: „P-51s escorting the Second Force destroyed one Ar 234 south of Regensburg at 1225 at 16,000 feet and damaged one Me 262 which evaded toward Prague. A P-51 Group carrying out an area patrol in the Prague area from 1255 to 1405 hours encountered some 10 to 15 Me 262s and engaged for claims of 2-0-3. Four of these e/a were caught in a landing pattern over Prague/Ruzyně A/F at 8,000 - one was destroyed in a tight luffberry while other evaded in cloud after two were damaged. Another t/e jet was destroyed attempting to take off from the same A/F. Two additional Me 262s were observed taking off from an A/F northeast of Prague and one of them was destroyed, the other evading. The few e/a sighted seemed anxious to avoid combat and used low cloud to evade our fighters. Heavy bomber formations were ignored... Today's sightings further confirm operational use of jet airfields in Prague area, first observed in detail on 17 April, 1945“.

* Me 262 mohly nouzově létat na palivo B4 (po přimíchání oleje), ale i toho nebylo mnoho.

Hlavními aktéry uváděných střetnutí byli letci od 357.Fighter Group, další jednotky určené k doprovodu bombardérů. V 12:55 hodin se v prostoru Ruzyně nejprve objevilo 18 Mustangů 364. „Greenhouse“ Squadron. Jejich letci postupně zaznamenali v různých výškách 6 až 10 strojů Me 262, které se ale boji vyhnuly a díky vyšší rychlosti zmizely v mračích. Piloti 364.Sq dále hlásili čtyři Me 262 připravené na pojezděcích drahách letiště a více než 30 dalších ukrytých na severním okraji letištní plochy, z nichž některé byly zničené.

Téměř současně v 13 hodin dorazily hlavní síly 357.FG, které vedl Maj. Leonard K. Carson: „We hit Prague dead center at 13:00 hours and the first airdrome observed was Ruzyně. I had sent the other two squadrons of the group (greenhouse, cement) to the east side, to cover the three bases there. I kept dollar squadron at Ruzyně and we had just started to circle when one bold character in an Me 262 taxied the full length of a runway, turned 180 degrees, sat there for a minute and then shot the coal to it. I took red flight down on him, dropping our tanks and split-essing from 13,000ft. I was circling 500 M.P.H. when I finally got astern of him. I took a no-deflection dead on him and hit him in the rear with a two-second burst. I had slowed down to around 400 M.P.H. by this time; as soon as I hit him he went away in a hurry. Without a court, he bent it over the firewall, because he left me cold. Some of the boys called in over the radio and said that more jets were taking off from same field. We took a back and found four more Me 262's up over the field, taking pot shots at p-51's and baiting them into flying across that flak-infested place at 2 - 3,000 ft. I cut one of the Jerries off in a diving turn across the field and gave him two short bursts at about 600 yards. He levelled out and took off from some place in a terrific hurry; he was probably clocking well over 500. I had gotten strikes on his fuselage and tail surfaces, but there was no evidence of serious damage. The jets had made no bones about coming up to iron out any differences of opinion, but at the same time there were only a few who managed to take off. I would say only several got to the bombers. I claim two Me 262's damaged (air).“

Jak popisuje, poslal 363. a 364. Squadron na východ a mezitím s 18 Mustangy 362. „Dollar“ Squadron hlídkoval nad Ruzyní. Zde vzápětí došlo k několika soubojům ve kterých sám nárokoval poškození dvou Me 262. O další poškození Me 262 se podělili 1./Lt. Robert H. Bradner a 2./Lt. Frances A. Dellorto, který souboj popsal: „I was flying dollar white four position, on Lt. Bradner's wing, when he sighted a jet plane several thousand feet below. We dropped our tanks and went after the enemy - an Me 262. We closed to approximately 700 yards and fired a very long burst, and we both managed to get a few strikes. The 262 then made a pass at two Mustangs and pulled off to the left. Lt. Bradner and I continued our pursuit, following him for at least ten minutes. We would cut him off in turns and fire long range bursts. I saw strikes from my guns principally in jerrie's tail section, but they did not seem to bother him. Finally, the Me 262 slipped into some clouds at around 6,000ft. and we lost him“. Souboj se měl odehrát 20 mil jihozápadně od letiště Ruzyně.

Úspěch v soubojích nad letištěm Ruzyně zaznamenal pouze velitelův náhradník Capt. Charles E. Weaver. „I was flying dollar spare leader. Jets were called in over the A/D, and my wing man and I were second in the squadron to make a bounce. I spotted a lone Me 262 at one o'clock low to us, coming head-on. We dropped tanks and split-essed to the jet, which took cover in the clouds. Almost immediately I sighted three Me 262's at one o'clock, spiraling down over the field to ake landings. I took chase and fired a 3-second burst at maximum range; my target was tail-end-charlie. I closed further, cutting him off in the turn to about 500 yards and fired several more long burst. I closed to 300 yards, almost dead astern, continuing to fire. Our altitude was 5,000ft. My ammunition was almost expended, so I tried to close futher before shooting again, when the Me 262 almost stopped in mid-air. I pulled up very sharply to avoid over-shooting. Upon recovering sight of him, I found that he was directly under-neath me in a flat spin to the left. I saw the pilot bail out, but did not see his chute open...“ Havárii Me 262, kterou nárokoval Capt. Weaver, se v blízkém okolí letiště nepodařilo ověřit. Pravděpodobně se odehrála přímo v areálu letecké základny, neboť Capt. Weaver zmiňuje zároveň silnou obranu flaku: „Our encounter took us through considerable flak, and my wing man called that he had been hit. Soon afterwards, Lt. Ridley was forced to bail out, but his chute open successfully. I claim one Me 262 destroyed (air).“

Opuštěný Mustang 44-14789 havaroval do lesa u Lán, jeho pilot, lehce zraněný 1./Lt. Oscar T. Ridley dopadl nedaleko. S pomocí místních obyvatel se ukryval před zajetím do konce války.

Konečně do soubojů s Me 262 zasáhla i letci 363. „Cement“ Squadron. Když jejich 18 Mustangů dorazilo nad Ruzyní, spatřili dva na sever unikající Me 262 a jiné dva, které právě odstartovaly. Jednomu z nich se ještě podařilo ukryt do mraků, s druhým se střetl „blue flight“ vedený Maj. Donaldem H. Bochkayem: „I was leading cement blue flight when we arrived in our target area at 15,000 ft. Cement white flight called in a bogie low at 11:00 o'clock. I recognized it as a Me 262. I dropped my tanks and dove from 15,000 feet pulling up behind the Me 262. I then let him have a burst from 400 yards, getting very good hits on his right jet unit and canopy. He then broke right in a very tight diving turn, pulling streamers from his wing tips. My „G“ meter read nine „G“'s.

As he straightened out at 7,000feet I was 250 yards behind him going about 475 M.P.H. I let him have another burst large pieces came off his ship and it caught fire. I pulled off to miss the pieces and watched the Me 262 fall apart. His tail came off. It then rolled over and went in like a torch, crashing into some woods next to a river. The pilot never got out. I claim one Me 262 destroyed".

V konceptu souhrnného hlášení Okresního velitelství četnictva Praha-venkov-jih se uvádí: „Dne 18.4.1945 asi o 13 hod. 45 min se zřítíl a shorl v katastru obce Trnové německý dvoumotorový letoun. Pilot poručík Oldřich Wöhnert vyskočil z hořícího letadla a při pádu si způsobil zranění lehkého rázu.“ Havárii letadla do svahu nad pravým břehem Vltavy nedaleko Davle potvrzují rovněž očití svědkové, z Méchenic pozoroval soubor Bohumil Čadil: „K leteckému souboji došlo asi koncem dubna 1945, pracoval jsem právě v naší restauraci „U Čadilů“ a pomáhal svému otci. Viděl jsem údolím Vltavy amerického mustanga, jak směřem od Prahy pronásleduje německou proudovou stíhačku messerschmitt. Americké letadlo ostřelovalo messerschmitt a německé letadlo začalo po zásahu ... kouřit. Německý pilot vyskočil ze svého letounu na padáku a přistál na druhém břehu Vltavy na „Na Volečku“. Vydal jsem se na místo k Trnové, kde jsem předpokládal, že německý stroj dopadl. Letadlo dopadlo z části na pole, kde ležela zadní část letadla a na kraj lesa, kde bylo vidět další trosky ... Po chvíli přijel na místo havárie německý pilot s nějakým doprovodem na motocyklu. Ještě jsem viděl přijíždět německé nákladní auto a poté jsem se raději vrátil domů“ Místo dopadu v jedné z bočních roklí Vltavského údolí dosud indikují drobné, ohněm poznamenané kousky kovu rozptýlené pod hranou lesa.

Osud pilota doplňuje četnická kniha stanice Zvole, obce na protějším břehu řeky. Strážník Vl. Havelka se vydal na hlídku k osadě Oleška, kde byl spatřen letec na padáku. Zajistil padák a následně zadržel německého poručíka (deutsche Leutnant), který nad osadou vyskočil z hořícího letadla. O události telefonicky informoval leteckou základnu v Praze-Ruzyni. Leutnant Ulrich Wöhnert (*24.10.1914, Wolfshagen) dosáhl během kariéry u JG 54 v bojích na východní frontě 86 vzdušných vítězství, za které byl 8.prosince 1944 vyznamenán Rytířským křížem. V lednu 1945 byl pro zdravotní důvody z bojů stažen a jeho bojové vystoupení v dubnu 1945 dokumentuje pouze uvedený zápis českých četníků. Není známo v rámci jaké jednotky Lt. U. Wöhnert v Praze létal. Vzhledem k jeho „stíhač“ minulosti lze předpokládat, že byl zařazen k JG 7, ale nemáme o tom přímé důkazy.

Poslední jednotka doprovodných stíhačů 361.Fighter Group během akce nad Prahou nedosáhla významnějších úspěchů a s německými stíhači se nesetkali ani letci 9.Air Force, přestože jich nad středními Čechami operovalo několik desítek již od 8 hodiny ránní. Dle hlášené služby pražské CPO skončily „nepřátelské“ útoky v 14.20 hodin.

Popis leteckých soubojů z americké strany ukazuje, že i přes početní převahu nebyl výsledek střetnutí jednoznačný. Piloti Me 262 se snažili vyhnout soubojům s americkými Mustangy a díky vyšší rychlosti pohotově unikali do mraků. V kritické fázi letu při startu a přistání zřejmě spoléhali na obrannou clonu vytvořenou flakem. Ostatně, splnění hlavního cíle tj. napadení bombardérů ani jinou možnost nenabízelo. Z amerických zpráv pro tento den plyne, že po polední odstartovalo z Ruzyně asi 10 Me 262, zatímco většina zůstala v úkrytech na základně. Uniknout Mustangům se mohlo podařit asi 5 strojům a z nichž jeden Me 262 dostihl a napadl bombardéry. Letový den Franze Gappa potvrzuje aktivitu III./KG(J) 6, vzletl ve 13:04 z Ruzyně na Me 262, „červená 3“ a ve 13:48 přistál v Žatci. K záznamu o bojovém letu si Gapp udělal poznámku „Abgebrochen ein TL diosf (?)“. Měl tedy potíže s jedním motorem, ale nezmiňuje žádné střetnutí s nepřítelem, přestože časový údaj souhlasí s přítomností 357.FG nad Ruzyní.

Zmínovaných soubojů se tedy zúčastnily opět všechny proudové útvary z Prahy, z nichž jsou ověřeny vzlety III./KG(J) 6 a pravděpodobně i JG 7. LfL.Kdo.6 instruovalo Luftgau VIII o pořadí důležitosti protektorátních letišť, z nichž operačně létaly Me 262, na prvním místě je Praha-Ruzyně (Prag-Rusin), následují Plzeň (Pilsen) a Žatec (Saaz). Stále však žádná z proudových jednotek pod LfL.Kdo.6 nespádala a celý IX.Flg.K.(J) podléhal pod Lft. Reich. Dále LfL.Kdo.6 informovalo IX.Flg.K.(J) o síle protiletecké obrany těchto základen. V Praze-Ruzyni byly 4 baterie středního a 1 baterie lehkého flaku, v Plzni byla plánována 1 baterie lehkého flaku, ale základna ležela v okruhu flaku plzeňské Škodovky, a v Žatci byla 1 baterie lehkého flaku.

Na řešení se dostala znovu otázka zásobování palivem. Po osobní návštěvě „Qu.1“ (pravděpodobně plukovníka G. Schmidta) u Luftgau VIII nebyla situace pro IX. Flg.K.(J) nijak dobrá. Stávající zásoby v tomto prostoru nemohly stačit a bylo nutné zorganizovat dopravu paliva po železnici. Ta však vzhledem ke spojeneckým útokům na dopravní síť byla velice komplikována. Například snaha o dopravu 240 tun paliva J2 do Prahy-Ruzyně skončila na zcela zničeném chebském nádraží a palivo se muselo z jednotlivých vozů přečerpávat požárními hadicemi. Pravděpodobně na zoufalé žádosti IX.Flg.K.(J) o zablokování 150 tun paliva B4 pro proudové jednotky v Ruzyni prozatím OKL nevydalo příkaz, takže palivo bylo využito LfL.Kdo.6

pro zásobování Breslau, jak bylo hořce uvedeno v přehledné zprávě „...zásobování Breslau bylo na prvním místě...“. Tím bylo nenávratně ztraceno a příkaz již ztratil smysl. Pomocí v přesunech paliva motorovými vozidly měla armáda.

Zajímavá je i depeše Luftgau VII (součást LfL.Kdo. West), že dle 7.JD (součást LfL.Kdo.West) má od 17.4.1945 v pražském prostoru umístěné IX.Flg.K.(J) operovat společně s 7.JD proti náletům bombardérů ze západu. Úkol proudových stíhačů tak zůstával stále stejný tj. boj proti denním bombardovacím svazům ve spolupráci se stíhači LfL.Kdo. West. Zároveň si ale IX.Flg.K.(J) v tomto dni stěžoval na nedostatečnou koordinaci s 7.JD a 8.JD při obraně říšského území. Jednalo se především o využití hlášené a radarové sítě pro varování proudových jednotek a jejich včasný vzlet a také o rozříděnost velení. Všechny tři celky plnily totožný společný úkol, ale každý měl samostatné velení.

Na závěr rušného dne nakonec přišla i jedna důležitá změna v organizaci Luftwaffe. Velení Luftwaffe se rozhodlo, že LfL.Kdo.6 převezme od 21.4.1945 v 0:00h velení nad všemi jednotkami v jižním prostoru („Südraum“), vyjma jednotek v Itálii. Do jeho podřízenosti se tímto dostane i Lw. Kdo. West, a Lw.Kdo. 4 (bývalá LfL. Kdo. 4), včetně všech leteckých jednotek, flaku a celé infrastruktury zázemí.

19.4.45

Střetnutím amerických bombardérů s německými „proudovými“ stíhači dne 19.dubna 1945 bylo krvavým vyvrcholením dubnových leteckých bojů nad českým územím. Přestože 8.AF v bombardovací ofenzivě významně polevila a nad kontinent vyslala pouhých 600 bombardérů, 1. Air Division bombardoval Falkenberg a Elsterwalde bez odporu ze strany Luftwaffe a svaz 3. Air Division mířil k železničním zařízením v Karlových Varech, Ústí nad Labem a saské Pírně. Během operace ztratila 3. AD celkem 5 bombardérů, které se všechny zcela vyjimečně staly obětí proudových Messerschmittů z pražské Ruzyně.

Těsně před polednem přeletělo přes české hranice 109 bombardérů 93.BW, které směřovaly opět k nádraží v Ústí nad Labem. První úder přišel někdy kolem 12:30 hodin jižně od Prahy v prostoru mezi Příbramí a tokem Vltavy. Cílem útočnicků byla osamocená formace 30 strojů B-17 Flying Fortress 490.BG letící na konci svazu. Současně byly zasaženy tři bombardéry, téměř okamžitě explodoval stroj vedoucí 850.Squadron No.43-38701 a jeho trosky dopadly severně od Sedlčan. Z desetičlenné posádky se stihli zachránit jen 4 letci. „...a plane in the lead squadron left the formation and made a long circle to the left. At first we thought he was aborting but then I saw 3 chutes open up. I kept watching the plane to see if anyone else got out but soon after it exploded either when it hit the ground or just before. It seems to me that the men in the plane should have had at least 3 minutes to get out so it is possible the others bailed out without my seeing them.“ vypověděl pro dokument MACR 2./Lt. Frederick W. Harding. Doplňme, že všichni zachránění letci byli zajati a poté zavražděni německými vojáky z vojenského cvičiště na pravém břehu Vltavy.

Další zasažený stroj No. 43-38048 od 849.Squadron opustil formaci, zatímco jeho palubu postupně opustila celá posádka. Všechny deset letců dopadlo do okolí Berouna, ovšem jeden musel být s vážným zraněním dopraven do berounské nemocnice, kde zraněním podlehl.

Rovněž do dvou motorů zasažený No. 43-38078 rychle opouštěla posádka, zadní strelec S/Sgt. Newton T. Parker si zapsal: „...we prepared for bombing run. Suddenly, the bomb operator called on intercom that he noticed a B-17 descending on starboard ahead and that there was also AA fire coming from that direction, which, however, ceased all of a sudden. Then a Me 262 popped up right in front of our "Little Red's Wagon" that I saw depart on our starboard side just a moment earlier. Then another aircraft of the same model showed up on rear starboard side, climbing to our altitude. His position allowed only us and a B-17 on our starboard side could open fire. Radio-operator was at his gun. I opened fire, but the gun-feed did not work properly and I had to load every belt manually. Top gunman asked me what had happened. I told him and at the same time saw a fighter about 50 yards from us. That was our last talk. I felt an explosion, then looked up to see our port wing in flames. I strapped on the parachute and headed for the emergency exit...“ Když vyskočilo sedm letců, velitel bombardéru dostal stroj opět pod kontrolu. „I saw the fighters hit this plane (43-38078) and #1 or #2 engine caught on fire. I saw 4 chutes open from the plane. My belief is that one was from the tail, one from the waist, altho 2 could have come from the waist. One came out before bombs were jettisoned. Right after the third chute opened I saw the bombs jettisoned, one man fell out with the bombs. They all opened their chutes as soon as they had cleared the plane. I then saw the plane make a turn to the right and it disappeared from sight“ uvádí v MACR S/Sgt. Robert W. Merkel. Ze sedmi letců se podařilo s pomocí místních obyvatel uniknout zajetí pouze Sgt. Parkerovi, ostatní byli německým vojskem zajati a také zavražděni. Velitel s mechanikem zůstali ještě chvíli na palubě, ale brzy museli také vyskočit. Dopadli na rušnou ulici v Plzni a byli ihned

zajati. Opuštěný bombardér však pokračoval v letu a zřítíl se na česko-německých hranicích.

Útokem Me 262 byl poškozen také No. 43-38135, druhý pilot 1./Lt. Glen Howard uvádí: „*We were not supposed to get any fighters or flak that day. Just before we crossed over into enemy territory we were met by about 15 Me-262's. On the first pass they knocked out one aircraft in the instrument panel. It didn't knock zbe plane completely out, but we were forced out of formation and were out about ten minutes. We dove the plane until we got enough air speed to catch the formation. In the process we salvoed our bombs. We passed over the target in formation but just as we passed over the target our Number One engine was in flames and the instrument panel was smoking badly.*

We tried to put out the fire. We dove the plane but we didn't succeed in doing this. Then we leveled off about 3000 feet below the Squadron and the pilot gave the order to bail out.“ Samotný útok pozoroval v sousedním bombardéru 2./Lt. Lowel B. Vanderhamm: „*When B-Baker was hit by Me 262's it dropped quite far back, top turret gunner estimating approximately 1000 yards, when Me 262's attacked again the plane pullet up into the formation flying off of our left wing and slightly ahead (our position being lead of the 4th element) and stayed with us during the rest of the bomb run dropping their bombs with us. Shortly after bombs away the plane went in steep glide...*“ Bombardér No. 43-38135 se zřítíl v Krušných horách těsně za českými hranicemi u saského Altenbergu. Z devítičlenné posádky se na padácích zachránilo 5 letců, ovšem ze zajetí se vrátili jen dva muži. Ostatní ze zachráněných patrně i zde byli zavražděni. Letecká bitva měla své oběti také na straně útočníků. Protože stíhací doprovod nedokázal včas dorazit na místo střetnutí, zůstala okamžitá obrana pouze na schopnostech palubních střelců. Jejich úspěch shrnuje nárok na 5 jistých Me 262 sestřelených a jeden pravděpodobně a 2 poškozené. Sestřelena byla také jedna ze dvou současně s Me 262 útočících konvenčních, vrťulových stíhaček. Obvykle ale nebyly nároky palubních střelců oprávněné a zpravodajskými důstojníky byly uznávány pouze pro povzbuzení morálky. Jak skutečně účinně zasáhli palubní střelci do uvedeného boje zůstane otázkou, nicméně terénním výzkumem lze doložit 3 až 4 havárie německých letadel v přímo v prostoru bitvy.

První případ zaznamenává důkladně kronika obce Krchleby: „Dne 19.4.45 po polední přilétlo od Sedlčan spousta Angloamerických letadel na které začali Němci útočit a nastal zde letecký souboj při kterém bylo několik německých letadel sestřeleno a jedna německá stíhačka v plamenech se zřítíla do hlubokého na Čermákovu louku „pod stráňkou“ kde se zaryla několik m do země, roztržila se a shořela. Pilota z tohoto letadla našel odpoledne Frant. Mařík č.11 u vršku na Zemanově poli rozbitého, neb se mu nerozvěřel padák. Byl to Franz Nenynek z Lingenu.“ Pátráním v udaném rodišti německého letce se údaj podařilo ověřit, Franz Nennung je nevěstný od 19.4.1945 v okolí Tábora. Tělo letce měli odvést terénním autem němečtí důstojníci směrem na Neveklov. Na místě havárie, v údolí drobné vodoteče nad mlýnem na Vlkonickém potoce, byly nalezeny zbytky proudových motorů jednoznačně potvrzující typ letadla.

Osobní identifikační známka letce jej řadí do 9./LG 1. Tato jednotka se v roce 1942 stala základem 9./KG 6 a ztoughosuzujeme, že Franz Nennung byl v sobě svého sestřelu příslušníkem 9./KG(J) 6.

„...kuci Protektorátu odehrál se nad Živohoštěm a okolím prudký boj dvou amerických a dvou německých letadel, který skončil sestřelením německých letounů. Oba letci, Němci vyskočili padáky z letadel a vznášeli se jako paraplátka vysoko nad námi. Jeden z letců přistál u osady Moráně a druhý někde na Sedlčanském okrese. Německé prostřelené letadlo bez letce letělo pak šílenou rychlostí přes osadu Hněvšín a snižovalo se nad hněvšínskými lesy. Ohrožovalo pádem obec Chotilsko, kde poplašení občané nevěděli, kam se skrýti a konečně s obrovským rachotem a explozí zapadlo na poli p. Maška nedaleko Chotilsku. Spousty lidí pak putovaly se podívatí na trosky letounu, jehož výrazný hákový kříž svítil do dálky. Do nedávna ležely trosky zříčeného letounu u pískoven v Chotilsku...“, tak zaznamenává další letecký boj kronika obce Živohošť. Do nemocnice v Sedlčanech byl dopraven zraněný německý letec, údajně od Kosovy Hory. Možná jde o letce od Moráně nebo v kronice zmíněného letce zaneseného větrem na pravý břeh řeky.

Hlášení četnické stanice Čím letecký souboj ještě rozvádí. V 12.10 h přeletěly Čím 4 německé stíhačky, které poté napadly od jihu přilétávající bombardovací svaz. Jedna německá stíhačka musela být zasažena střelbou z bombardérů, protože začala hořet. Pilot vyskočil a větrem byl snesen východním směrem. Zasažen byl také bombardér, který u obce nouzově odhodil několik bomb a občané pozorovali také 3-4 letce na padácích.

Dále hlášení zmiňuje havárii u Chotilsku, když uvádí, že německý stíhač se v 12.15 h se zřítíl na pole mezi Zábornou Lhotu a Chotilsko. Velitel četnické stanice M. Krupička ihned k vrazu postavil hlídku, kterou kolem 15 hodiny vystrídala SS Obersturmführer Dessau z SS Pionierbattalion Sedlčany. Letadlo spadlo do řepkového pole Jaroslava Jarůška z Chotilsku a zničilo 10 arů řepky. Velitel četnické hlídky stačil ještě zaznamenat, že za

kabinou bylo číslo 501209. Telefonicky bylo ihned vyrozuměno Fliegerhorst-Kommandatur A 17-XVII. Jednoznačnou identifikaci stroje doplnil nálež kráteru v polích za obcí obsahující mimo drobné úlomky a spečené kusy hliníku také jednotlivé lopatky z tryskového motoru. To také koresponduje se zaznamenaným číslem na havarovaném letounu, které by mohlo být sériovým číslem Me 262A, W.Nr. 501209. Do které jednotky byl stroj zařazen ale nevíme.

V tomto případě již patrně zasáhla 357.FG, konkrétně 18 Mustangů 364. „Greenhouse“ Squadron, odpovídá to časovým údajům i popisu události. „*Two Me 262's hit vinegrome 2-3 at 12:20 from 6 o'clock. I was leading Greenhouse blue section and jumped them in a series of turns, dives, etc. The jet was hit several times by myself and Lt. Weber, my No. 3 man. We folowed the jet to his field northwest of Prague and he crashed while attempting to make the field. I claim one Me 262 destroyed, shared with Lt. Weber.*“ popisuje souboj v 12.20 h, zřejmě mylně lokalizovaný jižně od Drážďan, velitel Blue flight Capt. Ivan L. McGuire, který se o sestřel Me 262 podělil s 1./Lt. Gilman N. Weberem.

Další Me 262 poškodil 1./Lt. Donald C. Kocher na pozici Blue 4: „*I observed a formation of Me 262's attacking the bombers. I took after the nearest of the two and observed some strikes. He soon pulled away.*“ Do souboje se zapojil také poslední člen Blue Flight 2./Lt. James P. McMullen uvádí: „*I was flying Greenhouse blue two when we sighted two Me 262's. Capt. McGuire, Lt. Weber and I gave chase and fired several long bursts at medium to long range. One 262 made a pass at the bombers and then started diving away to the south and east. I lost sight of the E/A but continued to fly wing Capt. McGuire as we passes over Prague/ruzyně airdrome. Lt. Weber called A/E below us. I went into a steep wingover and dropped on the Me 262's tail at about 3,000 feet. I opened fire at about 400 yards and put a short burst into the right jet unit. The unit caught fire, the pilot bailed out and the E/A crashed in flames. I claim one Me 262 destroyed.*“ a velitel Blue Flight Capt. Ivan L. McGuire potvrzuje: „*I saw Lt. McMullen turn into an Me 262 at approximately 1500 feet. He shot at about 30 degrees deflection and 100 yards range. He got numerous strikes in the right jet unit and the E/A caught fire. The pilot bailed and the E/A crashed and exploded.*“ Zasažený letoun se dle svědectví obou letců měl zřítit kolem 13 hodiny nad letištěm v Praze-Ruzyni.

Mezitím od 11.50 h nad Prahou již operovalo 18 Mustangů 363. „Cement“ Squadron. Jejím úkolem bylo preventivně zamezit vzletu proudových stíhačů. Situaci popisuje Lt. Col. Jack W. Hayes se zajímavou poznámkou o účinné kamufláži protivníků: „*Me 262 taking off from A/F Prague/Ruzyně in elements of two. At least 30 are reported to have taken off. When 8 elements were airborne squadron dropped tanks and went down to engage E/A. Enemy was not aggressive and evaded combat. Combat ensued on deck. Superior speed of jest enabled them to pull away from Mustangs. E/A camouflaged so effectively, that they could not be seen until they were on runway and taking off.*“ Němečtí letci se snažili vyhnout střetnutí s Mustangy, přesto piloti 363.Sq v krátkém okamžiku mezi 12.00 a 12.15 h zaznamenali několik úspěchů. Úvodní střetnutí popisuje 1./Lt. Carroll W. Ofsthun: „*I was leading Cement spares, but when a ship aborted out of Cement Red flight, I went in and filled in as Cement Red 4. We arrived in the area of Prague about 11:50 in time to see some Me 262 take off from Ruzyně airfield. We circled in the area and when about 5,000 feet my element leader spotted a 262 in a slight dive to the left. He called to drop tanks and as we dropped tanks we went into a dive in pursuit of the jet. When we were in the dive, I saw another Me 262 pass beneath me, flying 90 degrees to my left. I was about 1,500 feet and at about 400 M.P.H. as I did a wing-over to my left and got on the tail of this jet as he was hitting for the deck in a slight turn to the left. I fired a short burst at 600 yards and saw many bits in the cockpit. I closed fast and saw him go into ground and burst into flames as I passed over him. I made a circle to the left and came back and took a picture of the crash. I claim one Me 262 destroyed.*“

Lt.Col. Hayes začal pronásledovat dva Me 262, které právě odstartovaly. Každý se vydal jiným směrem a Hayes se vydal za vedoucím, který uhnul doleva a nízkou nad zemí unikal vysokou rychlostí do údolí řeky blízko Prahy. Mezitím se na útočící Mustang stále přesněji zaměřoval flak. Unikající Me 262 zmizel z dohledu mezi vysokými budovami na východním břehu řeky. Po celou dobu pronásledování Lt. Col. Hayes příležitostně na Me 262 vystřelil a pozoroval zásahy. Konečně po přeletu budov opět spatřil svůj cíl, Me 262 zrovna narazil do země a explodoval.

Vedoucí White flight Capt. Robert S. Fifield popisuje další souboj: „*I was a leading Cement white flight when we arrived at Prague. Some jets were called in while taking off. I watched two elements take off and saw two more ships take down the runway in formation. I couldn't see anyone taxiing on the field, so I called „Cement white flight dropping tanks“. We were then at 16,000 feet. There was no reply so I dropped and started down on a jet about three miles from the field. I started firing when I got in range and continued until I overran him. I pulled up slightly and then drooped back down on him, and shot some pieces off. He started burning in the left jet unit, pulled up and did a half-roll and went*

straight in and exploded. I was then at about 2,000 feet. I couldn't see any of my flight so I started climbing and said I would meet them over the field. I got to 10,000 or 12,000 feet when I saw another jet below me. I went down on him and got some hits but I was also being hit by light Flak so I hit the deck and let him go. I saw two squadrons of bombers with red-tipped rudders coming in from Prague. There were some stragglers and I thought I saw one of them come down in flames. I couldn't see any escort for them and figured they were being hit so I headed for them alone and called my group leader about it. I didn't hear an answer from him but Lt. Zarnke called and said he was at 3 o'clock to me. I saw a jet coming up behind one of the stragglers below me. I went down on him and he headed east after shooting at the bober which he did not do. He started a turn to the left and I cut him off and gained slightly on him. He headed north and I figured he would try to get back to Prague so I just kept him in sight and got between him and Prague. I positioned Lt. Zarnke between me and Prague so he couldn't come down if I missed. The jet made another turn toward us and Prague. I shot with only two guns and missed. I told Lt. Zarnke to dive between me and a small town since he couldn't see the jet. He met the jet over this town which was about 20 miles east of Prague. I saw him get hits but our engines couldn't take it any more, so we throttled back and got course for home. I claim one Me 262 destroyed and one Me 262 damaged." Jeho výpověď doplňuje právě zmíněný 1./Lt. Glenwood A. Zarnke: "Cement squadron went over the airfield and we saw these 262s taking off. Capt. Fifield, leading white flight, saw two taking off and dove on one of them. He made a partial circle of the field and Capt. Fifield had his left jet burning. It then cracked near the field and burned. We climbed up over the field and saw another one and dove on him from 12,000 feet. However we couldn't close sufficiently to destroy him although Capt. Fifield got hits on him. He stayed on a deck and we lost him in a haze. We started back to the field again and made a circle or two when we saw a Me 262 make a pass on stragglers bomber. We picked him up and followed him for about 20 minutes. He made a very large circle to the left so we kept on the inside of him all the time. After chasing him for quite a while Capt. Fifield called me and told me to fly wide to the left. Finally the jet must have run short of fuel, because he turned into us to get back to the field and he turned right into me. I dove on him at close range, but because of the speed and rate of turn I pulled the sight down the nose and couldn't get him. I got behind him then and emptied my guns at him and got some hits, but couldn't lose on him. At the same time Capt. Fifield's guns were empty, so we pulled up and started for home. I claim one Me 262 damaged."

Konečně 1./Lt. Paul N. Bowles popisuje poslední úspěšné střetnutí: "I was leading Cement blue flight when Cement squadron bounced a number of Me 262 taking off from Prague/Ruzyně A/F. I bounced one that had just taken off and fired from about 1,000 yards, but he got out of range before I could get many strikes on him. I did see a few hits. He started a large turn to the left in what looked like an attempted return to the airfield, so I quick-line returned to the field at about 6,000 feet, watching the 262 continue his circle and come in the direction of the field. He started a dive from about 4,000 feet coming across the field from south to north at about 600 M.P.H. I was on the north side of the field and began a dive before he reached me. I closed down about 600 yards and saw that again the 262 was going to pull away so I began firing and saw a few strikes on the wings and fuselage. We were both just at tree-top height and again the jet began a turn to the left. I started a shorted turn to cut him off and I saw him in the distance as he hit the ground and exploded. I returned to the spot and took pictures of the smoke and fire. The plane scattered all over hell's half acre and I hardly believe the pilot got out. I claim one Me 262 destroyed."

Doplňme, že vedle zmíněných 4 sestřelených Me 262, další dva stroje poškodil 1./Lt. Frank A. Kyle a 1./Lt. William J. Currie. Nárok na poškození Me 262 z výpovědi 1./Lt. Zarnkeho ve skóre jednotky nefiguruje.

Již bylo výše zmíněno, že kolem 13 h sestřelil Lt. McMullen z 384.Sq nad Ruzyní další Me 262, a ve stejný čas nad Ruzyní operovala ještě 55.Fighter Group. Denní skóre stíhačů 8. AF uzavřel v 13.00 h 1./Lt. Robert Deloach z její 338.Sq. Přímo nad letištěm sestřelený Me 262 byl posledním úspěchem jednotky.

Shrme-li nároky amerických stíhačů, mělo být v těsné blízkosti Ruzynského letiště sestřeleno celkem 6 strojů Me 262. Další dva, možná tři byly v leteckých soubojích poškozeny. Lokální výzkum potvrzuje pouze tři havárie.

V 12:25 hodin smrtelně havaroval západně od obce Smečno „Unteroffizier Bruno Rajsžke“. Ve zkomoleném četnickém hlášení, vycházející jistě z dokladů nalezených u mrtvého letce, lze tušit Uffz. Bruna Reischkeho, příslušníka I./KG(J) 54. Očitý svědek Jiří Blecha (*1931) vzpomíná: „Byli jsme doma, když jsme slyšeli hukot letadel a uslyšeli střelbu. Vyběhli jsme na dvorek a viděli jak mezi Vínarickou horkou a dolem Mayovka letěla německá turbína, jak jsem jim tenkrát říkali, a za ní americká stíhačka a druhá nalétávala ze strany a střílely na ni. Bylo to dost nízko nad zemí a tak jsme viděli jak se z té turbíny začoudilo a my jsme se schovávali uvnitř domu. Po skončení jsme vyběhli ven a utíkali kde spadla, utíkali jsme přes Skalku na Smečno a před námi už utíkalo víc lidí a když jsme doběhli k silnici na Kačici, tak jsme viděli tu turbínu na

Zlonických polí. Pilot vypadl a byl kousek od silnice mrtvý... Když jsme se vrátili, náhodou jsme našli nábojnice a i spojky pásu.“ Ostatky letce byly převezeny na vojenský hřbitov ve Slaném, kde byly dne 23.dubna 1945 pohřbeny.

Další havárie zmiňuje již citovaná četnická staniční kniha Hostivice. Nejprve telefonát z nádraží Litovice oznámil havárii německého turbínového letadla blízko nádraží. Na místo za účelem zjednáni pořádku byla vyslána hlídka vedená vrchním strážmistrem Josefem Novotným s doprovodem četníka Oldřicha Telce a Františka Matějky. Vyšetřováním případu bylo předáno četnické stanici v Jenči. Osud pilota hostivičtí četníci nezmiňují.

V 12:30 hodin byla četníkům v Hostivici oznámena havárie dalšího turbínového letadla obvodu jejich stanice a na místo vyrazila hlídka odvolaná z Litovic. Stroj se zřítil do polí necelých půl kilometru západně od obce Sobín. Svědci nehody z řad místního obyvatelstva vzpomínají, že německý letec přistál zamotaný do snůr padáku těsně u hořícího vraku letadla a zmatený, možná i zraněný pobíhal s pistolí v ruce po poli dokud pro něj nepřijel nákladní vůz označený červeným křížem. Ohořelé trosky letadla údajně ležely při polní cestě do Chrástán ještě několik měsíců po válce.

Stranou dění na českém nebi proběhlo další střetnutí bombardérů 8. AF s Me 262. Svaz 115 bombardérů 4.Bomb Wing právě odletěl od cíle v saské Pirně, když na horní 709.Squadron z formace 447.Bomb Group zaútočila dvojice Me 262. „At 5050N - 1335E - 1225 hours at 19000feet just after Rally Point 2 Me 262's attacked the formation. They hit the high squadron only and made one attack. Came in from 7 o'clock - a little high and hit #3 man in the high squadron, aircraft 188 #1 engine caught on fire and crews report parts of engine or wing disintegrating. Aircraft 188 went down at once - but apparently under control and crews report 3 chutes out and what they believed to be an attempt to make crash landing behind friendly lines“ vypověděli pro dokument MACR tři letci ze sousedního bombardéru. Zasažený B-17 Flying Fortress No. 42-31188 „Dead Man's Hand“ explodoval nad lesem u obce Kalk na česko-saské hranici. Zadní střelec Sgt. James W. Burton vzpomíná: „Stalo se to kolem poledne při návratu z naší jubilejní 25.mise. Bombardovali jsme Pirnu nedaleko Drážďan. Naši formaci ještě nad německým územím napadla osamělá stíhačka Me 262. Nejdřív jsme mysleli, že jde po vedoucím letounu, ale místo toho pokropila levé křídlo formace a zasáhla také náš stroj. Začaly nám bořit nádrže s palivem a byli jsme nuceni opustit palubu.“ Všech 8 letců se zachránilo na padáku, ale druhý pilot za nejasných okolností zemřel v zajetí.

Aktérem střetnutí z německé strany byl patrně Lt. Gerhard Mai, zkušený letec, původní příslušník Kommando Nowotny působící jako instruktor přeskolení na Me 262 u I./KG(J) 54. Ovšem jeho stroj se vzápětí zřítil u saského Bärensteinu, na louku v Bielatal nedaleko hraničního přechodu Cínovec. Leutnant Gerhard Mai (*28.10.1922, Oschatz) ještě stačil vyskočit, ale pro malou výšku se mu neotevřel padák a letec zahynul. Dne 23.dubna 1945 byl letec pohřben v Dittersdorfu a po válce, v listopadu 1947 bylo jeho tělo převezeno do rodného Oschatz.

Souvislost zříceného B-17 „Dead Man's Hand“ a havárie Me 262 zřejmě zůstane neobjasněna, nehledě na skutečnost, že do těsné blízkosti Bärensteinu se o půl hodiny později ještě zřítil již výše zmíněný bombardér No. 43-38135.

Z amerických pramenů vyplývá, že v poledne startovalo z Ruzyně kolem 30 strojů Me 262. Asi 4 stroje byly ihned sestřeleny, ale ostatním se podařilo hlídkujícím americkým stíhačům uniknout. Pouhých 18 Mustangů jedné Squadron bylo dokonce v početní menšině. Neustále posilované pozice flaku u okolí letiště velice účinně kryly nejzranitelnější fáze letu Me 262 a v další fázi kamufláž a zejména rychlost umožňovala letcům s Me 262 nečekaně útočit na bombardéry a vyhýbat se doprovodným stíhačům. Asi 15 Me 262 napadlo formaci bombardérů jižně od Prahy, jiná skupina Me 262 operovala nad Krušnými horami, a dokázaly sestřelit celkem 5 bombardérů. V těchto střetnutích bylo palubními střelci bombardérů a doprovodnými stíhači sestřeleno dalších 4-5 strojů a další dva Me 262 byly sestřeleny během návratu na Ruzyni. Ztráty patrně přesáhly jednu třetinu nasazených strojů.

Konkrétní zprávy z německé strany dokumentují pouhé zlomky leteckých operací. Záznamy Hanse Pargeho ze III./KG(J) 6 uvádí bojový let z Ruzyně mezi 11:24 až 12:04 hodinou. Jeho Me 262 „12“ zřejmě unikla pozornosti amerických stíhačů hlídkujícími v blízkosti Ruzyně a jinou bojovou činnost jeho denník nezmiňuje. Bez záznamu časového údaje vzletl z Ruzyně s Me 262 „černá 8“ také Gerhard Eilhardt z I./KG(J) 54. Bojový let je opět (též 17.4.1945) opatřen jednoduchou poznámkou „Viermotoren“. Oba záznamy dokládají bojové nasazení KG(J) 6 a KG(J) 54, současně s hlavní silou reprezentovanou JG 7 (vzhledem k celkovému hlášenému počtu Me 262 ve vzduchu).

Denní souhrn Lfl.Kdo.6 vystavený v 19:30 hodin obsahuje zhodnocení nepřátelských leteckých operací včetně hlášení 3 sestřelů bombardérů. Souhrn obsahuje časové a místní údaje o pohybu nepřátelských letadel nad Čechami a je dokladem stále efektivně fungující hlášené služby. Zřejmě plynule předávané informace hlášené služby vedly k přesnému navedení stíhačů na dva různé svazy bombardérů.

Odpoledne v 16:00 h obdrželo velení Lfl.Kdo.6 dálkopis se seznamem letišť a jejich stavem pro proudové stíhače. Údaje z Prahy-Ruzyně, Plzně a Žatce však nedorazily.

Luftgau VIII vydal rozkaz k dalšímu posílení protiletadlové obrany ruzyňského letiště. Uvolněná děla 8,8 cm 18/37 z obrany Mostu měla být zařazena do sestavy Flugplatzgruppe Prag 24 Geschütze 10,5 cm. Dále měla být prověřena možnost uvolnění flaků z obrany Plzně resp. plzeňské Škodovky a vypracovány plány na jejich využití v rámci Lg.Kdo.VIII.

Na závěr dne v 23:25 h odešla také dálkopisem od Chef der Generalstabes der Luftwaffe Gen. Karla Kollera instrukce k další organizaci jednotek proudových stíhaček:

- 1) S platností od 21.4. převezme Gen.Oberst von Greim vedení Luftwaffe v jihoněmeckém prostoru
- 2) Nasazení stíhaček a štábu IX. Fliegerkorps(J) setrvá v pražském prostoru. Zůstane zachována možnost přesunu jak do severo- i jihoněmeckého prostoru. IX. Fliegerkorps(J) zůstává operačně podřízen OKL.
- 3) S přesunem do jihoněmeckého prostoru se předpokládá rozpuštění IX. Fliegerkorps(J) a velení nad proudovými stíhači převezme 7.Jagddivision. Předpokládá se začlenění jednotlivých, v nasazení s proudovými stíhačkami obzvláště zkušených důstojníků, do štábu 7.Jagddivision.
- 4) Navržené rozpuštění bude příkazem ze štábu Luftwaffe. Okamžitě mohou být uskutečněna potřebná opatření. Existující dvě Gruppe JG 7 jsou složeny z nejlepších osádek JG, KG(J) 54 a III./KG(J) 6.*
- 5) S předpokládaným pozdějším ubytováním jednotek učinit opatření podle vývoje situace.

Rozkaz byl v následujícím dni distribuován v písemné podobě. Potvrzuje záměr velení ponechat proudové útvary v pražském prostoru, tzn. nepokračovat v jejich přesunu dále na jih, ale zároveň je operačně stále spravovat OKL, resp. Lfl. Kdo. Reich.

Trvajícím soustřeďování proudových útvarů v Praze dokládá případ zaznamenaný v Hlášení o nepřátelské letecké činnosti nad Klatovským okresem. Dle dokumentu již v 7 hodin ráno přistál na katastru obce Hradešice, západně od Horažďovic německý dvoumotorový letoun. Četnický záznam obsahuje slovo „Diesel“, ale patrně jde o českými četníky zkomolené slovo „düsen“ a zřejmě se tedy jednalo o Me 262. Letec Uffz. Pramer vypověděl, že přelétával z Berlína do Prahy. Jeho příslušnost se nepodařilo ověřit. Mohl pocházet z operační jednotky, ale také z útvaru přelétávajícímu nové stroje k bojovým jednotkám. V úvahu přichází například SO/Fl.Ü.G 1, která byla od 17.4.1945 umístěna v Praze.

20.4.45

Dříve zmiňovaný rozkaz Kollera byl vydán v psané verzi s datem 20.4.1945. Byl určen zejména pro Kamhubera a Kammlera a distribuován k Lfl.Kdo.6, IX. Flg.K.(J), Lw. Kdo.West, RLM a samotnému vůdci. Dále byl vypracován podrobný rozkaz k organizační změně z 18. dubna 1945 o převzetí velení Lfl.Kdo.6 nad Lw.Kdo. West a Lw.Kdo.4 a to včetně příslušných subordinací. Jeho platnost zůstávala určena stále od 21.4.1945, 0:00h.

Stav organizace „Kampfflagverbände“ ukazuje přiložené schema, zpracované dle původního dokumentu. V podstatě nepřináší žádné novinky a s Me 262 operovaly pouze III./KG(J) 6, St. I. a III./KG(J) 54. Zajímavé jsou však údaje o podřízenosti jednotlivých jednotek. Zatímco I./KG(J) 54 je vedena pod 1.JD, tzn. pod operační částí IX.Fl.K.(J), pak Stab., I./KG(J) 54 a III./KG(J) 6 jsou zaznamenány pod 9.Fl.Div(J), tzn. pod výcvikovou částí IX.Fl.K.(J). Zároveň je zde uvedena jasná poznámka, že Gruppe jsou „umrüstung“ (v podstatě ve výcviku na novou techniku). Ze znalosti reálného stavu můžeme říci, že tento dokument, který měl zachycovat situaci k 20.dubnu 1945, rozhodně skutečnost nezobrazoval.

Denní bojové nasazení proudových jednotek KG(J) je nejasné. Z amerických hlášení plyne, že ani žádný nepřátelský proudový letoun nebyl spatřen. 8.AF provedla jednak útoky na cíle západně od Berlína, kde tři stovky B-17 3.AD mezi 9:48–10:23 h bombardovalo Nauen, Oranienburg, Neuruppin a dalších tři sta mezi 11:02–11:36 h Brandenburg, Seddin a Treuenbrieten, jedna na železniční zařízení v jihovýchodním Bavorsku, kde mezi 11:37–11:59 h přes 150 Liberátorů 2.AD napadlo Mühlendorf, Schwarzenfeld a Zwiesel. Na české straně Šumavy vyřadila padesátka Liberátorů 389. a 445.BG nádraží v Klatovech. Kombinovaná operace se nesetkala s reakcí nepřátelských stíhačů, pouze Mustangy od 355.FG doprovázející svaz Liberátorů překvapily nad Prahou (výslovně zmíněno Prahou-Letňany) skupinu Bf 109. Mezi 11:55–12:15 h nárokovali američtí letci v jednostranném boji celkem 7 Bf 109 sestřelených a 4 poškozené. Nešťastné Bf 109 náležely III./JG 27 krátce předtím přesunutě na letiště Praha-Kbely. Útvar byl především určen pro ochranu Me 262 během startů a přistání, ale sám byl

zdecimován během jediného vlastního startu. Souhrnná zpráva výslovně uvádí, že: „Noticeably absent was Me 262 activity which has marked other recent operations in the Prague area“. Nicméně hlášení letců 358. Sq, hlídajících krátce před střetnutím s Bf 109 nad Ruzyní, zmiňuje na Ruzyni až 15 Me 262.

V souhrnné zprávě 8. AF je uvedeno, že bylo mimo jiné spatřeno celkem 63 letadel na Ruzyni, z toho 22 „proudových, dvoumotorových“ a více než 100 letadel včetně 20-ti Me 262 na letišti Letňany.

Je pravděpodobné, že Američanům se tohoto dne skutečně podařilo proudové stíhače zcela zablokovat. Samotné německé prameny o tom výmluvně hovoří v radiodepeši z následujícího dne, kdy KG(J) 54 uváděla: „Nasazení proudových letadel 20.4. nebylo možné kvůli blokování letiště nepřátelskými stíhači. Pro ochranu proudových letadel při startu vyžadujeme ponechání jedné bojeschopné Gruppe JG 27 v pražském prostoru jako ochranu letiště“. Stroje z I./KG(J) 54 se tedy do vzduchu nedostaly. Nicméně, jak popíšeme vzápětí, zpráva se pravděpodobně týkala nasazení Me 262 proti bombardovacím svazům 8. AF, tedy hlavního úkolu proudových stíhačů. Stejně jako I./KG(J) 54 na tom byly i ostatní proudové jednotky a proti bombardérům tak vůbec neodstartovaly.

Nemůžeme však prohlásit, že by Me 262 z Prahy vůbec nelétaly. Neověřené údaje hovoří o operačním nasazení I./KG(J) 54 mezi 10:54 až 11:23 v prostoru München – Memmingen. Protože I./KG(J) 54 létala z Prahy, museli její piloti k této akci vzletnout ještě před výše zmiňovaným přiletem amerických stíhačů. Formace minimálně tři Me 262 zaútočila na skupinu B-26 Marauder od 9. AF. Přítomný stíhací doprovod Thunderboltů útočníky rychle od bombardérů odehnal a v následném boji nárokovali letci 370.FG dokonce dva Me 262 poškozené a dva pravděpodobně sestřelené. I./KG(J) 54 později uvedla, že nebyla schopna provést řádný útok pro silnou eskortu stíhačů.

Další údaje nabízí letové záznamy Hanse Pargeho ze III./KG(J) 6. Parge si 20. dubna zaznamenal operační let z Prahy-Ruzyně mezi 15:03 a 15:34 h na Me 262, „12“. Časově je to zcela mimo operace 8. AF a také délka letu ukazuje, že se muselo jednat o akci blízko Prahy. Důvod vzletu neznáme, nicméně v kolonce o účelu letu je zaznamenáno „Einsatz (Erdsz.)“. To by mohlo znamenat nasazení proti pozemním cílům, snad proti sovětské armádě. Byl by to zároveň první ověřený případ změny úkolů proudových jednotek přecházejících od útoků na bombardéry k bitevním akcím.

Americký průzkum 15. AF odhalil tento den na pražské Ruzyni celkem 28 Me 262 a 3 Ar 234. Pokud hlášení porovnáme se zprávou ze 16. dubna, je na první pohled vidět poměrně značný rozdíl počtu proudových letadel. I když nemůžeme údaje průzkumu brát jako zcela přesné, snížení odhalených Me 262 jistě o něčem svědčí. Tři dny intenzivních bojů zredukovaly akceschopné stavy Me 262 od I./KG(J) 54, III./KG(J) 6 a I. a III./JG 7 zhruba na polovinu. To byly samozřejmě těžké ztráty a přesně vystihují vzdušnou převahu spojenců. Počet ztracených Me 262 od 16. dubna můžeme pouze odhadovat z amerických nároků a místních hlášeníh havárií proudových letadel v českém území, ale výsledek se příliš neliší od závěru učiněného na základě porovnání průzkumů ze 16. a 20. dubna. Takovéto ztráty nemohly německé jednotky dlouho vydržet a jejich reálná operační hodnota se výrazně snížila.

21.4.45

Tento den vešel v platnost rozkaz formulovaný už 18. dubna 1945. Lfl. Kdo.6 získalo v 0:00h operační velení nad Lw.Kdo.West a Lw.Kdo.4. Tím samozřejmě nabylo Lfl.Kdo. 6 na důležitosti, ale hlavním důvodem organizační změny bylo zmenšující se území Říše, kde nebylo nutné mít tolik na sobě nezávislých celků Luftwaffe. Jednotnější velení mělo zároveň zajistit i efektivnější nasazení sil.

Podřízením Lw.Kdo. West se pod přímé velení Lfl.Kdo. 6 dostala první jednotka s proudovými letouny - KG 51. V této době operovala v rámci Lw. Kdo. West pod 7.JD a byla tvořena St. I. a II. Gruppe. Stab a I./KG 51 sídlily v Memmingenu, II./KG 51 v Neuburg-Donau. Někjaký operační význam však měla pouze její I.Gruppe, neboť vykazovala sílu zhruba 12-15 Me 262. Večer přišel rozkaz 7.JD o přemístění I.Gruppe do Memmingenu. Měly být přesunuty veškeré provozuschopné stroje, na letišti měla zůstat malá jednotka pozemního personálu pro zprovozuschopnění co největšího počtu neletuschopných letadel a zbytek následně vyhodit do vzduchu.

Další důležitou změnou bylo organizační podřízení IX. Fliegerkorps(J) se všemi jednotkami v jižním Německu pod Lfl.Kdo.6. To znamenalo, že se o logistiku útvarů IX. Flg.K.(J) musela postarat Lfl.Kdo. 6 (tzn. její Luftgau VIII). Tím se konečně vyřešil problém přítomnosti proudových jednotek na území Lfl.Kdo.6. Operačně však IX.Fl.K.(J) stále podléhal přímo OKL (resp. Lw.Kdo.Reich), které si chtělo zachovat přímý vliv na své nejcennější útvary. Velitelství IX.Fl.K.(J) se touto dobou nacházelo v Klecanech. IX.Fl.K.(J) měl proto na žádost Lfl.Kdo. 6 sdělit své podřízené útvary včetně jejich výzbroje, síly a současných základen.

* tato část textu nedává smysl a svědčí o tom, že Koller personální skladbu jednotek neznal

Zajímavá je i zpráva Kammlera pro Hermanna Göringa, která v tento den shrnuje jeho pohled na tehdejší situaci proudových jednotek. Dle jeho názoru nebylo možné další setrvání těchto jednotek v pražském prostoru vzhledem k nemožnosti dopravy paliva po železnici. Doprava nákladními vozy byla nemožná. Přesun jednotek do severního Německa po zemi také nebyl možný. Sklad leteckého paliva v Hitzacker už byl evakuován. Náhradní díly, opravy a zázemí je nyní přesunováno do jižního Německa. Velitelé proudových jednotek sdělují svůj názor, že operační připravenost nebo schopnost nasazení jednotek je odvislá od odborných znalostí pozemního personálu, který už v severním Německu není. Hitlerovo rozhodnutí o setrvání proudových jednotek v pražském prostoru nesmí být měněno před jeho nabytím v platnost. Ustavení pozemní organizace v jižním Německu, včetně zásobování a servisu, je současným důležitým úkolem. Dle Luftflotte 6 je protiletadlová obrana Prahy nedostatečná a její posílení není jisté.

Z vyjádření se zdá, jakoby se Göring snažil organizovat přesun proudových jednotek na sever a Kammler mu v tom chce zabránit. Navíc se odvolával na příkaz samotného Hilera, který nakonec OKL rozeslalo o den později. Pro jednotky v Praze však tato korespondence neměla žádný význam.

Nicméně IX.Flg.K.(J) si stěžoval na OKL, že Luftgau VIII odmítl vydat palivo pro transport leteckého paliva (míněno palivo pro cisternové vozy). Žádal o okamžitou nápravu. Je vidět, že situace v zásobování palivem byla stále kritičtější. Připomeňme, že proudové útvary byly od 16. dubna v permanentním nasazení a potřeba byla značná.

Důležité rozhodnutí učinilo OKL (Koller) a svojí instrukcí č.20642 nařídilo okamžité zrušení některých jednotek. Prostřednictvím Luftflotte Reich nebo Luftflotte 6 měly být zrušeny tyto útvary:

TABULKA str. 31

Provozuschopné stroje s osádkami se měly věnit do existujících jednotek, zbylý personál a vybavení mělo být dáno k dispozici OKL, dle instrukce č. 1857 Org. Staff OKL.

Co bylo důvodem není zcela jisté, ale velice pravděpodobně to byl nízký stav výzbroje uvedených útvarů a tedy jejich nízká bojová hodnota. OKL se zřejmě domnívalo, že udržování celé organizace těchto operačních útvarů už nemá vzhledem k malé bojové síle smysl a lepší bude zařadit operační části pod nějakou jinou jednotku. O počtu provozuschopných strojů u III./KG(J) 6 jsme se již zmínili a zřejmě ani později nikdy nepřesáhl 14 kusů. Z hlediska organizačního nemělo smysl držet pro tuto sílu celou organizaci operační jednotky. O síle St., I. a III./KG(J) 54 nemáme po 12.dubnu 1945 věrohodné zprávy.

Ačkoliv se v rozkaze hovořilo o „okamžitém“ zrušení, neznamenalo to ukončení činnosti jednotek v tento den. Rozkaz byl postupně předáván po subordinační linii (OKL – LfL.Kdo. 6 nebo Lw.Kdo.Reich – IX.Flg.K.(J) nebo Lw.kdo West – vlastní jednotka) až k samotným útvarům a to zahrnovalo několik dní. Můžeme představit, že například rozkaz LfL.Kdo.6 k IX.Flg.K.(J) o zrušení St., III./KG(J) 54 a III./KG(J) 6 byl vydán až 25.dubna 1945. I na samém závěru linie velení byl v rozkazu ke konkrétní jednotce navíc určen konkrétní den platnosti pokynu. Zrušení tak nastalo několik dní po prvotním rozkazu OKL a pro vlastní jednotku nemělo žádný okamžitý vliv. Jedinou známou akcí IX.Flg.K.(J) bylo v 4:30 h provedení ozbrojeného průzkumu. Průzkumné lety byly zaměřeny zejména na postup sovětských vojsk, ale sledována byla i situace na západě. Zmíněny jsou prostory dálnic a silnic v okolí Berlína, nebo lokality v prostoru Vetschau, Schonwalde, Lübben, Golszen, Calau a Bayeruth Průzkum provedly dva Me 262 z I./KG(J) 54 mezi 4:20 až 5:25 h. Zároveň postřelovaly kolonu nákladních vozů, kde byly pozorovány zásahy. Jeden Me 262 byl poškozen.

Další zprávy o denním nasazení Me 262 z českých základen chybí. Ani pilotní záznamy nebo místní zdroje nezmiňují jejich aktivitu. Americké bombardéry se sice zaměřily na vzdálenější cíle v München a Landsberg, ale hlavní důvod nulové reakce proudových stíhačů byl zřejmě jinde. První byl jistě problém se zásobování palivem, jehož panoval značný nedostatek. Druhý spočíval zřejmě ve stavu techniky, která potřebovala po několika dnech intenzivních bojů opravy. Jak bylo zmíněno v Kammlerově zprávě, údržba proudových letounů vyžadovala sofistikovanější a lépe vycvičený personál a toho nebylo mnoho. Navíc, rychlý přesun IX.Flg.K.(J) ze severního Německa značně zasáhl do síly pozemního personálu jednotek. Nepotvrzené údaje hovoří právě tento den o příjezdu pozemních částí I./KG(J) 54 ze Zerbstu do Prahy. Vzhledem k tomu, že první stroje jednotky dosedly na letiště v Ruzyni už 11. dubna, byla cesta obslužného personálu opravdu dlouhá.

I při minimu zpráv však vyplývá jedna důležitá skutečnost. Stroje I./KG(J) 54 byly použity pro průzkum bojiště východní fronty a to zejména v oblasti jižního přístupu k Berlínu. Berlínka operace probíhala již od 16. dubna 1945 a nyní se situace kolem hlavního města začínala stávat kritickou. Je to první skutečně ověřené použití Me 262 z Prahy proti sovětským vojskům (nepočítáme-li záznam v deníku Hanse Pargeho z 20.4.1945). Změnu priorit v úkolech proudových jednotek, přecházejících od boje

s americkými bombardéry k útokům na sovětská pozemní vojska tak možná nepřímo rovněž umožnila končící bombardovací ofenziva spojeneckého letectva nad Evropou.

Zajímavou událost popisuje zpráva nebo dotaz pravděpodobně IX.Flg.K.(J) k 1. a 2.JD z 23. dubna 1945. 21.4. ráno měl bez povolení vzletnout z plzeňského letiště Oblt. Kaiser na Me 262A, W.Nr. 110959, „bílá 7“ k letu do Rechlinu. O dva dny později se IX.Flg.K.(J) dotazoval, zda je tento stroj a jeho pilot opravdu v Rechlinu, protože Oblt. Kaiser je podezřelý z útěku. Pokud byl v Rechlinu, měl být ihned zajat. Příslušnost Oblt. Kaisera neznáme (snad JG 7) a také nevíme, jak incident dopadl. Zpráva však potvrzuje přítomnost Me 262 na plzeňském letišti.

Doplňme, že LfL.Kdo.6 okamžitě zařadilo nově nabyté jednotky Lw.Kdo. West do svého denního rozkazu. Me 262 od KG 51, zatím bez souvislosti s českým územím, dostaly pozdě odpoledne za úkol společně s Bf 109 od JG 53 napadnout nepřátelské kolony v okolí Göppingenu. Akce skutečně proběhla a jeden Me 262 byl pohřešován.

22.4. 45

OKL zaslalo v 15:30 na LfL.Kdo.6 depeši o rozhodnutí samotného vůdce o dočasném setrvání a nasazení IX.Flg.K.(J) v prostoru Prahy. Gen. Quartiermeister (zásobování) OKL měl zajistit zásobování palivem J2 všemi dostupnými prostředky. Dříve citovaná zpráva Kammlera pro Göringa se určitě odvolává na tento rozkaz, kde je skutečně potvrzeno, že o ponechání (byť dočasném) proudových jednotek v pražském prostoru rozhodl Hitler. Důležitým údajem je hlášení o stavu paliva u Lg.Kdo.VIII.

TABULKA str. 33

Jak je patrné, palivo J2 bylo pouze na letištích Praha-Ruzyně a Praha-Letňany a to ještě v naprosto minimálním množství. Ani Plzeň ani Žatec tímto palivem vůbec nedisponovaly. Nedostatek paliva může být důvodem minimální aktivity všech Me 262.

Nepřátelská letecká aktivita byla registrována v prostoru Lg.Kdo.VIII, odpovídající umístění proudových jednotek IX.Flg.K.(J), pouze ráno mezi 6:47–8:42 h v prostoru Plzně, Příbrami, Benešova a Brna. Jednalo se celkem o 75 Mustangů a Thunderboltů. Další 10 nepřátelských letadel bylo hlášeno mezi 8:05 – 8:52 h v prostoru Strakonice a Kolína. Žádná vlastní reakce nebo obrana není zmíněna.

V tento den nemáme žádné zprávy o vzletech nebo operacích Me 262 od KG(J) útvarů, resp. od IX.Flg.K.(J). Bojů se účastnila opět pouze daleko na jihu Německa umístěná I./KG 51, která útočila na na spojení u Dillingenu. Zatímco se její poslední stroje přesunuly z Leipheimu do Memmingenu, jiné už tento den přistávaly na své další základně v München-Riemu.

23.4. 45

O den dříve vydaný rozkaz o dočasném ponechání proudových jednotek v Praze odeslalo LfL.Kdo.6 tohoto dne na Kammlera a Kamhubera a to včetně jeho přesné citace. Zřejmě se jednalo pouze o informování uvedených osob, možná si však LfL.Kdo.6 nebylo tak zcela jisté, kdo vlastně o IX.Flg.K.(J) rozhodoval.

Dále LfL.Kdo.6 informovalo radiodepeši OKL o úmyslu dislokovat v pražském prostoru jednu Gruppe JG 2 za účelem ochrany jednotek IX. Fliegerkorps(J) a požádalo o souhlas. Po odletu III./JG 27 tedy měla převzít stíhací ochranu základen Me 262 právě JG 2.

Do třetice podalo LfL.Kdo.6 návrh na rozpuštění plzeňské I./Erg.KG(J) (v originále označena jako „I.Erg./K.G. (J)“) a uvolněných 1600 mužů dát k dispozici pro ochranu letišť, případně podle situace jimi doplnit pozemní vojsko. Informace je to zajímavá z toho pohledu, že I./Erg.KG(J) měla být od 29.3.1945 přeznačena na V./EJG 2, ale zde je stále vedena pod původním označením. Navíc, jak jsme zmínili, OKL navrhlo zrušení V./EJG 2 už 21.4.1945... Rozkaz i žádost se tak „potkaly“ na půl cesty, ale spíše to svědčí o zmatku ve značení útvarů a postupnému „odpoutávání se“ vrchního velení Luftwaffe od reality.

Ani tento den nemáme informace o nějaké aktivitě Me 262 z Prahy, Plzně nebo Žatce. Nelze ale vyloučit jednotlivé cvičné nebo průzkumné lety.

Aktivní zůstávala I./KG 51, která nasadila 2 Me 262 společně s Lw.West. Jižně a jiho-východně od Dillingenu. Zároveň se další letouny, zřejmě ostatní zbylé z I./KG 51, přesunuly do München-Riem. Tento den vykazoval útvár celkem 12 Me 262, z toho 7 provozuschopných. Pilotů však měl 53 a 43 jich bylo schopných nasazení.

24.4.45

Snaha o zlepšení situace v zásobování palivem je patrná ze zprávy LfL.Kdo.6, kde informuje Luftgau VIII a Flg.K.VIII o dvou železničních transportech směřujících do jejich území. Transport číslo 5603 s 300 m³ paliva C3 a 60 m³ paliva B4 měl být rozdělen na 60 m³ C3 do Plzně, 40 m³ C3 do Prahy a zbytek měl obdržet Flg.K.VIII pro svá operační letiště. 60 m³ B4 bude zasláno do Hradce Králové pro zásobovací lety.

Transport číslo 5605 s 240 m³ B4 bude rozdělen na 60 m³ B4 do Prahy, 60 m³ B4 do Plzně, 60 m³ B4 k operačním letištím v jiho-východním prostoru a 60 m³ B4 do Hradce Králové pro transportní lety.

Není zde zmiňováno palivo J2, což je ale pochopitelné, protože v rámci Flg.K.VIII žádné proudové útvary neoperovaly. Nicméně palivo B4 mohlo být použito pro Me 262, takže s uvedeným množstvím mohly kalkulovat i proudové útvary v Praze nebo v Plzni. Zcela bez paliva tak nebyly. Přesto i při zoufalém nedostatku paliva pro operační jednotky bylo velké množství neustále vynakládáno na zásobovací lety do obklíčených měst v Polsku, zejména Breslau. Neznamenalo to však, že by se Lg.VIII nestaral o palivo pro Me 262. Organizačně spadaly proudové útvary do jeho správy a tak bylo jeho povinností palivo obstarat. V (pravděpodobně) odpovědi na dotaz z Lg. VIII, kde je slibované palivo J2, uvádí Qu.1 (Quartiermeister 1 – zásobovací důstojník na OKL) následující: „7. dubna 1945 přidělilo OKL 800 t paliva J2 přímo Lg.Kdo.VIII. Polovina, tj. 400 t, bylo 11.4. odvezeno z Neuburgu a 21.4. bylo přivezeno do skladu paliva v Domašíně. Zbytek je nyní nakládán“. Je vidět, že palivo nebo alespoň jeho část, sice bylo ve skladu Lg.VIII, ale to pro operační jednotky nic neznamenalo. Z Domašína u Vlašimi se muselo palivo dostat na letiště, což byl v tu dobu téměř nepřekonatelný problém.

Na českém území, resp. v prostoru Lg.Kdo.VIII, se nacházely následující útvary IX.Fl.K.(J):

TABULKA str. 34

Zajímavá je informace, že dle rozkazu velitele „Ge. Stabes Lfl.Kdo.6“ se má operační středisko stíhacích jednotek „Poseidon“ umístěné v bojovém stanovišti „Fuhr.Abt.Lfl.Kdo.6“ začít v 18:00h vyklízet. Zpráva byla zaslána na Lw.Kdo.West, 7.JD a IX.Fl.K.(J). Centrum řízení stíhacích operací Lfl.Kdo.6 se tedy začalo stěhovat a to na akceschopnosti německé straně rozhodně nepřídalo.

Neméně zajímavá je i depeše Lfl.Kdo.6 k Lw.West, 7.JD a Lg.Kdo. VII o tom, že pozemní personál, včetně pilotů, 2./NJG.13 (sic), Stab. a I./KG 51 a částí JG 53 umístěných ve Wörishofenu mají být ihned, pod vedením vhodných důstojníků, začleněny k bojovým útvarům armády. Leteckými částmi („Fl.-Teile“) uvedených útvarů bude nadále disponovat Lfl.Kdo.6.

Zpráva tak naznačuje postupné rušení dalších útvarů, i když zmiňuje především pozemní personál. Právě v tento den totiž měla být zrušena KG 51 a své stroje měla předat JV 44 v Mnichově. Toto rozhodnutí máme prozatím podloženo pouze z britského odposlechu, takže není jasné, kdo tzn. který stupeň velení rozkaz vydal. V pravidelném hlášení o síle útvarů KG 51 tento den údaje nedodala a také v denním hlášení o bojové činnosti Lw.Kdo.West (samozřejmě v rámci Lfl.Kdo.6) není KG 51 na rozdíl od jiných jednotek (III.(Erg.)/JG 1, JG 27, JG 300, JG 53, JV 44) výslovně uvedena. Pravdou zůstává, že od 23.4.1945 nemáme ověřené důkazy o letech pilotů KG 51, takže jednotka skutečně přestala operačně létat a stroje si převzala JV 44.

Do vzduchu se určité dostaly Me 262 od III./KG(J) 6, o čemž svědčí záznam v letovém deníku Franze Gappa. Ve 12:50 vzletl na Me 262, „červená 4“ a k více než hodinovému letu si udělal těžko srozumitelnou poznámku „2 B-17. Absch. Liberator“, kterou můžeme vysvětlit jako těžko uvěřitelný nárok na 2 sestřely B-17 a jednoho Liberatoru. Rovněž americké letectvo neregistruje žádnou odpovídající bojovou ztrátu. Nad Evropou operovala pouze 9.AF, její střední bombardéry od 9. Bomb Division dopoledne zaútočily na cíle u Schwabmünchenu, odpoledne dvě formace napadly cíle v Bavorsku. Již dopoledne se Maraudery 17.BG asi kolem 10 h utkaly s 11 Me 262 z JV 44, které vedl Oberst Günther Lützow. Boj proběhl jižně od Augsburgu a prokazatelně byl sestřelen B-26 42-107729. Proti odpolední akci 9.DB opět vystartovala skupina 6 Me 262 vedená Oberst Lützovem a kolem 15:30 h se jejich cílem stala 344.BG směřující nad sklady paliva v Schröbenhausen, severně od Mnichova. Do boje se rychle zapojily také Thunderbolty 365.FG a jeden Me 262 sestřelily a 3 poškodily. Americká strana neutrpěla žádnou ztrátu, ale JV 44 pohřešovala Oberst Günther Lützowa.

Pokud skutečně Gapp provedl bojový let, jeho cílem musely být bombardéry 9.AF, ale není pravděpodobné, že by se s bombardéry vůbec setkal.

Sporný doklad bojových operací z deníku F.Gappa doplňuje případ havárie Me 262 na Kladensku kolem třetí hodiny odpoledne. Havárii pozorovala Věra Dvořáková (*1935) z Řisut: „Někdy koncem války, zjara jsme šli s matkou s nůši nasekat do škarpy u pěti lip trávu pro naši kozu. Byl krásný, jasný den. Náhle se ozvalo divné hvízdání, vysoko na obloze jsme uviděli ze strany na stranu se převalující, padající letadlo. Máma mi rychle schovala pod šípkový keř na mezi a pak jsme slyšeli výbuch. Stíhačka se zřítila kousek od nás, do honu, kde právě s kravkama pracoval pan Hort s ženou. Běželi jsme se rychle podívat na místo, ale začaly se ozývat další výbuchy, tak jsme se opět schovali. Po chvíli jsme se šli podívat, na místě byli pouze Hortovi a jeden děda z vesnice prohlížel ohořelé tělo pilota. Pamatuji, že železné kolo utržené z motoru letadla vyrylo strouhu až k mlýnu pod vsí, kde zůstalo zaseknuté v zemi.“

K zajištění místa havárie ihned vyrazila četnická hlídka z nejbližší četnické stanice v sousedních Tuřanech. Velitel hlídky vrchní strážmistr Josef Himmel doprovázený strážmistrem Karlem Kvochem dorazili k ještě hořícímu vraku. Hořící palivo a exploze munice stroj zcela zničily, přesto se četníkům podařilo zaznamenat číslo letadla 501.201. V 23 hodin bez zvláštních událostí hlídku u vraku ukončili. Následující den 25.4. v 7 hodin vyrazil na hlídku pouze strm. K.Kvoch, který patrně během vyprošťování ostatků pilota vzácně zaznamenal jeho osobní údaje. Bylo zjištěno, že letcem byl Oblt. Henning Gulde, identifikační známka 53565/163, Sonderausweis für fliegende Personal Nr.4. Tělo letce bylo patrně odvezeno k pohřbení do Slaného. Stráž u vraku letadla zajišťovaly střídající se četnické hlídky ze stanice Tuřany ještě 26.dubna, kdy byl odstraněn německým vojskem.

Oblt. Henning Gulde byl Staffelkapitán 7./KG(J) 6 a ještě 15.dubna je zmiňován, společně s Lt. Heinricchem Schlichtingem, v souvislosti s letem Fi 156 „DK+DS“ a provedením dvou „polních“ (Ackerlandungen) přistání.* Jeho úkol dne 24.dubna není zřejmý, mohlo se jednat o misi proti bombardérům, ale pravděpodobnější bude jeho nasazení na východě proti ruským kolonám. Stroj Me 262A, W.Nr. 501201 byl zcela zničen. Další zprávy o nasazení Me 262 od KG(J) 6, 54 nebo JG 7 se nepodařilo získat.

25.4.45

Poslední rozsáhlá, kombinovaná operace nad Evropou proběhla 25.dubna 1945. Železniční zařízení v alpských střediscích napadlo 278 těžkých bombardérů 2.AD, zatímco mezi 10:23 a 11:16 h bombardovalo 198 B-17 Flying Fortress 1.AD zbrojovku Škoda v Plzni a dalších 78 přílehlou leteckou základnu Plzeň-Bory, jedno z pátérních letišť operací Me 262. Doprovod obou svazů tvořilo téměř čtyři sta stíhačů. Současně bylo nasazeno dalších 300 bombardérů 9.AF k náletu na letiště Erding. K útokům na rakouská alpská centra se připojilo pět set těžkých bombardérů 15.AF z Itálie a britské BC RAF vyslalo 376 těžkých bombardérů nad Berchtesgaden, uvažované centrum německého odporu v Alpách.

Proti obrovské početní přesile se postavilo jen několik strojů Me 262. Proti odpolední akci bombardérů 9.AF se opět zaměřila JV 44, z 13 nasazených strojů se ale 8 muselo předčasně vrátit.

Dopoledne, patrně proti svazu B-17 Flying Fortress, se pokusil zasáhnout neznámý počet Me 262 patřící JG 7 z Prahy a hned 5 jejích letců nárokuje celkem 6 sestřelených B-17.

Zároveň dal pilot z JG 7, Fhr. Hans-Guido Mütke z 9.Staffel, přistát s Me 262A-1a W.Nr. 500071 „bílá 3“ v 8:46 h na švýcarské letecké základně Zürich-Dübendorf. Jak vypověděl, stalo se tak pro nedostatek paliva během letu proti Marauderům nad jihem Německa. Později, po válce doplnil, že startoval z Fürstfeldbrück, kde se tehdy nacházely pouze další 3 stroje Me 262. Jeho případ je jen dokladem roztržitosti skupin a jednotlivců od JG 7 během přesunu ze severního Německa. K soustředění původních sil JG 7 již nikdy nedošlo.

Přes nároky německých letců z údajného střetnutí s bombardéry 8.AF se ve skutečnosti s Me 262 setkala pouze 14 zcela samostatně operující Mustangů 334.“Cobweb“ Squadron 4.FG. Skupina dorazila již v 8.30 h nad rakouský Linec, poté se přesunula severně od Prahy a následně nad Ruzyní zastihla Me 262. 1./Lt. William B. Hoelscher vypověděl: „I was flying Cobweb Blue Three. When we got to Prague at 08.00 hours, I broke to get out of a flak barrage, and saw an Me 262 that apparently had just taken off from an aerodrome. I broke onto his tail, missed with my first burst, and then started getting hits all over him. I kept firing three –second burst at a range of about 500 yards, getting hits as chased him all around the aerodrome. My indicated airspeed was 375 mph, and altitude around 1.000 feet. During the chase I had been hit by flak in the wingroot, and half of my tail was blow away but I kept firing short bursts. Then I saw the Me 262 go out of control and begin to burn and smoke. It rolled over on its back.“ Nárok 1./Lt. Hoelschera potvrdil jeho vedoucí Blue Two 1./Lt. G.A. Denson: „...immediately afterwards I saw a large explosion near the edge of the aerodrome under us, where the Me 262 went down out of control on his back.“ Sestřel Me 262 v čase 8.50 h byl uznám pouze jako pravděpodobný.

„... středa 25.dubna. Již o 9té hod. dopol. zaječely sireny a vše prchalo do krytí. Brzo objevilo se několik létadel, jež napadla letiště. Flaky na letišti zahájily palbu. K vzletu startovalo německé turbínové létadlo, jež však ještě na letišti bylo zasaženo. Vznoslo se již hořící do vzduchu, v dýmu a ohni přeletělo střechy středu obce, minulo těsně kostelní věž a cestou ztrácejíc součástky za novou školou dopadlo na dvoj domek Bílkův a Studentův, jež oba pobořilo a zapálilo. Požárů zabráněno pohotovostí sboru hasičského, střechy však a I. poschodí domků pobořeny. Těž vosti stromů zničeno. Pilot uhořel. Bohužel těžce popálena byla majitelka domku pí. Bílková, jež poranění podlehla.“ popisuje smutnou událost kronika obce Hostivice ležící

* Pravděpodobně se jednalo o typování vhodných ploch pro novou přistání.

na okraji letecké základny. Rovněž četnická kniha zmiňuje vyslání hlídky na místo havárie a doslova zmiňuje: „Streife in Hostowitz: Ordnunghalten beim Brande eines deutsches Turbinenflugzeug welches von einen feindlichen Tieflieger angegriffen wurde.“ Identitu pilota a stroje se nám nepodařilo dohledat.

Vzápětí po souboji Lt. Hoelschera se nad letištěm objevilo dalších 4-6 Me 262 chystajících se přistát, od jejich pronásledování odradil americké stíhače flak z okolí základny. Po odletu od Ruzyně musel Lt. Hoelscher flakem poškozený Mustang No. 44-15347 opustit na padáku u obce Milostín na Rakovnicku. Před zjetím jej ochránili místní obyvatelé.

Lze se jen domnívat, že uvedené Me 262 náležející III./KG(J) 6 nebo JG 7 vzlétaly k rannímu nasazení do oblasti Berlína. Jak vzpomínal Oblt. Helmut Oberdieck z 9./KG(J) 6, dne 25.dubna prováděl ozbrojený průzkum v okolí Torgau a postřeloval zde americké pozemní kolony a letiště s ruskými letouny.

Zoufalý boj o Berlín donutil OKL soustředit všechny dostupné útvary k jeho obraně, a proto vydalo rozkaz o dočasném podřízení IX.Flg.K.(J) pod VIII.Flg.K. (tzn. LfL.Kdo.6). OKL, resp. Lw. Kdo. Reich se tak vzdalo velení nad proudovými útvary IX.Flg.K.(J). Proudoví stíhači měli podpořit německá vojska údery na nepřátelské kolony jižně od Berlína. V rozkaze je dále přímo uvedeno, že ochrana vzdušného prostoru, míněno zřejmě proti americkým bombardovacím svazům, musí tomuto úkolu ustoupit, a poněkud nerealisticky zmíněno, že se jedná o dočasné řešení. V budoucnu se měly k boji proti bombardérům vrátit. Rozkaz byl z LfL.Kdo.6 zaslán jak na IX.Flg.K.(J), tak i na VIII.Flg.K., kde je znovu zdůrazněno, že pro boj VIII.Flg.K. o Berlín je mu dočasně podřízen IX.Flg.K.(J) s proudovými letouny.

Po tomto rozhodnutí vydalo LfL.Kdo.6 rozkaz (k IX.Flg.K.(J) s informací na Lg.VIII) o okamžitém zrušení jednotek Stab./KG(J) 54, III./KG(J) 54 a III./KG(J) 6. LfL.Kdo.6 v něm plně rozhodnutí OKL z 21.4.1945 a směřuje jej na útvary pod svým velením, nad kterými toto velení právě získalo. Zajímavé je, že se ze seznamu rušení jednotek „vytratila“ I./KG(J) 54. Není jasné, zda LfL.Kdo.6 zvrátilo rozkaz OKL a chtělo ponechat jednotku operační nebo se na ni jednoduše zapomnělo. Provedení rozkazu, tzn. skutečné zrušení, mělo být nahlášeno do 3.5.1945, takže opět zde nebylo žádné okamžité zastavení činnosti jednotky a předání výzbroje a výstroje jinam. Lhůta na provedení byla týden a na činnost jednotek to nemělo okamžitý vliv.

Stav v zásobování palivem se příliš nezměnil, i když určité zlepšení bylo v dohledu. Dle hlášení z 18:00 byly zásoby na letištích následující:

TABULKA str. 36

V 21:00 h vydalo LfL.Kdo.6 rozkaz o nasazení pro příští den. V noci a následující den mělo použít veškeré své síly, včetně KG 4 a proudových letounů IX.Flg.K.(J) k podpoře bojů o Berlín. Těžiskem mělo být narušování přísunu posílá materiálu výslovně zmíněné sovětské 3. gardové armády, která byla hlavní silou 1. ukrajinského frontu.

Podrobněji je to vyjádřeno v rozkaze č.232 pro VIII.Flg.K. „VIII.Fg.K. bude všemi dostupnými silami důrazně podporovat obranu Berlína od jiho-východu (v prostoru Sprembergu), útoky na postupující nepřátelské kolony a jejich posily. K tomu je mu podřízen IX.Flg.K.(J).“ V závorce je uvedeno „trvalý příkaz“.

A konečně o půlnoci vydalo LfL.Kdo.6 dodatek k organizační změně platné od 21.4.1945, ve kterém je výslovně zmíněna podřízenost IX.Flg.K.(J) pod LfL.Kdo.6 v závorce VIII.Flg.K. Navíc byla pod IX.Flg.K.(J) převedena i JG 2 se svou Stab., I. a II./JG 2. Záměrem samozřejmě bylo ji využít jako ochranu letišť proudových letounů. Je zde také uvedeno, že letecké části KG 51 jsou v München-Riemu a její pozemní část má být převedena k pozemním bojům.

Tímto se všechny proudové útvary IX.Flg.K.(J) dostaly pod operační velení LfL.Kdo.6, na jejímž území už několik dní působily a to je ihned zařadilo na své nejdůležitější bojiště – obranu Berlína.

26.4.45

Jednotné velení nad proudovými útvary využilo LfL.Kdo.6 k okamžitému uskutečnění organizačních změn k zabezpečení jejich další činnosti a posílení úderné síly. Krátce po půlnoci o 00:50 vydalo pokyny 7.JD k přesunu letecké části I./KG 51 (předpokládalo se 12 strojů Me 262) do Prahy-Ruzyně. Technické zabezpečení měly zajišťovat jednotky IX. Fliegerkorps(J). Převelená část I./KG 51 operačně podléhala IX. Fliegerkorps(J) a měla být v prvé řadě nasazena na podporu obrany Berlína proti 3. a 4. gardové armádě. Zmínka o I./KG 51 je zajímavá z toho hlediska, že útvar byl 24.dubna zrušen. Přesto s jeho leteckými částmi nové velení o dva dny počítá a miní jimi posílit jednotky v Ruzyni. Piloti I./KG 51, od 22. dubna bez letadel, neboť všechny Me 262 předali JV 44, čekali v München-Riem na další rozkazy. Opomíjení a nečinnost zkušených bojových pilotů vycvičených na Me 262 byla vážnou chybou, kterou se LfL.Kdo.6 snažilo napravit. Nicméně po celou dobu LfL.Kdo.6 o skupině nevyužitých pilotů vědělo...

Britský odposlech zachytil v 01:00h instrukci Oberst. Erhard Krafft von Dellmensingen (Chef des Generalstabes Ia, IX.Flg.K.(J)) vydanou na základě rozhodnutí LfL.Kdo.6 příkazující, že v případě náhlé změny pozemní situace v pražském prostoru nesměly být jednotky IX. Fliegerkorps(J) ohroženy. V takové situaci se měly přesunout nejdříve do Hirschingu a potom do jižního Bavorska. Prozatím se však OKL domnívalo, že pražský prostor je pro operace stále bezpečný, ale jak z instrukce vyplývá, LfL.Kdo.6 jistě obavy z ohrožení svých proudových jednotek pozemními operacemi mělo a vážně uvažovalo o jejich dalším přesunu na jih. Ostatně to byl také původní plán ze začátku dubna.

V 01:20 dostal IX. Fliegerkorps(J) za úkol nahlásit na LfL.Kdo.6:

- 1) rozmístění jednotek
- 2) převedení Me 262 ze stavu KG(J) 6 a JG 7 nacházejících se v prostoru Mnichova
- 3) převedení 12-13 Me 262 od I./KG 51 (bez technického personálu), které měly podléhat IX. Fliegerkorps(J).

Ve 12:00 odesla další radiodepeše od LfL.Kdo.6 k IX.Flg.K.(J), která byla bohužel zachycena neúplně. Zdá se, že LfL.Kdo.6 se ptalo IX.Flg.K.(J), zda má vydat rozkaz JG 7 na přesun 20-ti Me 262 ke Gallandovi (JV 44) do München-Riem. Je to neobvyklá žádost a pravděpodobně souvisí s neznalostí pozemní situace v Protektorátu a výše zmíněnou obavou o osud proudových jednotek. Další část zprávy už je silně zkomolená.

V 16:00 Krafft sděluje Peltzovi, že otázka organizace velení činí přítomnost Peltze (?) zde (míněno patrně na velitelství IX.Flg.K.(J) v Praze) nutnou. V tomto bodě navrhoval následující řešení:

- 1) „AOC KDR GEN“ (takto označen v odposlechnuté zprávě; pravděpodobně míněn Peltz) s Maj. Leythäuserem a Ober. Rieselem (pravděpodobně šlo o požadavek jejich přítomnosti v Praze).
- 2) Řízení operací v pražském prostoru – Obstlt. Hogeback
- 3) Je požadován (opět pravděpodobně na velitelství IX.Flg.K.(J) v Praze) zkušený důstojník pro vytvoření přehledu o vzdušné situaci.

Peltz odpověděl Krafftovi vzápětí (16:00h). V současné době jsou (tzn. IX.Flg.K.(J)) příruží VIII.Flg.K. Probíhají pozemní boje na severu a jiho-východě (tzn. na východní frontě u Berlína a na Moravě a Rakousku). Požadavky spojené s přesunem na jih (v personální a komunikační úrovni) už nejsou aktuální. Pozemní situace vyžaduje (spíše „bude vyžadovat“) okamžité rozhodnutí. Peltz požaduje rozhodnutí, zda má být vydán rozkaz o přesunu na jih a také, jaká je skladba vedení. Všechny Me 262 budou v případě přesunu přelétány najednou.

Peltz tedy přesnou situaci v Praze neznal. Rozhodnutí, zda přesunout celý IX.Flg.K.(J) dále na jih tak záviselo na odpovědi Kraffta. Ten se ještě v 17:00h pokoušel zjistit situaci v přípravě základny na jihu (tzn. v okolí Mnichova). Jak je patrné, nikdo moc přesně neznal pozemní situaci v Protektorátu a nevěděl, zda jsou nebo nejsou jednotky IX.Flg.K.(J) v Praze ohroženy. Samozřejmě, nikomu se také příliš nechtělo o tom rozhodnout. LfL.Kdo.6 dále organizovalo své proudové jednotky a jeho rozkazem byl rozpuštěn Stab./KG 51. Technický personál I./KG 51, nezbytný pro zajištění nasazení Me 262, byl s vybavením přeložen do München-Riem. Ostatní mužstvo bylo uvolněno pro pozemní nasazení dle rozkazu z 24.4.1945 (den rozkazu o zrušení KG 51).

Další zrušení útvarů ohlásila tohoto dne 9. Fliegerdivision a potvrdila definitivní zrušení III./KG(J) 30, I. a II./KG(J) 6. Ani jeden z útvarů nepoužíval Me 262, ale spadaly pod IX.Flg.K.(J). Stejně tak byl zrušen V./E). JG 2 (dříve I./E). KG(J)). Stroje a piloti měli přejít k IX.Flg.K.(J), zbylý personál byl určen k zařazení do Panzerkorps Hermann Göring. Také toto se dělo na základě rozkazu z 24.4.1945.

Zajímavostí je zpráva o předzásobení letišť pro proudové stroje pumami. Zásoby byly v Praze několikanásobně vyšší než na jiných základnách, takže nasazení Me 262 proti pozemním vojskům odtud bylo jen logické.

TABULKA str. 40

Také tento dokument potvrzuje rozhodnutí použít proudové stíhače k podpoře obrany Berlína.

Dle záměrů a rozkazů z předešlé noci tak využilo LfL.Kdo.6 okamžitě nové útvary v boji. Ve 12:15 h hlásil IX.Flg.K. přes VIII.Flg.K. na LfL.Kdo.6, že už začal dle rozkazu s podporou defenzivy u Berlína a vyslal 8 strojů do prostoru dálnice Forst-Cottbus. Me 262 létaly v malých skupinách, někdy i jednotlivě a jižně od Berlína napadaly sovětské kolony. V souhrnném denním hlášení o operační aktivitě uvedlo LfL.Kdo.6, že v průběhu 26. dubna 1945 provedlo celkem 31 Me 262 od IX. Flg.K.(J) útoky na pozemní cíle v prostoru Cottbus - Bautzen a nahlásilo zničení 2 letadel na zemi a zapálení 6 nákladních vozidel. Přítom byl 1 Me 262 zničen, 1 poškozen, 2 pohřešováni, 1 pilot zabit a 1 zraněn. Bohužel nemáme žádné bližší zprávy o konkrétních útvarech, takže nejsme schopni určit, zda se ho účastnily všechny jednotky z Prahy. Vzhledem k celkovému počtu nasazených Me 262 však s velkou pravděpodobností ano. Všechny se účastnily náletů na pozemní kolony sovětských armád a na spojenecké hlídky vůbec nereagovaly.

Stav na ruzyňském letišti k 26. dubnu popsala ve svém hlášení odbojová skupina Trávnice. V její zprávě se uvádí, že kolem letištní plochy jsou skryté umístěny letouny v počtu 13 – 20, většinou „Turbinjäger“. U silnice Ruzyně – Kněžves je dalších asi 10 dobře maskovaných Me 262. Přímou na letišti přibýlo v poslední době mnoho turbinových letounů, nyní asi 50. Na Ruzyni tak zůstávalo stále asi 50 Me 262, i když asi nebyly všechny provozuschopné.

LfL.Kdo.6 vydalo na závěr dne rozkaz č. 234 o nasazení a cílech pro 27.4. a noc 27./28.4.1945. Jasně zde sděluje, že cíle ani rozkazy se nemění a všechny útvary IX.Flg.K.(J) budou použity v severním prostoru k odlehčení situace Berlína. Rozkaz putoval k VIII.Flg.K., Lg. Kdo.VIII a Flivo/H.Gr.Mitte.

Během jednoho dne byla organizační změna v podřízenosti IX.Flg.K.(J) uvedena do praxe a zaměření proudových stíhačů se naprosto změnilo.

V návaznosti na výše uvedené rozkazy je třeba krátce zmínit otázku tzv. „Gefechtsverbandu Hogeback“. Jedině v citované zprávě z 16:00 h je totiž zmíněno jméno velitele KG(J) 6 v souvislosti s návrhem na jeho pověření „řízení leteckých akcí v pražském prostoru“. Často bývá uváděno, že koncem dubna (snad 20.4.1945) došlo k ustavení „Gefechtsverband Hogeback“, který tvořily právě útvary operující z Prahy. Vytváření podobných operačních skupin nebylo žádnou výjimkou a v rámci LfL.Kdo.6 fungovaly 21.4.1945 dva:

- Lw.Gef.Verband Weiss (pro spolupráci s AOK 17) sdružující NAG. 4 (2./NAG 2 a 11./12), II./SG 77, 3./NSG. 4, III./JG 52 a 1./JG 52
- Gef.Verband Rudel s SG 2 (II./SG 2 a 10.(Ps.)/SG 2) I./SG 77 a II./JG 6

Jednalo se o snahu zjednodušit velení a to buď při spolupráci s pozemní armádou nebo vytvořením samostatného celku pod jednotným velením zkušeného důstojníka. Uvedené svazky jsou zmíněny v dokumentech z 21. dubna a dále ještě i 3.5.1945.

Naopak ani v materiálu z 21. nebo 26. dubna a ani ze 3.května není žádná zmínka o „Gefechtsverband Hogeback“. Korespondence z 26. dubna, tak jak jsme ji popsali výše, sice naznačuje, že Hogeback měl velet leteckým operacím v pražském prostoru, to však nemuselo nutně znamenat vytvoření takového svazku. Až do konce války jsou všechny jednotky v Praze nebo Žatci uváděny samostatně a pod přímým velením IX.Flg.K.(J). Soustředění proudových jednotek přímo volalo po jednotném velení a zřejmě bylo skutečně Hogebackem po 26.dubnu (a možná i dříve) vykonáváno, ale existenci „Gefechtsverband Hogeback“ to nepotvrzuje.

Vzpomínky pilotů z I./KG(J) 54 hovoří o tom, že z Prahy operovali pod „takzvaným Gefechtsverband Hogeback“, ale to není důkaz o vytvoření takového celku. Stejně tak později i příslušníci I./KG 51 vzpomínali, že „všechny útvary podléhají jako Gefechtsverband velení Obstlt. Hogeback“, ale opět to není důkaz o oficiální existenci v rámci organizační struktury IX.Flg.K.(J). Obstlt. Hogeback pouze velel všem těmto jednotkám v rámci leteckých operací. V žádném z dokumentů LfL.Kdo.6 od 26. dubna, tj. od doby, kdy obdrželo přímé velení nad IX.Flg.K.(J), až do konce války se neobjevuje zmínka o „Gefechtsverband Hogeback“.

Důvodem často uváděné existence „Gefechtsverband Hogeback je pravděpodobně poválečná vzpomínka samotného Hogebacka uložená v Bundesarchivu. Zde Hogeback uvádí: „V březnu 1945 (sic) byl v Praze vytvořen Gefechtsverband Hogeback. Štábu KG 6 bylo podřízeno několik stíhacích eskader vybavených Me 262, mimo jiné J.G. 6 (sic), K.G. 51 a další. Štáb KG 6 byl pro velení posílen několika zkušenými stíhacími piloty. Ale s jedinou výjimkou nedošlo ke společné přípravě nasazení“. Jak je patrné, některé údaje jsou poplatné době výpovědi. V březnu sídlila na pražské Ruzyni pouze Stab. a III./KG(J) 6 a samozřejmě JG 6 neměla s proudovými útvary nic společného (zde jde pouze o omyl v označení útvaru a Hogeback měl bezpochyby namysli JG 7). Zmínka o jediném koordinovaném nasazení navíc ukazuje, že vytvoření společně operujícího svazku útvarů bylo spíše přáním, než skutečností.

Hogeback tak řídil letecké operace, ale pravděpodobně ne na úrovni celých jednotek, ale jednotlivých letounů. Letadel bylo jednoduše příliš málo, aby mohly operovat po útvarech a musela být používána všechna provozuschopná dohromady, bez ohledu na jejich „příslušnost“.

To nijak nesnižuje pravomocí nebo výkony velitele KG(J) 6, jde pouze o upřesnění skutečného stavu věci. Žádný oficiálně vedený útvar „Gefechtsverband Hogeback“ neexistoval.

27.4.45

Pokračovaly úkony spojené s rozhodnutím o přesunu KG 51 do Prahy. Krafft informoval LfL.Kdo.6 v 00:15h, že přesun letadel I./KG 51 proběhne najednou.

LfL.Kdo.6 rozpracovalo do větších podrobností svůj rozkaz o tomto přesunu. Instrukce, směřovaná na 7.Jagd-Division, JV 44, KG 51 a IX.Flg.K.(J) uváděla následující úkoly:

- I./KG 51 si měla v München-Riem okamžitě převzít od JV 44 zpět své Me 262 a přemístit se do Prahy-Ruzyně, kde bude podřízena IX. Fliegerkorps(J)

- 7.JD uvede přesun do svých záznamů jako „Einsatzverlegung mit Einsatz im Schwerpunktraum Regen“.

- Po příchodu první části KG 51 do Prahy útvar nahlásí, jaké další části tam mají být přesunuty. Další přesuny provede pouze na rozkaz LfL.Kdo.6. Zbylé části KG 51 prozatím zůstanou v Holzkirchenu a vyčkají dalších rozkazů.

- KG 51 má za úkol nahlásit přímo na LfL.Kdo.6:

- sériová čísla strojů, které převzala od JV 44

- čísla strojů, které předala jiným útvarům v posledních dnech

- stav přesunu k 18:00h

Vedle opatření s KG 51 hledalo LfL.Kdo.6 další zdroje, jak posílit proudové jednotky v Praze. Nařídilo proto JV 44 okamžitě odeslat osádky (tzn. piloty) JG 7, které se u ní nacházejí, spolu se stroji do Prahy-Ruzyně. Následně měl být zaslán i seznam pilotů a strojů, včetně jejich W.Nr. Přelet měl být předem nahlášen.*

Celková situace jednotek IX.Flg.K.(J) je znázorněna na přehledu. Postráda sice přesné datum, byl však zařazen mezi dokumenty z 27.dubna 1945.

Brzy ráno obdržel Krafft zprávu o tom, že „AOC“ (Peltz) zamýšlí tento večer odletět do Mnichova podat zprávu Generalfeldmarschall von Greimovi. Dále, že je vyhlášena bojová pohotovost pro útoky na severu (je zřejmé míněn prostor jižně od Berlína; tzn. „severně“ od dislokace IX.Flg.K.(J)) a že zásoby paliva jsou následující:

TABULKA str. 42

Dle denního rozkazu se Me 262 z IX.Flg.K.(J) zapojily do útoku na pozemní kolony sovětských vojsk. Do akce byla nasazena i III./KG(J) 6 a Franz Gapp se v odpoledních hodinách zúčastnil na Me 262A „červená 7“ útoku na dálnici u Cottbus. Vzlétl ve 14:05 z Ruzyně a po 33 minutách byl v pořádku zpět. Celá akce, trvající jen půlhodinu, ukazuje, že útoky Me 262 z Prahy mohly probíhat téměř kontinuálně. Zásadním omezením operací zřejmě byla náročná údržba Me 262 společně s minimálním technickým zázemím. V provozu se patrně dařilo udržet jen zlomek strojů soustředěných na základnu v Praze-Ruzyni.

Do operací se zapojila také I./KG(J) 54, minimálně to dokumentuje případ nouzového přistání Oblt. Leopolda Becka kdesi západně od Pardubice pro ztrátu orientace a nedostatek paliva. Letec vyvázl nezraněn. Událost se bohužel nepodařilo jednoznačně doložit místními údaji.

Další případ se odehrál kolem poledne nedaleko Druže asi 10km západně od Ruzyně. Četník ze stanice v sousední obci Velká Dobrá byl na motorce vyslán na hlídku. Na místě ale zjistil, že se jednalo pouze o nouzové přistání a letadlo ještě ten den odstranili vojáci z blízké Žiliny. Nejasné vzpomínky svědků události naznačují, že i v tomto případě se mohlo jednat o Me 262.

Večer, v 19:48h, mohl VIII.Flg.K. zaslat na LfL.Kdo.6 radiogram o svém nasazení:

Celkem 217 vzlétů, z toho

63 SQZA (zřejmě bitevní letouny)

20 v prostoru Brna, 24 u Ostravy, 4 u Breslau, 15 u Bautzen

(zničeno) - 8 tanků („Panzer“) východně od Brna

111 stíhačů ve všech prostorech

(zničeno) - 1 tank, 60 vozidel, 15 sestřelů, 8 zásobovacích vozů

7 Jabo v prostoru Bautzen

36 Me 262 v prostoru dálnice

(zničeno) - 6 sestřelů, 65 zničených vozidel, ztráty 2.

Podíl Me 262 na úspěších tedy nebyl malý. Ohlášená vítězství resp. nároky směřovaly do řad sovětského letectva a většinou se jednalo o bitevní Il-2/3m, občas také o stíhače. Uvedené souboje se sovětskými letadly jsou známy ze vzpomínek pilotů operujících z Prahy, zejména JG 7, (např. Ofhr. Günter Wittbold, Lt. Harald Toenniessen (30.4.), Lt. Herbert Schlüter), ale není důvod se domnívat, že by také piloti I./KG(J) 54 nebo III./K(J) 6 nepotkávali sovětské letouny a nenárokovali sestřely.

Pokud uvedené hlášení VIII.Flg.K. porovnáme s hlášením Armádní skupiny „Střed“ („H.G.Mitte“), pak podle něho napadly Me 262 nepřátelské kolony na dálnici Sagan - Cottbus s výsledky: 21 sestřelů letadel, 3 zničená letadel na zemi a 65 zničených nákladních automobilů. Hlášení armády tak úspěchy Me 262 ještě navyšuje. Nemáme však žádnou možnost tato čísla ověřit.

Dokumenty sovětské 2. letecké armády, která působila v tomto prostoru, uvádějí 27.4.1945 sestřel jednoho Me 262 u Cottbusu.

* To byl také zřejmě důvod vzniku jmeného seznamu pilotů JV 44 s jejich původními jednotkami, který byl ve 23:30 h zaslán dálkopisem na LfL.Kdo.6. V něm byla (následně u LfL.Kdo.6) tužkou potvrzena jména všech pilotů pocházejících z JG 7 a KG 51. Právě o jejich přesunu do Prahy usilovalo LfL.Kdo.6.

Večer v 18:00 zaznamenal Lg.Kdo. VIII stavy paliva na svých letištích, přičemž na základních proudových stíhačů to vypadalo následovně:

TABULKA str. 42

Je zajímavé, porovnat údaje s čísly zrána. Přes celodenní nasazení Me 262 zásoby v Žatci stouply o téměř 100 m³, ale Praha-Ruzyně si o 90 m³ pohoršila. Me 262 tak evidentně operovaly především z pražské základny. Stále také zůstávalo nezanedbatelné množství paliva na cestě.

Na samý závěr dne vydalo Lft.Kdo.6 pro své proudové jednotky v Mnichově na 28.4.45 další pokyny k přesunům. Proudové jednotky z Mnichova mají být „se všemi leteckými částmi I./KG 51 a JG 7“ přeloženy do Prahy, JV 44 pak do Horschingu. Přesun bude řídit IX. Fliegerkorps(J), kterému jsou všechny proudové jednotky podřízeny.*

28.4.45

Lft.Kdo. 6 mělo radiový rozhovor s Gallandem v München-Riem o vydaných rozkazech o přesunech a jejich plnění. Bylo potvrzeno, že přesun KG 51 a JG 7 do Prahy se uskuteční, jakmile počasí dovolí jeho plynlý průběh. Pro případ špatného počasí měl být přelet uskutečněn s mezi-přistáním v Horschingu. Pro JV 44 byly určeny nové destinace, místo do Horschingu, který nedisponoval dostatečným pozemním zabezpečením, se měl přemístit nejdříve do Salzburgu, kde měl být do 2 dnů připraven úsek dálnice. Konečným místem určení byl Innsbruck, jakmile bude schopen JV 44 přijmout. JV 44 si ještě před přesunem převezme hotová letadla z DLH na letišti München-Riem.

Rozkaz č. 236 Lft.Kdo 6 o nasazení na 28. duben ukazuje, že hlavní cíl nasazení letadel VIII.Flg.K. se nezměnil. Nadále zůstával v přímé i nepřímé podpoře pozemních vojsk u Berlína s použitím všech dostupných strojů, včetně proudových a všech zásob paliva.

Tento den bylo zrušeno Ausbildungskommando II./KG(J) 54 v Praze a personál se měl přesunout do München-Riem. Pozemní obsluha odesetovala ihned vlakem, ale letová část, tvořená zbývajícími 4 stroji Me 262, se zpozdila. K přeletu do Mnichova vyrazila až ráno následující den 29. dubna, ovšem během startu začal na vedoucím „červená 1“ hořet motor a Me 262 se krátce poté zřítíl. Velitel Hptm. Helmut Kornagel při havárii zahynul.

Případ v mnohém koresponduje s původním četnickým záznamem stanice Hostivice, který k 28. dubnu 1945 opět zmiňuje havárii „Turbinenflugzeug“. Již v 6.30 h ráno musela z Hostovic vyrazit dvoučlenná četnická hlídka velitele Sidoniuse Sobotky a strážmistr Františka Matějky do Sobína k udržení pořádku u dalšího zříceného letadla. Stroj se zřítíl na pole a shořel. Pilot zahynul uvnitř vraku.

Pochybnosti vzbuzuje pouze jednodenní rozdíl popsání událostí. Souvisle vedené četnické záznamy chybu téměř vylučují, případný omyl v německých dokumentech lze s opatrností přičíst chaosu konce války. Smrtnou havárii velitele H. Kornagela při startu již 28. dubna lze zároveň vysvětlit jednodenní odklad přesunu do Mnichova.

V 18:00 h hlásil IX.Flg.K.(J) na Lft.Kdo 6 následující počty personálu a techniky:

TABULKA str. 43

Stále se neobjevují údaje o I./KG(J) 54, přestože byla aktivní, a stejně je to i v následujících dnech. Jednotka nebyla zrušena, neboť figuruje ještě 3.5.1945 v hlášení o dislokaci, ale počty jejích strojů se nikde neobjevují.

Mezi zajímavé zprávy lze zařadit návrh IX.Flg.K.(J) o použití radarového vlaku pro řízení letového provozu v Žatci. Měla být prozkoumána možnost přesunu jednoho vlaku, zdržujícího se 21.4.1945 v Karlových Varech. Není však jasné, jestli bylo míněno jeho obvyklé využití výhradně pro operace nočních stíhačů postupně stahovaných do Čech nebo skutečně pro celodenní řízení provozu dosud radiovými prostředky nevybaveného žateckého letiště.

Poválečné zprávy zaznamenávají v Čechách přítomnost 3 radarových vlaků jistě, další 4 se patrně nacházely v pohraničí. Na nádraží v Jenči, těsně na prahu dráhy v Ruzyni zůstal opuštěný radarový, hlášený vlak Sumatra II. S žateckým letištěm možná souvisí radarový vlak zjištěný v Postoloprtech.

29.4.45

Ráno si převzala skupina pilotů od KG 51 stroje od JV 44 a zahájila přesun do Prahy. Podle vzpomínek Heinricha Haefffnera (2./KG 51) proběhla první část přesunu takto:

„Ráno si přebíráme od JV 44 zpět naše stroje. Můj má opět staré označení 9K+OK. Během dopoledne jednotlivě přelétáme z München-Riem do Horschingu u Linz an der Donau. Generall Galland je se svojí JV 44 přeložen do Innsbrucku.“

* Opět je zde použit termín „mit allen flieg. Teile“, kterým jsou s velkou pravděpodobností míněni piloti s jejich letadly. Jak víme, JG 7 v prostoru Mnichova žádnou operační část neměla, stejně jako KG 51. Piloti, obou útvarů však sloužili u JV 44 a část personálu KG 51 zůstala v Mnichově po odevzdání svých strojů k JV 44. Lft.Kdo.6 se je snažilo, samozřejmě s letadly, dostat do Prahy k posílení tamních jednotek, takže uvedený termín ve zprávě označuje pilota s letadlem.

Ofw. Fröhlich při přistání v Horschingu havaroval. Na místě mu však můžeme zajistit jinou Me 262. Hptm. Christoph do Horschingu nedorazil.“ Byla tedy zvolena trasa pro případ špatného počasí, tak jak se dohodlo v telefonickém rozhovoru s Gallandem předešlý den.

Zajímavá byla neúplně zachycená zpráva IX.Flg.K.(J) hovořící o tom, že III./KG(J) 6 bude zrušena 3.5.1945, zatímco I./KG(J) 54 zůstane zachována. Pokud navázeme na předchozí dokumenty, je to zpráva konečným důsledkem rozkazu OKL z 21.4.1945, kdy OKL rozhodlo zmíněné jednotky zrušit. Lft.Kdo.6 vydalo svůj rozkaz o rušení těchto útvarů až 25. dubna, jak jsme však již zmínili, chyběla zde ale I./KG(J) 54. IX.Flg.K.(J) rozkazem z 29.4. plnil nařízení Lft.Kdo.6 a z textu vyplývá, že o vyloučení I./KG(J) 54 ze seznamu rušených jednotek se zřejmě zasadila právě Lft.Kdo.6.

Rozkazy bojových operací Lft.Kdo.6 se nezměnily a VIII.Flg.K. tzn. i Me 262 od IX.Flg.K.(J) měl nadále útočit na sovětské pozemní kolony. Zároveň IX.Flg.K.(J) hlásil nový prostor nasazení Dresden – Meissen – Chemnitz. Dále oznamoval, že I./KG 51 po příletu bude dále přesunuta do Žatce a Kommando Stamp bude použito pro útoky na pozemní cíle. Důvodem plánu umístění I./KG 51 v Žatci asi byla jeho blízkost k místu bojů a také to, že se jednalo o čistě bombardovací útvar. Tedy vhodný právě pro takové nasazení. Kommando Stamp už oficiálně od 3.2.1945 neexistovalo a jeho piloti byli včleněni do Stab./JG 7, takže je spíše zajímavostí, že se ještě 29. dubna objevuje v hlášení.

Ve vzduchu byli rozhodně příslušníci III./KG(J) 6. Franz Gapp odstartoval z Ruzyně v 10:12 h, aby postřeloval silnici Bautzen – Weisswasser a po 28 minutách byl zpět. Let uskutečnil na „svém“ Me 262 „červená 7“. Celý IX.Flg.K.(J) hlásil nasazení 18 Me 262 k postřelování nákladních vozů v prostoru Cottbus, Franz Gapp byl nepochybně mezi nimi. Během akce jménem neznámý letec sestřelil sovětský Jak-9. Hlášení protivníka, sovětské 2.letecké armády ztrátu potvrzují záznamem o sestřelení jednoho Jak-9 německým Me 262 v prostoru Weisswasser.

Hlášení VIII.Flg.K., tedy přímé nadřízené složky IX.Flg.K.(J), o bojové aktivitě z tohoto dne jsou poněkud neurovaná. V dálkopise z 20:10h uvádí tato složka celkové nasazení 48 letadel, z toho 8 bitevních, 2 protitankových, 15 stíhačů a 6 průzkumných letounů, přičemž byl jeden tank zničen a dva II-2 sestřeleny; dále 2 protitankových a 6 průzkumných strojů u Moravské Ostravy, 6 průzkumných strojů u Kamenze a 3 Me 262 u Forstu.

Další dálkopis (už z 30.4., z 06:14h) zahrnuje celkové nasazení 76 letounů, z toho 23 bitevních u Wischau, 2 bitevních u Bautzen, 18 stíhačích u Cottbus – Bautzen a 11 stíhačích u Görlitz – Rothenburg. A psaná hlášení, vypracovaná zřejmě také 30. dubna, pak hovoří o vzletech 29 stíhačů, z toho 18 v prostoru Cottbus-Bautzen, 11 u Görlitz a 45 vzletech bitevních letounů, z toho 22 v prostoru Bautzen a 23 u Wischau. Jak je vidět, hlášení se postupně upravovala, tak jak přicházely informace od dalších jednotek.

Důležité je, že všechna se shodují na oblasti nasazení v okolí Cottbus – Bautzen a údaj o 18 stíhačích se shoduje s hlášením IX.Flg.K.(J). Počet nasazených Me 262 se tedy oproti předešlému dni snížil na polovinu.

Také tento večer byl hlášen početní stav techniky a pilotů u IX.Flg.K.(J):

TABULKA str. 44

Je vidět, že se po jednom dni nasazení počty nijak dramaticky neměnily. Ztráty opravdu nebyly velké. Zajímavým údajem je navýšení síly o jeden stroj v každé z jednotek. Pravděpodobně se nejednalo o nové kusy, ale letouny z oprav. Z údajů jasně vyplývá, že bylo přibližně třikrát více pilotů než letadel, takže létali jen ti nejzkušenější.

V 18:00h VIII.Flg.K. znovu nahlásil stav paliva na letištích.

TABULKA str. 44

Situace s palivem nebyla zcela zoufalá, nepochybně díky zdůrazňování priority v jeho dodávkách.

IX.Flg.K.(J) se také začal shánět po strojích, které měly dorazit od JV 44. Jednotka hlásila, že disponuje silou 25 Me 262 a všechny stroje nad tento počet budou dle rozkazu předány JG 7. IX.Flg.K.(J) to však nestačilo a zaslalo důrazný dotaz a) zda už bylo odesláno 23 Me 262 z KG 51 a JV 44/JG 7 do Prahy a b) proč nebyl hlášen přesun do Bad Aibling.*

30.4.45

Ve 12:00 hlásil IX. Fliegerkorps(J) přistání 8 strojů I./KG 51 a 9 strojů JV 44 v Praze-Ruzyni. Piloti a letouny, požadované Lft.Kdo.6 od 25. dubna se skutečně dostali na místo určení. Vzlétli z Horschingu (alespoň příslušníci I./KG 51) v 11:10h a v Praze se objevili v 11:42. Místo požadovaných 12-13 strojů z KG 51 jich nakonec dorazilo 8, když se dle vzpomínek letců některé „ztratily“ po cestě.*

* Kde se však v dotazu IX.Flg.K.(J) vzal počet 23 Me 262 není jasné. Původní požadavek zněl na „12 – 13 strojů z KG 51“. Pokud k tomu přičteme všechny piloty z JG 7 nahlášené v seznamu od JV 44 z 27.4.1945, vyjde nám 16 – 17 strojů a pilotů. Druhou otázkou pominěme. IX.Flg.K.(J) o posilu velice stál a sledoval přesun velice bedlivě. Z předešlého textu víme, že stroje byly (v tuto dobu 9 – 12 ks?) v Horschingu.

O příslušných KG 51 si, z pozdějších vzpomínek jejich kolegů, můžeme utvořit dobrý přehled. Novými tvářemi v Praze byli :

Hptm. Rudolf Abrahamczik

Lt. Schimmel

Oblt. Heinrich Haeffner

Oblt. Heinz Strothmann Lt. Wilhelm Batel

Fhj. Ofw. Hans Fröhlich

Ofw. Bruns

Uffz. Pöhling

Pouze dva z nich, Fröhlich a Pöhling, se objevují v seznamu pilotů JV 44 z 27. dubna. Naproti tomu další bývalí příslušníci KG 51 z tohoto seznamu Maj. Brücker, Lt. Strate, Obfhr. Weindl a Fw. Trenke se ve vzpomínkách kolegů z Prahy a ani v jiných materiálech o I./KG 51 v Čechách neobjevují. Není moc jasné, co se vlastně s příslušníky I. a II./KG 51 po jejím zrušení 24.4.1945 v München-Riem dělo a jakým klíčem byli vybíráni pro přelet do Prahy.

Na přesun vzpomíná Oblt. Haeffner: *„Dopoledne jsme letěli pod vedením Hptm. Abrahamczika do Prahy-Ruzyně. Jakmile jsme dorazili nad letiště, nevěřil jsem svým očím. Na letišti stála německá letadla jako v míru. Bylo vidět mnoho Me 262 a Ju 88. Zde v Praze-Ruzyni sídlí části KG 6, JG 7 a my s Me 262. Všechny útvary podléhají jako Gefechtsverband velení Obstlt. Hogebacka.“*

V jednu hodinu odpoledne hlásil Oberst Erhard Krafft von Dellmensingen přesun hlavního štábu IX. Flg. K. (J) do Bad Aiblingu, zatímco operační štáb nadále zůstával v Praze.

Ze vzpomínek pilotů (3./JG 7, Lt. Harald Toenniessen) vyplývá, že Me 262 z Prahy byly nasazeny i tento den. Harald Toenniessen staroval ve dvojici s Lt. Fritzem Kelbem okolo 15:30 k útoku na pozemní kolony do prostoru Cottbus. Kelb se údajně zřítíl u Mělníka. Toenniessen pokračoval v útoku sám a po postřelování pozemních kolon narazil nad letištem u Cottbus na čtyři sovětské Il-2. Jeden sestřelil a tři poškodil, utrpěl však poškození jejich odvetnou palbou. Špatně ovladatelný Me 262 tak musel nouzově posadit u Prahy-Ruzyně.

Zprávy o letech pilotů III./KG(J) 6, I./KG(J) 54 nebo I./KG 51 v tomto dni nemáme. Nasazení proudových stíhaček IX. Flg. K. (J) ale potvrzuje jeho večerní hlášení. Uvádí se v něm, že celkem 12 Me 262 potvrdilo průzkum počasí a útoky na pozemní kolony v prostoru Forst – Vetschau.

Sovětská strana, zastoupená opět 2. leteckou armádou podporující operace pozemních vojsk 1. ukrajinského frontu, naproti tomu nárokuje sestřel dvou Me 262.

Na operace z konce dubna vzpomínal Oblt. Martin z I./KG(J) 54 následovně: *„Nejdříve jsme byli podřízeni přímo IX. Fliegerkorpsu(J), kdy přesně došlo k vytvoření a k podřízenosti pod takzvaný „Gefechtsverband Hogeback“ nemohu říci, pravděpodobně v poslední třetině dubna. Nasazení jsme se účastnili z 50%. Po prvních nasazeních nás ihned napadaly Mustangy. Naši piloti mohli většinou hlásit nejisté nebo pravděpodobně sestřely, protože nikdo v minutových soubojích nemohl říci, zda se bombardér zřítíl, či nikoliv. Fw. Weiss byl až do konce našim nejlepším pilotem a byl mu také uznán jeden sestřel. Také Fw. Nickelel byl úspěšný. Při bitevním nasazení jsme Sovětům sestřelili nějaká letadla. Dokonce přeložili svá letadla mimo dosah Me 262. Lidské ztráty jsme při tomto nasazení již neměli.“*

Večer hlásil IX. Flg. K. (J) následující počty pilotů a letadel I./JG 7, III./KG(J) 6 a I./KG 51:

TABULKA str. 45

Je vidět, jak se zvýšila síla I./JG 7, což jsou ale ve skutečnosti stroje od JV 44, které přiletěly v poledne.

Hrozivá situace se však po jednom dni nasazení vyvinula v zásobování palivem J2. V 18:00h hlásily základny Praha-Ruzyně a Žatec nulu.

TABULKA str. 45

Jen Hörsching, ovšem na území Lf.Kdo.4, disponoval 439 m³ benzínu J2. Žádná jiná základna pod Lg.Kdo.VIII a Lw.Kdo.4 nevykazovala J2. Je to trochu překvapivé a je možné poněkud pochybovat o úplnosti hlášení. Nicméně zpráva neuvádí, že by některá ze základen hlášení nedodala.

Rozkaz Lf.Kdo.6 na další den uvádí, že k dosavadním rozkazům pro VIII. Flg. K. přibývá ještě spolupráce se 7. armádou. Hranice nasazení pro bojové i průzkumné lety mezi VIII. Flg. K. a Lw.Kdo West odpovídá hranici mezi skupinami armád „Střed“ a „G“. Rozkazy a zaměření úrovní VIII. Flg. K. zůstává stejné. Navíc je možné provádět průzkum (vzdušné situace) před 7. armádou.

Přesun moderních průzkumných letounů (proudových) nyní není možný. Jen ve výjimečných případech na vyzvání Lf.Kdo.6 nebo pozemních armád budou do pražského prostoru přesunuty jednotlivé proudové stroje

* Podrobnější popis přesunu naleznete v dalších kapitolách. Překvapuje však 9 dalších Me 262, což by měly být stroje „z JG 7“. Jak jsme již zmínili, v sestavě pilotů JV 44 se 27. dubna nacházeli pouze čtyři piloti z JG 7, takže zbylé letouny museli do Prahy přelétat příslušníci jiných ex- jednotek. Zatímco I./KG 51 byla od tohoto okamžiku registrována jako samostatný útvar, ostatní stroje a piloti byli začleněni do I./JG 7. To vyplývá z porovnání počtů letadel mezi 29. a 30. dubnem 1945.

(průzkumné). Požadavky na způsob nasazení musí být hlášeny. Z důvodu početního stavu je to ale nejisté.

Poměrně obsáhlý text zmiňuje další problém německé strany – průzkum. Proudové průzkumné letouny bylo třeba pro odhalení přesné situace na bojišti, která se nyní měnila každou hodinou, nicméně jich bylo příliš málo. Uvedený dokument však částečně vysvětluje přítomnost Ar 234 na samém konci války v Praze Ruzyni a posléze i v Žatci.*

Ve 22:10 vydalo Lf.Kdo.6 rozkaz o rozdělení sil NJG 6 (dosud pod 7.JD) a přesunu jedné její Staffel do Prahy a druhé do Zeltwegu. Po přeletu do Prahy se tato Staffel dostane pod velení IX. Flg. K. (J). Rozkaz sice nemá nic společného s proudovými letouny, ale pod velení IX. Flg. K. (J) se tímto dostaly i noční stíhačky.

1.5.45

Jednotky IX. Fliegerkorps (J) podporovaly obranu Berlína až do konce organizovaného odporu. Záznamy hovoří o letech příslušníků III./KG(J) 6. Franz Gapp vystartoval se svojí „červenou 7“ v 8:24 z Ruzyně a provedl nálety na dálnici u Vestchau (?) – Cottbus. Po 32 minutách byl zpět. Hans Parge zvedl svoji Me 262, „12“ v 10:15 a také on po 45 minutách přistál v pořádku zpět. Parge se však nevrátil do Ruzyně, ale do Žatce. Protože další lety už uskutečnil z tohoto letiště, předpokládáme, že se sem část sil III./KG(J) 6 přesunula z Prahy. Letiště bylo výhodněji položeno pro útoky proti sovětským vojskům. Nasazení pilotů I./KG(J) 54, I./KG 51 nebo JG 7 nemáme ověřené zprávy, nicméně je velice pravděpodobné. Dle vzpomínek Oblt. Haeffnera obdržely Me 262 z I./KG 51 závěsy pro rakety R4M: *„Dnes budou naše Me 262 připraveny k boji a budou namontovány držáky pro 55mm rakety. Pod každé křídlo lze umístit 12 raket R4 (R4M). Škoda, že jsme je neměli již na západě. Večer jdou Hptm. Abrahamczik, Oblt. Strothmann, Lt. Schimmel a já do města. V bospodách je vůči nám nepřátelská nálada, Lt. Schimmel, který umí dobře česky, nám říká, že zde může každou chvíli dojít k povstání. Po návratu na letiště jsme se dozvěděli, že do města je zakázáno chodit. V rádiu slyšíme, že Vůdce v Berlíně padl a vedení převzal Grossadmiral Dönitz.“*

Poměrně rozsáhlý rozkaz (1,5 strany) vydalo Lf.Kdo.6 o dalším nasazení proudových a nočních stíhaček. Říká se v něm jasně, že IX. Flg. K. (J) velí všem proudovým útvarům pod Lf.Kdo.6 a také nočním stíhačům původně spadajícím pod Lw.Kdo. West. Pod velení IX. Flg. K. (J) spadají nebo budou okamžitě spadat:

1) V každém ohledu:

– 8. Jagddivision s 4./NJG 100

– letecké části I./KG 51 s nejzkuzejším pozemním personálem (zbytek personálu je nasazen do pozemních bojů)

– JV 44 Gen. Gallanda, který osobně podléhá přímo pod Lf.Kdo.6

– JG 7, KG(J) 6 a KG(J) 54 se všemi podřízenými jednotkami

– JG 2 (Z toho Stab a I./JG 2 v likvidaci)

2) Pouze po služební žádosti armády a se zřetelem na technickou obsluhu budou přesouvána letadla a speciální zařízení od:

– 1.(F)/100 dosud pořízené Lw.Kdo. West

3) Z organizace Lw.Kdo. West: jedna Staffel NJG 6 po příchodu do Prahy-Ruzyně.

Operační nasazení bude probíhat dle instrukcí Lf.Kdo 6 v úzké spolupráci uvedených Lw.Kdo. (tj. Lw.Kdo.4, Lw.Kdo.8, Lw.Kdo. West). Hlavní úkol spočívá v přímém a nepřímém odlehčení Berlína. Jednotky bojující na střední části (tzn. převážně na Moravě) zůstanou v podřízenosti Stab./JG 6 z VIII. Flg. K. JV 44 je až do dalšího rozhodnutí odpovědná za vzdušnou obranu proti útokům ze západu ze základen Salzburg – Hörsching.

8.JD je odpovědná za udržování obrazu vzdušné situace a jeho předávání všem útvarům Lf.Kdo.6.

Za organizaci dodávek letounů a předzásobení náhradními díly odpovídá Lf.Kdo.6, které vytvoří příslušné centrum. V tomto čase se nachází v prostoru Prahy.

Operační velení IX. Flg. K. (J) zůstane v prostoru Prahy, z jižního prostoru bude alespoň hlášen stav. Pokud bude rozkazem OKL přeložen IX. Flg. K. (J) do prostoru Lw.Kdo. Reich, odpovídá 8.JD za předání jednotek v prostoru Lf.Kdo.6.

Rozkaz byl distribuován na velitelství IX. Flg. K. (J), Lw.Kdo. West (jeho 7.JD), Lw.Kdo.4 (jeho 8.JD), Lw.Kdo.8, JV 44, kopii obdržely OKL, Kammerler a samozřejmě příslušné složky Lf.Kdo.6.

* Průzkumné lety se prováděly skutečně s velkou intenzitou. Například 30. dubna 1945 dodalo Lf.Kdo. 6 informace o pohybu na komunikacích pro prostory Vídeň a Lundenburg mezi 6:40 – 10:55 h, Cottbus 6:10 – 10:55 h a Deggenorf – Passau 6:45 h. Mezi 8:00 a 14:35 se průzkumné stroje objevily nad Brnem, Kojetínem, Proskau, Jihlavou, Liegnitz, Steinau, Rawitsch, nad dálnicemi Liegnitz – Forst, Forst – Vetschau, u Naumburgu, Sprottau, Cottbus, Kamenz, Rosenheim, Ruhlad, Riesa, Torgau... V 15:25 h znovu pro Cottbus a v 21:35 pro okolí Torgau a Riesa. Četné úkoly nemohly zvládat čisté průzkumné jednotky a určité vypomáhaly i ostatní. Proto jsou často v hlášeních IX. Flg. K. (J) uvedeny „ozbrojené průzkumy“ nebo „průzkumy počasí“.

Hlavním cílem nasazení byly stále boje o Berlín, i když v této době už postupně ustávaly. IX.Flg.K.(J) nyní disponoval všemi dosud existujícími jednotkami Me 262 včetně JV 44 (pokud nepočítáme průzkumné) a jak se neustále zmenšovalo ovládané území, vstřebával i útvary s pístovými letouny. JG 2 měla sloužit k ochraně letišť, noční stíhači NJG 6 a NJG 100 pak zajišťovat obranu v noci. Vše to už byla samozřejmě z nouze cnost... Po Hitlerově sebevraždě 30. dubna se začal postupně rozvolňovat systém velení.

2.5.1945

Oblt. Haeffner z I./KG 51 vzpomíná, že 2. května se shledali se svým pozemním personálem, který se přesunul z Mnichova: „Dnes dorazili technici naší 2.Staffel. Museli se sem namáhavě dostat se všemi přístroji. Nyní budou naše stroje dobře zaopatřeny. Všichni piloti Me 262 čekají na rozkaz k nasazení. V doletu stíhaček však nepřicházejí žádná ruská ani americká letadla.“

Přestože už reálně končily boje o Berlín, LfL.Kdo.6 vydalo rozkaz o nasazení. Cíle měly zůstat stejné jako předešlý den. Nasazení IX.Flg.K.(J) bude vylučné proti sovětské armádě. Operace proti západnímu nepříteli budou prováděny pouze na zvláštní rozkaz LfL.Kdo.6. JV 44 bude nasazena především v okolí Brna. Velké útoky vně prostoru St. Pölten se budou provádět dle vzdušné situace, jen při velké letecké aktivitě nepřítel a ve spolupráci s Lw.Kdo.4 a 8. Před postupem nepřítel se JV 44 musí včas přemístit, nejprve do Hörschingu, pokud by bylo třeba, tak do prostoru Prahy.

Rozkaz tak v podstatě ukončil organizovaný letecký odpor proti západním spojencům a všechny síly byly vrženy proti sovětské armádě. Útoky v prostoru samotného Berlína už neměly smysl, ale pravdou zůstává, že proudové jednotky IX.Flg.K.(J) operovaly vždy spíše jižněji, v okolí Cottbusu. Zde se stále držela 4. tanková armáda a blokovala přístup sovětským vojskům do českého prostoru, tzn. i základen IX.Flg.K.(J).

Nemáme záznamy o konkrétním nasazení strojů z III./KG(J) 6, I./KG(J) 54, I./KG 51 nebo JG 7. V tuto dobu už musel být akutní nedostatek paliva a náhradních dílů, piloti zřejmě také potřebovali odpočinout. Boje proti pozemním kolonám už trvaly od 26. dubna. Spíše než pilotů se ale pravděpodobně nedostávalo techniky.

3.5.45

LfL.Kdo.6 vydalo celkový přehled stavu a umístění jednotek pod svým velením k 12:00 tohoto dne. Jako samostatný útvar je zde veden i IX.Flg.K.(J) v Praze-Ruzyni s následujícími útvary:

- a) JV 44 - v přestavbě a přejmenování na IV./JG 7 v Salzburg-Maxglan
 - b) KG(J) 6 - s III./KG(J) 6, v Praze-Ruzyni
 - c) KG(J) 54 - s pozemní částí v Holzkirchenu a s I./KG(J) 54 se všemi letouny schopnými nasazení v Praze-Ruzyni, II./KG(J) 54 (pouze pozemní část) v Holzkirchenu, III./KG(J) 54 (pouze pozemní část) v Innsbrucku a Zeltwegu
 - d) JG 7 - s pozemní částí v Mühldorfu a s leteckými částmi I./JG 7 a III./JG 7 v Praze-Ruzyni a pozemní částí v Mühldorfu
 - e) KG 51 - s leteckou částí I./KG 51 v Praze-Ruzyni a 30-ti muži pozemního personálu v Praze-Ruzyni
- dílny JV 44 drženy pod Generálmajorem Kortem.

Tužkou je ještě dopsána poznámka o JG 2, zřejmě o jejím roztroušení v Protektorátu.

I když v tento den mělo vejít v platnost zrušení Stab. a III./KG (J) 54 a III./KG(J) 6, není toto v přehledu zaznamenáno. Vzhledem k situaci na frontách už to také bylo celkem jedno.

Jeden z nejdůležitějších úkolů vyššího velení armády byl přesun co největšího počtu svých vojáků do zajetí k západním spojencům. Nejsilnějším nebo nejbojeschopnějším celkem v této době zůstávala Schörnerova skupina armád Střed („Heeresgruppe Mitte“), ovládající především české území. Plány ústupu na západ byly probírány ještě 2. května 1945 na poradě ve Flensburgu a někteří činitelé neschvalovali jeho rychlé provedení. Prostor Protektorátu měl sloužit jako jakási výhoda pro možné jednání německé strany se západními Spojenci a velení se obávalo, aby se ústup nezměnil v úprk. Je z nich zároveň vidět naprostá nereálnost a neschopnost si představit náhled Spojenců na kapitulaci Německa.

Sověti zejména kvůli možnému postupu Spojenců horečně připravovali Pražskou operaci, která měla poslední velké uskupení německých vojsk napadnout od severu a východu. Skupina armád Střed ale stále ovládala poměrně velké území a dařilo se jí spořádaně ustupovat a odolávat tlaku. Fronta se táhla zhruba jihozápadně od Brna (zda napojena na severní křídlo armády Süd, 8. armády) - Olomouc - řeka Morava - Freudenthal (až sem 1.tanková armáda) Glatz - Hirschberg (17. armáda) Görlitz - Bautzen - Dresden - Freiberg (4. tanková armáda) - plná zabezpečovací fronta proti spojencům - Chemnitz - Cheb - Weiden (7. armáda).

Jak je patrné z mapky, přibližně uprostřed se nacházely všechny důležité zá-

kladny IX.Flg.K.(J), kterým tak žádné bezprostřední nebezpečí nehrozilo. V mnohem větším nebezpečí byly jednotky v jižní prostoru tzn. i JV 44, což ale velení LfL.Kdo.6 dobře vědělo a ve svých rozkazech na to reagovalo jejich možným přesunem do Prahy. Proudové útvary na pražském a žateckém letišti se tak dostaly do samého středu závěrečného dění.

V tento den nemáme dokumenty o konkrétním nasazení letounů IX.Flg.K.(J) z českého území.

4.5.45

Aktivitu Me 262 ze III./KG(J) 6 potvrzuje zápisník letů Hanse Pargeho. V 9:33 vzletl ze Žatce k útokům proti pozemním kolonám (opět je akce označena jako „Einsatz (Erdsz.)“) na Me 262, „12“ a po 39 minutách se vrátil zpět. Domníváme se, že cílem byly opět sovětské jednotky v okolí Cottbusu.

Ostatní letci, jejichž letové deníky se dochovaly do dnešních dnů nemají 4.5.1945 zaznamenány žádné lety. Jak jsme se zmíňovali v předchozím textu, opravdu vážným problémem se stávalo palivo a také provozuschopnost proudových strojů.

Nedaleko Lužce nad Vltavou je tento den (datum se však nepodařilo ověřit) uváděno nouzové přistání Me 262B, „B3+ZM“. Očitý svědek Jan Viktorin (*1929) z blízké Spomyšle vzpomíná: „... to byla senzace, tam u toho nikoho k tomu nepouštěli, takže jsme museli být dost daleko ale viděli jsme ho, to byla dvěstěšedesát dvojka, mesřmít, švalbina a voni přiletěli, vono jich vždycky litalo pět set, ty stíbačky, ty mustangy wokolo nich. Tak von se do nich pustil. Byli asi tři, ty mesřmídy, dva uletěly a tohle toho sestřelili, jenže ten měl takový štěstí, že voni pokračovali furt a von nouzově přistál u Chramostku tam na poli.“ Patrně neúmyslně se zasaženému Me 262 podařilo na břicho přistát na okraj plochy příležitostně využívané za nouzové letiště. Událost i letoun jsou popsány v dalším textu.

Naposledy doplňují zprávy o bojových operacích Me 262 také hlášení americké strany. Taktické letectvo, reprezentované zejména Thunderbolty 9.AF opět významně zasáhlo proti železniční dopravě a jen mimochodem došlo k poslednímu střetnutí s proudovými stíhači Luftwaffe. V 10.30 h hlídka 12 Thunderboltů 365.FG zahlédla během útoku na kolony vozidel v prostoru Kladna osamělý Me 262. „Blue Flight“ se pustil do jeho pronásledování, střetnutí probíhalo asi v 2.000 m a německý letec prchal směrem k Ruzyni. Nad základnou vletl přímo do střelby flaku, která zasáhla 3 Thunderbolty, a Me 262 díky vyšší rychlosti unikl. Jeho poškození si připsal „Blue 4“ 2./Lt. Arnold G. Sarrow. Vzápětí ostatní letci hlídky zaútočili přímo na letiště, kde podle jejich svědectví bylo rozmístěno 36 Me 262 a 5 dvoumotorových letadel. Během útoku 1./Lt. William R. Mullen dva Me 262 zničil a další 2 poškodil, ostatní přidali ještě 2 poškozené dvoumotoráky. Údaj o 36-ti Schwalbe na Ruzyni, který můžeme považovat za minimální, tak ukazuje, že zde stále působila značná síla proudových strojů. Samozřejmě není známo kolik z nich bylo provozuschopných, dále musíme vzít v úvahu i Me 262 v Žatci. Strážlivý odhad se tak pohybuje okolo 50-ti přítomných Me 262 v českém prostoru.

5.5.45

Odpolnedne 5.května vypuklo Pražského povstání. V celém jeho průběhu Němci bezpečně drželi letiště v Ruzyni a ve Kbelích ve svých rukou a letecké útvary sporadicky zasahovaly i do bojů.

Na první bojový let od přesunu z Mnichova vzletl se „svým“ Me 262 „9K+OK“ Heinrich Haeffner z I./KG 51. Na akci vzpomínal následovně: „Češi pochobují Prahou. Staví barikády a všude vyvošují rudé a české vlajky. Vysílá Prahu je už také v českých rukách a informuje o nové české vládě. Stále povolává dobrovolníky do českého vojska a dvoce štre proti všemu německému v Čechách. Nyní dostáváme rozkaz k letu. Máme letět nad Prahou a zabnat poostalce zpátky do domů. Startují v 17:20 bez bomb. Tam, kde vidím větší shromáždění povstalců, střílím do vzduchu, aby se rozutekli. Naše kanonová munice se ve vzduchu po chvíli rozprskne pokud nenarazí na cíl. V 17:55 opět bludec přistávám na letišti. Bylo nasazeno asi 40 Me 262. Také odstartoval jeden Ju 188, který měl shodit pumy na vysíláči v Praze 1. ... Vysíláč nebyl zničen, protože v noci volal na pomoc RAF.“

V centru Prahy bylo skutečně zaznamenáno několik náletů a další zaznamenali v Roztokách, ale s nasazením Me 262 patrně souvisí jen útoky v otevřeném terénu. Tak byla například střelbou 2 stíhaček rozprášena výprava povstalců před Jenčí, na samém okraji základny v Ruzyni.

Okamžité nasazení letectva, které v pražském prostoru tvořily již pouze jednotky z Ruzyně, mělo zprvu sporadický charakter. Nicméně, ve 21:40 h přišel na stýněného důstojníka „Heeresgruppe Mitte“ důrazný požadavek Generalleutnant Waffen SS Karla-Friedricha von Pückler-Burghaus (velitele zbraní SS v Čechách a na Moravě) o nasazení následující den:

- 1) vlastní síly za svítání v útoku na jihovýchodní a jižní okraj města ze směru Benešova na pravém a ze směru Zbraslav na levém břehu Vltavy na sever

- 2) dbát na hákové kříže na domech a červené kříže na budovách a na signály pro letce
 - 3) Cíle: celé jádro města na východním břehu Vltavy s hlavním cílovým bodem okolí Václavského náměstí (východně Střeleckého ostrova, přes který vede jediný most)
 - 4) mnoho zápalných bomb, celé hnízdo musí hořet.“
- Požadavek na Luftwaffe pro boj s povstalci tak byl jasný.

6.5.45

Skupina armád Střed konečně začala s ústupem k americkým liniím, což byl především důsledek neúspěšných jednání Dönitzovy vlády o sjednání dílčí kapitulace. Němci konečně pochopili, že nebudou bráni jako rovnocenný partner (i s českým územím „za zády“) a spojení budou souhlasit pouze s bezpodmínečnou kapitulací. Žádosti operačního štábu „Heeresgruppe Mitte“, aby byla kapitulace vyjednána nejlépe po 15. květnu (z důvodu stažení k americkým liniím) se tak nedaly splnit.

Brzy ráno se situace povstalců v Praze radikálně změnila, protože došlo k dohodám o spolupráci s jednotkami Ruské osvobozené armády (ROA), obecně nazývanými „Vlasovci“. Útvar složený zejména z ruských zajatců ochotných bojovat proti Stalinovi byl Němci dobře vyzbrojen a jeho početní stav okolo 20 tisíc mužů byl značnou silou. Jeho přechod na protivníkovu stranu znamenal pro Němce značnou komplikaci a zcela zásadně zasáhl do leteckých operací z Prahy-Ruzyně.

Jednotky 1. divize ROA vyrazily 5. května z dočasného shromaždiště v okolí Berouna a dopoledne 6. května se zapojily do bojů na jihozápadním okraji Prahy. Na levém křídle postupoval po plzeňské silnici 3. pluk, který po polední dosáhl obce Chrástán.

Němci se snažili s ROA vyjednávat a aktivní úlohu zde sehrál i plukovník (Oberst.) Helmut-Günther Sorge, náčelník štábu VIII. Flg. K. Po diskuzi s Hermannem Hogebackem se nabídl jako parlamentář pro jednání s Gen. Vlasovem, který měl být dle jeho vlastního vyjádření jeho přítelem. Odpoledne odjel k jednotkám ROA, zpět se však vrátil pouze jeho vůz s ultimátem, že pokud se posádka letiště nevzdá, bude Sorge pověšen. Hogeback vzpomíná, že se tak asi stalo, protože Sorge zmizel.

Po neúspěchu ve vyjednávání začala ruzyňská posádka napadat jednotky ROA. Z letových deníků je patrná velká aktivita Me 262 po 16 hodině, kdy se útoků na pozici ROA podél plzeňské silnice jižně od základny účastnily stroje od všech KG a KG(J) jednotek. Útoky probíhaly střelbou palubními zbraněmi a raketami R4M. Jako návodčí sloužily letouny Arado (zřejmě Ar 96B), které zjišťovaly potenciační cíle, které následně napadaly Me 262.

Na boje tohoto dne vzpomíná Heinrich Haeffner z I./KG 51: „Dnes je počasí tak špatné, že je start nemožný. Odpoledne se počasí lepší a v Praze přistává General Peltz. Byl velitelem útoku na Anglii. Rozkázal, aby se všechna letadla přesunula z Prahy do Žatce.“

My od KG 51 máme nejdříve letět do prostoru Brna a potom přistát v Žatci. Startuji v 16:19 s 24 raketami 55mm, dvěma palubními kanony se 100 3cm granáty a s 500kg bomb ve schránkách s pumami a 10kg.

Jsem ve vzduchu jen krátce, když z vysíláčky slyším, že nemáme letět na Brno. Máme napadnout oddíl Vlasovovy armády, které jedou po silnici od Plzně na Prahu. Po útoku se mají všechna letadla vrátit zpět do Prahy. Vlasovovy oddíly se vzbouřily a napadají německé jednotky.

Otočil jsem tedy z kurzu a hledal silnici Praha - Plzeň. Brzy jsem uviděl kolonu vozidel a tanků Vlasovovy armády a zaútočil jsem na ni. Nejdříve jsem shodil kontejnery s tříštivými pumami. Při druhém náletu jsem odpálil rakety na nákladní auta a tanky a při třetím jsem vystřelil munici obou 3cm kanonů. Mnoho nákladních aut bylo v plamenech. Na tomto útoku se určitě podílelo přes 30 Me 262. Z nich ale jen 7 strojů přistálo v Praze. Z naší Staffel to byli Hptm. Abrahamczik, Oblt. Haeffner a Úřz. Pöling. Všechny ostatní Me 262 letěly dále do Žatce a přistály tam. Z naší Staffel to byli Oblt. Strobtmann, Lt. Bartel a Ofw. Fröhlich. Lt. Schimmel byl sestřelen a o Ofw. Brunsovi nemáme zprávy. Někdy čas po mém přistání v Praze v 16:40 přijel na letiště ve Volkswagenu s bílou vlajkou jako vyjednavatel důstojník Vlasovovy armády. Přednesl žádost, abychom k Vlasovovi poslali skupinu důstojníků. Vyjednávat s Vlasovem odjeli tři důstojníci.

Kolem 18:30 se vrátí nejmladší poručík. Přinesl ultimátum Vlasovovy armády, které znělo: Všichni na letišti se bezpodmínečně vzdají, jinak budou oba zbývající důstojníci zastřeleni a letiště bude napadeno, přičemž nebudou bráni zajatci. Velitel letiště chtěl s ultimátem hned souhlasit ale Obstlt. Hogeback ho donutil, aby mu okamžitě předal velení. Ultimátum bylo odmítnuto a všichni němečtí vojáci byli nasazeni k obraně letiště. Z neletuschopných letadel byla demontována výzbroj a přidělena k pozemnímu nasazení.

Kolem 19:30 jsem dostal rozkaz zničit se svým Me 262 9K+OK pražský vysílač. Vysílač stále vyzýval Čechy k boji proti všem Němcům a volal na pomoc anglické letectvo. Na mapě Prahy jsem dostal zakreslenou přesnou polohu vysílače a v 19:50 jsem odstartoval se dvěma 250kg trhavými pumami a s 24 raketami. Dobře jsem

rozeznal vysílač a ve dvou náletech jsem odhodil bomby. Při třetím náletu jsem odpálil všechny rakety. V 20:35 jsem bez poškození přistál zpět v Praze-Ruzyni. Tuto noc jsme už o vysílači nic neslyšeli. V noci jsem byl u našich techniků, kterým byl přidělen úsek obrany letiště. Noc ale proběhla klidně, protože Vlasovova armáda ještě nezahájila svůj útok. Technici přítom natankovali letadla, podvěsili pumy a rakety a nabili palubní zbraně.“

Haefnerova zmínka o pražském vysílači je zajímavá, protože právě tento den byla zasažena i budova rozhlasu. Stalo se tak v 17:40 h, ale zásah neměly na svědomí Me 262 z Ruzyně, ale s velkou pravděpodobností Fw 190F od III./SG 77 z Pardubic.

S místními zdroji koresponduje vzpomínka na sestřelení Lt. Schimmela resp. nezvěstného Ofw. Brunse. Pečlivě vedený deník Antonína Pošusty z Rudné u Prahy (dříve Dušníky) zaznamenává havárii německé „turbíny“ dne 6. května 1945: „...událost popisuje Vlasovci sestřelený Me 262. Spadl u kamenného mostu přes železniční trať, asi 200 m od dušnického nádraží směrem ku Praze. Šli jsem se tam s klukama podívat, protože pád letadla jsme náhodou zahlédli, ale pan učitel Fr. Hesoun nás vrátil, že tam není nic k vidění. Jen plno roztrhaných, ohořelých plechů a z pilota zbyla jen bota s uraženou nohou nad kotníkem.“

K nouzovému přistání dalšího Me 262 došlo u obce Choteč. Očitý svědek František Bělohávek (*1933) po letech vzpomíná: „...v sousedním domě, hostinci U Žabů bylo několik Vlasovců, na dvoře cosi vykládali a zastrkávali pod střechem stodoly. Německá turbína kroužila nížko nad vesnicí a jeden Vlasovec vyběhl přes silnici na skalku (pozn. dnes zastavěna novými domky) a kulometem nebo, jak se vyprávělo pancéřovou pěstí, letadlo zasáhl. Kouřící Němec zaletěl směrem k Třebotovu a přistál na poli na samém vršku vpravo při silnici do Třebotova. Letadlo bylo skoro nepoškozeno, letec asi utíkal k blízkému lesu, ale u hřbitova byl zastížen Zdeňkem Šimoničkem, zatímco jeden Vlasovec z bradby hřbitova na oba mířil kulometem. Šimoniček dovedl letce do vesnice a předal Vlasovcům v hostinci. Ti ho dlouho vyslyšeli, pak se vyprávělo, že na kraji obce zastřelili dva Němce, ale jestli mezi nimi byl sestřelený letec už nevím.“ Vrak letadla z pole odtáhli občané Třebotova a dlouho ležel v malém lomečku v cípu křižovatky silnic na Choteč a Chýnice, kde se stal vděčnou atrakcí místních dětí.

Spornou se jeví tradičně uváděná zpráva o sestřelení „turbíny“ dne 6. května posádkou obrněného vlaku, ukořistěného povstalci v Roztokách nad Vltavou. Kronika železniční stanice, patrně původní zdroj této informace, uvádí: „Německá posádka v Klecanech provádí destrukci zařízení letiště po celý den, avšak dosud vysílá hlídky k Vltavě, které se opevňují... Stanici přelétává několik německých letadel, která bedlivě sledují mladí chlapi na pancéřovém voze, stojícím na čtvrté koleji, proti staniční budově, zavčívají se v míření a v palbě, - ale, dobře zamířili a trefili! Turbinové letadlo zasaženo, padá šikmo za skály někam k Přemýšlení. Radostný pocit se nás zhošťuje.“ V uvedené lokalitě se ale žádnou havárii, odpovídající uvedenému popisu ověřit nepodařilo.

Odpolední postup Vlasovců, nečekaně ohrožující dosud bezpečný provoz základny v Ruzyni, vyvolal ve vzpomínkách H. Haefnera zmíněnou reakci letectva. Největší útok se odehrál před Chrástánou, kde se společně s kolonou Vlasovců pohybovalo téměř 500 mužů oddílu Železo. Nálet krátce po 14 hodině provedlo údajně 12 „turbín“. Shozeny byly bomby, které zapálily dům u silnice. Oddíl Železo měl jednoho padlého, shorela 2 auta s nákladem obvažového materiálu, 1 auto s municí a 2 osobní velitelské vozy, vesměs technika zabavená německé koloně předcházející den. Několik padlých Rusů bylo posléze pohřbeno přímo u silnice. Právě během tohoto útoku mělo dojít k sestřelu Me 262 u Dušníků.

V průběhu odpoledne se mezi Chrástánou a Zličínem odehrávaly další útoky, ale v nastalém zmatku již nejsou odlišovány.

Není jasné, zda šlo o původní plán nebo odpověď na letecké napadení, ale odpoledne 3. pluk zahájil dělostřelecké ostřelování Ruzyňské základny. V pozemních útocích však byl pasivní, a přestože v rychlém postupu k Ruzyni neměl překážek, postupoval dále na Zličín a Řepy.

Franz Gapp (III./KG(J)6) uvádí ve svém deníku jako důvod nasazení „Platzsch.(Wlasow Truppe)“, tzn. obranu letiště před pozemními jednotkami vlasovovy armády, Oblt. Wolfgang Löhe (dříve 6./KG(J) 54, zde zřejmě v rámci I./KG(J) 54) v poválečném doplnění svého deníku uvádí „boj proti pozemním cílům vlasovovy armády a českým povstalcům“. Löhe vzletl z Ruzyně, ale po boji přistál v Žatci. Günther Eilhardt z I./KG(J) 54 vzletl dvakrát na „Schlachteinsatz“ s cílem „L.K.W.Kolonnen“ a při druhém letu měl poruchu motoru. Pravděpodobně po válce dopsaný text však akce označuje jako útoky na dálnici u Odry a ruské letiště u Odry. To je rozhodně zajímavé, protože většina bojových letů z Ruzyně byla zaměřena na útoky proti povstalcům a obrana vlastní základny byl jednoznačně primární úkol.

TABULKA str. 51

7.5.45

Chaotickou atmosféru posledních bojů autenticky přibližují opět vzpomínky Helmuta Haeffnera: „*Za úsvitu (7.května –pozn.) připravili technici můj stroj ke startu. Když jsem nasedl do letadla a chtěl spustit startovací motor, dostali jsme se už pod první kulometnou palbu. Odstartoval jsem hned, jakmile byly oba motory v plných otáčkách. Zaútočil jsem pumami, raketami a kanony na nepřátelské jednotky jižně od letiště. Let trval od 5:25 do 6:10. Účinek pum a raket byl tak dobrý, že se útočníci stáhli. Technici připravili můj stroj opět k letu. Natan-
kovat, zavěsit pumy, nabit kanony a rakety.*

V 10:25 startuji znovu nad stejnou oblast. Tentokrát jsem nebyl pod palbou. Chtěl jsem útočnický zatlačit dále, odhodil jsem na ně pumy a na vozidla střílel rakety. Potom jsem letěl zpět na přistání. Už jsem měl vytažený podvozek a vysunutě klapy, když jsem byl rádým informován, že na východní straně letiště jsou nepřátelské tanky a střílejí na tam odstavená letadla. Při přiblížení k přistávací dráze jsem je uviděl. Trochu jsem odbočil z kurzu a jeden tank jsem zaměřil. Kanony jsem ještě nevystrlel.

Přiblížil jsem se k tanku a během palby jsem si všiml, že nemá zavřený poklop a že světelná stopa je přímo v cíli. V zatáčce jsem uviděl, že tank bořel a že ostatní opustily letiště východním směrem. Při útoku jsem ale i já dostal několik zásahů do nosných ploch. Chtěl jsem zatáhnout podvozek a pronásledovat unikající tanky. Podvozek se ale nedal zatáhnout, protože byl také několikrát zasažen. Protože bych po přistání v Praze nemohl znovu odstartovat, letěl jsem tedy do Žatce. Protože už nebylo radiové navádění, letěl jsem podle letecké mapy 1:500 000. Takto jsem skutečně poškozen a s vysunutým podvozkem letěl do Žatce. Při zatáčce nad městem jsem na nádraží viděl vlak s mnoha tanky. Pozorování jsem hned po přistání nabhlásil.

Můj Me 262 9K+OK dostal tolik zásahů, že se nedalo uvažovat o jeho uvedení do letuschopného stavu.

Odpoledne odstartovali z naší Staffel Oblt. Strothmann, Lt. Batel a Uffz. Pöling. Měli za úkol ochranu letiště v Praze–Ruzyni před povstalcí a Vlasovovými oddíly a zlikvidovat případné barikády na silnici Praba – Žatec.

Když jsme se vrátili z naší jízdy vlakem zpět na letiště, viděl jsem, jak se Oblt. Strothmann chystá na přistání s jedním běžícím motorem. Náhle se jeho Me 262 v zatáčce zřítíla. Mohli jsme ho jen mrtvého vyprostit z trosk. Protože vrak neshorel, domnívám se, že mu došlo palivo. Také Uffz. Pöling se z této akce nevrátil. Piloti z KGJ 6 hlásili, že viděli sestřel jednoho Me 262.

Celá noc ze 7. na 8.května byla hektická. Slyšeli jsme, že německé jednotky v severním Německu uzavřely s Angličany příměří. Na dosah bylo příměří s Američany. Proto byly všechny stroje, které byly neletuschopné nebo pro ně nebylo palivo, zničeny, aby nepadly do rukou Rusům.

Část našich techniků se ještě v noci probíla do Žatce. Přitom s sebou z Prahy vzali několik ženských pomocnic od hlásné služby.“

TABULKA str. 54

Značně odlišným úhlem pohledu zaznamenal ranní útoky Josef Linhart z Hofelic (dnes Rudná u Prahy): „*Časné ráno kroužila nad krajem již německá letadla. Jedno z nich zabýjilo před šestou hodinou palbu z palubních děl přímo kolem našeho domu. Ohlušující rány vzbudily ty, kteří ještě spali. Rány zasáhly ulici Na horkách, při čemž byly poškozeny domky našich nejbližších sousedů Vávry, Pittnera, Čipery, Vlacha a Bosáka. U nich byly poškozeny střechy, ploty, rozbita okna, nadělány různé škody, někde v kuchyni, jinde na chodbě, na dvoře atd. U Bosáků byl prorazen štít domu. Manželé Vávrovi byli lebece raněni. Také na hlavní ulici Pražské byla poškozena okna... Ještě dříve než spustila palba z letadel v uvedeném úseku bylo vypáleno několik ran v blízkosti budovy obecního úřadu. Byla poškozena střecha úřadu, na půdě vybuchla jedna puma, vyrazila střechu ze strany severní a druhá puma z jihu nevybuchla...“*

U dušnického nádraží zasáhly bomby koňské spřežení, dva příslušníci oddílu Železo zahynuli. V Chrášťanech se brzy ráno opakoval útok na trén koňských potahů, shozené bomby usmrtily 5 vlasovců a zabito bylo 23 jejich koní.

V průběhu dne se však jednotky ROA a čeští dobrovolníci probíjovali k nádraží v Hostivici, odkud již snadno i ručními zbraněmi kontrolovali plochu letiště. Na poslední chvíli při návratu z bojového letu, jak plyne ze vzpomínek H. Haeffnera, ještě stačilo zřejmě několik Me 262 z Ruzyně uniknout a přeletět do Žatce. Zde již určitá část letadel byla, například Hans Parge ze III./KG(J) 6, ale důvod ani charakter a místo jejich nasazení není jasný. Zřejmě jistá část Me 262 trvale prováděla útoky na sovětské jednotky. Letci od JG 300, kteří rovněž právě dorazili do Žatce, potvrzují, že Me 262 od JG 7 vzlétaly k útokům raketami R4M na ruské jednotky. Ještě dopoledne se Uffz. Maier z 14./JG 300 na Bf 109 účastnil společně se dvěma Me 262 od JG 7 postřelování provozu na silnici v okolí Mostu.

Dramatický únik z Ruzyně potkal také Günthera Eilhardta z I./KG(J) 54. Při startu mu vysadil motor a jeho stroj „žlutá 5“ dopadl zpět na dráhu. Do Žatce se dostal s Aradem Ar 96B a přivezl s sebou zraněného vojáka.

*Konečně, jak uvádí H. Haeffner, přelet do Žatce tragicky skončil pro Oblt. Heinze Strothmanna (*26.8.1912, Hattingen). Na jeho havárii někde v těsné blízkosti žateckého letiště však Hptm. Abrahamczik vzpomíná odlišně,*

když uvádí, že kolem 17 hodiny během ohlášeného přeletu Oblt. Strothmanna viděli požár po nárazu, ale na místo havárie na území obsazeném českými povstalcí se nemohli dostat. Tělo německého letce bylo uloženo do hromadného hrobu v Žatci a dnes je připomenuto v pamětní knize německého vojenského hřbitova v Mariánských Lázních.

Osud druhého zmíněného letce Uffz. Pölinga je neznámý. Lokální zprávy a vzpomínky pamětníků zmiňují havárii Me 262 na okraji obce Ořech. K události došlo dopoledne a je proto pravděpodobné, že se odehrála právě dne 7.května 1945. Osamocený Me 262 zaútočil na tábořiště Vlasovců na volném prostranství u ovčína a zastřelil několik koní. Vzápětí, možná zasažen střelbou ze země nebo vlastní chybou, srazil telefonní sloupy a ovocné stromy podél silnice na Chýnice a narazil do pole. Údajně těžce zraněný letec ještě vylezl z vraku letadla, ale byl tábořícími vojáky ubit. Vrak letadla, ale zejména zpřerážené telegrafní sloupy, připomínaly ještě po válce místo havárie.

Na konci dne byly bojeschopné letové části III./KG(J) 6, I./KG(J) 54, I./KG 51 a také St., I. a III./JG 7 na letišti v Žatci. Půl hodiny před půlnocí zaslal Gen. Pücker Skupině armád Střed hlášení s hodnocením bojů v Praze a požadavky na další den. Práví se v něm, že: „...rozptýlené letecké útoky z dnešního dne byly bezúčelné...“ a na jiném místě: „Žádáme znovu silné nasazení letectva proti Václavskému náměstí – Příkopům“. Letecké jednotky z Ruzyně měly jiné starosti a ani žádost Skupiny armád Střed na Lf.Lkdo. 6, pokud byla vůbec učiněna, zřejmě žádnou leteckou pomoc nepřinesla.

Lf.Lkdo.6 vydalo ještě tohoto dne zprávu o dislokaci svých útvarů, bohužel popisuje jen jednotky v „jižní“ oblasti. Z jednotek IX.Flg.K.(J) je zde zmíněna pouze JV 44, nyní přejmenovaná na IV./JG 7, která se nacházela v Salzburg–Maxglan v síle 21 strojů. Opět je zde zopakováno, že v případě postupu nepřitele do Hirschingu má útvar přeletět do Prahy. JV 44 se ale do Prahy nedostala. Piloti jednoduše odmítli rozkaz splnit a vzdali se tento den Američanům.

V dokumentu je však také hojně škrtnuto, mimo jiné název IX. Fliegerkorpsu (J). Bud byla JV 44 vyjmuta z jeho pravomocí nebo celý IX.Flg.K.(J) byl na samém konci války zrušen. Zda existoval podobný dokument pro zbylé útvary Lf.Lkdo.6 nevíme, nicméně z dokumentu je patrné, že Lf.Lkdo.6 si zachovalo velení a přehled nad svými jednotkami až do samého konce války.

Sovětský postup směrem na Prahu se večer zastavil na českých hranicích. Německá 4. tanková armáda se nadále stahovala k americkým liniím a k bojům docházelo sporadicky. Vždy se jednalo o jednotky zadního voje bránící důležité komunikační křižovatky nebo opěrné body. Letecká podpora, byla zcela minimální a nasazení proudových strojů nemělo na průběh bojů žádný větší význam.

8.5.45

„Dostali jsme od Generalleutnant Peltze rozkaz, že všechny letuschopné stroje mají být přelétuty k Američanům nebo Angličanům. Letadla tam neměla být zničena. Šla řáda, že budeme s Američany pokračovat v boji proti Rusům. Bylo ponecháno na pilotech, na kterém letišti obsazeném Američany nebo Angličany v blízkosti jejich domova chtějí přistát. V žádném případě se nesmělo přistát u Rusů.“

Byl jsem mrzutý, že můj 9K+OK není schopen letu a byl zapálen. Naši technici mi pozdě odpoledne hlásili, že na letišti stojí jeden Me 262 od JG 7 s označením +7. Byl prohlášen za neschopný letu, protože mu nešel zatáhnout podvozek. Jinak byl ale v pořádku. Jeho pilot již odjel s ostatními nákladním autem směrem na Karlový Vary, aby se nechali zajmout Američany. Pro mne záhada nebyla důvodem, abych se strojem neodletěl.

Hptm. Abrahamczik byl z Breslau a já z Berlína. Tam jsme však letět nemohli, protože tam už byli Rusové. Rozhodli jsme se letět společně do München–Riem. Tam jsme se na jaře 1944 ve IV.Gruppe KG 51 na Me 410 cvičili na noční a hloubkové lety.“ Tolik vzpomínky Lt. Heinricha Haeffnera z I./KG 51 na 8. květen 1945.

Závěrečný den války se v Žatci odehrával v přípravách na odsun do amerického zajetí. Letuschopné Me 262 se snažily dosáhnout jakéhokoliv letiště ve spojenecké okupační zóně a vše záleželo na vlastních pilotech. Největší skupina, tvořená letci z JG 7, dosáhla Fassbergu a při přeletu dokonce nárokoval Oblt. Fritz Stehle z 2./JG 7 sestřel sovětského Jaku 9 okolo 16:00 h nad Krušnými horami. Tento nárok koresponduje se zřícením P-39 Airacobra u obce Klíny v Krušných horách. Letec, příslušník sovětské 2. letecké armády, při havárii zahynul.

Také dvě Me 262A z KG 51 s Lt. Heinrichem Haeffnerem a Hptm. Abrahamczikem dolétly do München–Riem. Piloti byli z I./KG 51, ale Haeffner letěl na stroji III./KG(J) 6 (podrobněji viz dále). Wilhelm Batel ze Stab/KG 51 posadil svoji Me 262 „9K+FB“ u Lünebergu a Fhj.Ofw.Fröhlich letěl se skupinou JG 7 do Fassbergu.

Naproti tomu nemáme prokázáno, že by také letci z I./KG(J) 54 nebo III./KG(J) 6 použili Me 262 pro přelet k západním spojencům.

Ověřené úlety ze Žatce v tento den jsou uvedeny v tabulce.

TABULKA str. 54

Bojová činnost však zcela neustala. Dle vzpomínek Oblt. Waltera Bohatsche z 1./JG 7 provedlo několik Me 262 ráno nálet na dálnici Cottbus – Berlin. Walter Bohatsch po návratu zjistil u svého stroje technickou závadu a pro úlet do zajetí musel zvolit jiný letoun.

Günther Eilhardt z I./KG(J) 54 s Me 262A, „bílá 12“ absolvoval ještě průzkumný let a nálet na pozemní kolony. Franz Gapp z 8./KG(J) 6 vzletl ještě v 19:02 na operační let opět na své „červené 7“ a postřeloval obrněné kolony u Žatce.

Několik letců použilo k přeletu do zajetí jiné stroje. Například Oblt. Martin z I./KG(J) 54 odstartoval v 15:40 h v Bf 108. Místo jeho přistání není známé. Čtyři piloti III./KG(J) 6 Emil Schwend, Hans-Jürgen von Wilpert, Helmut Richter a Sepp Richter využili k letu Si 204D a přistáli u Weissenburgu. Zbylý personál se vydal v konvoji na cestu ke spojencům. Americké linie u Chebu dosáhla následujícího dne většina z nich.

Sovětské jednotky dosáhly žatecké letiště v podvečer. Na Ruzyni se předvoj sovětské armády objevil následující den 9.5.1945 ve 2:00h. Německý personál však základnu opustil během 8. května 1945 a snažil se dostat do zajetí u západních spojenců. Pověštinou se jim to podařilo v okolí Chebu.

Z událostí okolo úletů do amerického nebo britského zajetí vyplývá, že panoval především nedostatek letuschopných strojů. Pozemní obsluha se již snažila dostat na západ a na žádné opravy nebyl čas. Některé stroje byl zřejmě zničen, celkem značné množství jich však zůstalo na místě s celkem minimálním poškozením. Vedle Me 262 se na letišti nalézaly také jiné typy, jako například Ju 88G-6 nebo Bf 109. Z událostí v posledních dnech války však můžeme předpokládat a přítomnost Arad Ar 96B nebo i Ar 234B a snad i C.

Shrnutí

Období nasazení Me 262 z KG(J) a KG útvarů na českém území lze rozdělit do několika fází. V první fázi se jednalo o výcvik resp. přeškolení bombardovacích pilotů na proudovou techniku, což se týkalo především III./KG(J) 6 a v menší míře i II./KG(J) 54 s její „Ausbildungs Kommandem“. Období výcviku lze položit mezi leden až 10. duben 1945 a počet Me 262 vyskytujících se na letišti v Praze Ruzyni kolísal mezi 6 – 13 u III./KG(J) 6 a 4 – 6 u Ausbildungs Kommando II./KG(J) 54.

Druhá fáze začíná příletem operačních jednotek IX. Fliegerkorpsu (J) ze severního Německa. Přesunutí útvarů – St., I. a III./JG 7, I./KG(J) 54, doplněné o III./KG(J) 6 pokračovaly po 11.4.1945 ve svém hlavním úkolu, tzn. boji proti spojeneckým bombardovacím svazům. III./KG(J) 6 bez dokončeného výcviku byla vržena do bojů po boku zkušenějších kolegů. Přes poměrně značnou sílu koncentrovanou na letištích Praha-Ruzyně, Žatec a Plzeň, však nebyli za tehdejší vzdušné a válečné situace Němci schopni spojenecké nálety ohrozit.

Američané (především s jejich leteckými útvary se Me 262 střetávaly) měli vzdušnou převahu a uměli ji využít. Soustředění proudových strojů na několika málo základnách jim zároveň dávalo výhodu jejich relativně snadné kontroly. Přímý a nepřímý stíhací doprovod tak pravidelně před, během i po náletech „navštěvoval“ německá letiště a snažil se omezit nebo alespoň narušit vzlety Me 262. Přitom Američané využívali vzletů a přistání Me 262 k jejich sestřelům. Dobře věděli, že Schwalbe může využít výhody vyšší rychlosti a dosáhnout ji v běžné situaci bylo velice obtížné. Američtí stíhači pak dále prováděli postřelování základen a ničili proudovou techniku i na zemi.

Svoji převahu využívali Američané „rozumně“. Nebylo třeba stálého hlídání a ničení německých letišť. Vždy stačilo objevit se ve správný čas na správném místě.

Proti takové taktice nemohli Němci uspět. Přes výkony Me 262 a pilotů nutné ztráceli techniku a personál, ale jejich náhrady byly téměř na nule. Zejména v technice byla situace hrozivá a permanentně bylo zhruba třikrát více pilotů, než Me 262. Samozřejmě, část jich neměla dokončený výcvik, ale obecně převyšoval počet pilotů počet letadel. Velení čelilo situaci přesunem strojů z jiných útvarů a jejich následným rušením, ale to nebylo řešení. Německá strana jednoduše nemohla tempu „opotrebení“ stačit. Navíc si musíme uvědomit, že hovoříme o druhé polovině dubna 1945, kdy už byla německá porážka naprosto jasná, válečný průmysl postupně kolaboval a výroba běžela jen ze zásob. V této situaci bylo jasné, že z německé strany nemá boj žádnou vyhlídku na vítězství a sebelepší výkony pilotů a personálu maximálně posouvají den finálního kolapsu.

Přesto můžeme prohlásit, že útvary s Me 262 byly zřejmě nejúčinnější zbraní Luftwaffe a stále dokázaly ohrozit spojenecké letouny. Nedokázaly je zastavit, to vyplývá už z prostého poměru sil, ale nebezpečné byly. Proto jim také Američané věnovali tolik pozornosti neboť jim vždy šlo především o personál.

Německá strana reagovala na uvedenou situaci posílením protiletadlové obrany letišť. Nikdy nedosáhla požadovaného stavu (problémy s přesunem) a Němci ji vždy hodnotili jako nedostatečnou. Naproti tomu Američané ji označovali za velice nebezpečnou a ztráty jim v tom dávaly za pravdu. Pokusy zajistit také leteckou ochranu vzletajících nebo přistávajících Me 262 v Praze nedopadly dobře a nebyly do konce války dořešeny. Piloti tak museli spoléhat na Flak a celkem mu, jak vyplývá z jejich vzpomínek, věřili.

Stejně tak přizpůsobili němečtí piloti i provedení vzletu a přistání. Lt. Herbert Schlüter ze Stab./JG 7 vzpomíná takto: „*Take-offs and landings there (in Prague Rusin – note od authors) were very difficult because Mustangs were frequently in the vicinity of the airfield. The period after take-off until full speed was reached and the time before landing when airspeed had to be reduce made the Me 262 very vulnerable to attacks by piston-engined fighters. For this reason I had developed a landing technique to cut the risk of being shot down. I approached a little village with a pointed church spire that was located about 40km from the airfield. From there I flew at an altitude of between 30 – 50 meters with a compass heading to the runway. Shortly before I reached the field, I had memorised a spot where I switched the turbine to idle and as soon as speed reduced to 400 km/h, I activated the landing flap switch.*“ Základem bylo tedy „připlížit“ se na letiště nepozorovaně a využít maximálně kamufláže stroje v malé výšce.

IX. Fliegerkorps (J) zůstával stále operačně podřízen Luftflotte Reich, organizačně podléhal od 21.4.1945 pod Lg.Kdo.VIII.

Třetí fáze nasazení Me 262 nastala podřízením IX. Flg.K.(J) 26. dubna 1945 Lfl.Kdo. 6, resp. VIII Flg.K. Důvodem změny byla nepříznivá situace v bojích o Berlín, kam Němci nakonec nasadili veškeré své síly. Me 262A od JG 7, KG(J) 54 a KG(J) 6 začaly podporovat obranu 4. tankové armády v okolí Cottbus – Bautzen a také její následný úspěšný protiútok a stabilizaci fronty. Stroje létaly většinou jednotlivě a vedle útoků na pozemní kolony se setkávaly i se sovětskými letci. Sestřely bitevních i stíhacích letadel jsou zachyceny ve vzpomínkách pilotů. Ale i sovětská strana nárokovala několik Me 262. V hlášeníh o nasazeních proudových strojů je vidět postupný pokles jejich počtu, což souviselo s provozuschopností techniky. Už nebylo jednoduše kde brát náhradní díly a pravděpodobně se hojně využívalo „kanibalizace“ neletuschopných Me 262. 30. dubna 1945 přibyla „posila“ v podobě 8 strojů z I./KG 51 a 9 strojů z JV 44, bylo to však poslední posílení jednotek s Me 262 na českém území. Uvedená podpora vojsk 4. tankové armády vydržela až do samého konce války, ale její intenzita rapidně klesala. Poslední fázi nasazení Me 262 v Čechách byla obrana vlastní základny během Pražského povstání. Letiště v Praze Ruzyni ohrožované pozemními jednotkami ROA a povstalci bránily nejen Me 262 ze vzduchu, ale i piloti, kteří už neměli na čem létat, v pozemních bojích. Protivníkem byla pouze palba ze země, protože povstalecké jednotky nedisponovaly žádným letectvem. Den před kapitulací 7. května 1945 se všechny letuschopné Me 262 přemístily do Žatce a odtud odlétlo několik z nich následující den ke Spojencům. Až do posledního dne války prováděly Me 262 operační lety.

Skrze celé působení KG(J), KG a JG jednotek s Me 262 se táhne problém se zásobováním palivem. Ač byl vážný a v několika chvílích i kritický, vždy se podařilo zajistit alespoň minimální množství pro operační činnost. Nemáme informace o tom, že by některý den byly letecké operace zastaveny z důvodu nedostatku paliva. A to i přes hlášení z 30. dubna 1945, kdy Ruzyně i Žatec nehlásily žádné zásoby paliva J2.

Můžeme říci, že ačkoliv až do konce války velice nebezpečné, vedly útvary s Me 262 z českého území naprosto marný boj. Z celkového pohledu na válečné operace neměla jejich činnost žádný podstatný vliv na průběh bojů, což při jejich síle ani nešlo předpokládat. To ale nijak nesnižuje úsilí pilotů a personálu jednotek, kteří nasazovali své životy, ať už byla jejich motivace jakákoliv.

TABULKA str. 57

TABULKA str. 58

Po seznámení se s historií KG a KG(J) jednotek vyzbrojených Me 262 na českém území se nyní obrátíme k několika vybraným strojům podrobněji. Budeme vycházet především z fotografických materiálů zachycujících uvedené letouny povětšinou zanechané na letištích v Čechách po skončení války. Několik Me 262 těchto jednotek ulétlo do spojeneckého zajetí, přičemž byly docela dobře zdokumentovány a dokonce se dochovaly do dnešních dnů.

Značení Me 262

Ještě před popisem konkrétních strojů se budeme věnovat několika obecným faktům. Jako první je nutné zmínit přesnou identifikaci verzí Me 262. Problém přesného označení verzí Me 262 vyplývá již z nesrovnalostí v původních dokumentech typu. V drtivé většině originálních materiálů je Me 262 rozdělován na verze Me 262A-1 a A-2, přičemž rozdíl spočíval ve výzbroji a schopnosti nosit pumovou výzbroj na závěsnících pod trupem. Stíhací Me 262A-1 nesl výzbroj 4 kanonů MK 108, zatímco u stíhací-bombardovací Me 262 byla schopnost nosit až dvě 250kg pumy kompenzována redukcí hlavního výzbroje na 2 x MK 108. Lze nalézt i označení A-1 pro verzi s možností pumové výzbroje a dvěma kanony, ale jednalo se zřejmě o chybu (1.8.1944). Firemní plány výroby z 8.12.1944 pak uvádějí typ Me 262A-1a a A-2a, což bylo upřesnění typu pohonné jednotky (tzn. Jumo 004) v souvislosti s plány na instalaci motorů BMW 003 (pak by označení znělo A-1b a A-2b). Nikde však není možné nalézt nějakou úpravu označení Me 262A, který nesl výzbroj 4 x MK 108 a přitom mohl zároveň nosit pumovou výzbroj na závěsnících. Bezpečně však víme, že takové provedení bylo poměrně běžné a nezvratným důkazem je dodnes dochovaný stroj W.Nr. 500200.

Předpokládáme, že většina Me 262 vyrobená po ukončení testů se závěsníky (typ Wikingerschiff nebo ETC 503) byla produkována v této úpravě, přitom to však neznamenalo žádnou změnu v označení. Protože se jednalo pouze o dílčí úpravu ve vývoji typu (stejně jakým byla montáž druhé, zadní 900l nádrže do trupu), nebylo nutné označení měnit. Z technického hlediska to zahrnovalo montáž závěsných kování uvnitř trupu (a zřejmě jeho zesílení) a elektroinstalace k ovládní podvěšené výzbroje. Tedy žádné rozsáhlé změny, ale takto vybavené stroje poskytovaly možnost univerzálního použití ke stíhacím nebo stíhacím-bombardovacím úkolům, což bylo pro Luftwaffe v této době velice důležité. Zvnějšku se úprava projevila pouze úzkými otvory pro vsunutí závěsu na spodní části trupu. Nadále však nesly označení Me 262A-1a.

Rozlišit, zda se jedná o verzi Me 262 A-1a nebo A-2a je to možné pouze v případě dostupnosti snímku přidě stovej s dobře patrnou partií výstřelných otvorů kanonů. U Me 262A-2a měly být horní dva otvory zaslepeny krytkou. Záměrně uvádíme „měly být“, protože si nejsme jisti, zda tomu tak ve skutečnosti opravdu bylo.

Nemáme k dispozici originální dokumentaci každého konkrétního letadla, ve které byly údaje o přesné verzi vedeny a povětšinou neznáme ani jejich sériová čísla. Nepomáhá ani snaha o rozdělení Me 262A do bloků dle výrobních závodů. Zdá se totiž, že nejsme schopni určit, zda závod kompletoval Me 262 v určitých dávkách dle verzí, např. 20 ks A-1 následovaných 5 ks A-2 nebo zda se verze určovaly až během závěrečné montáže. Ostatně z technického hlediska by to nebyl problém. Druhá možnost se ale jeví jako krajně nepravděpodobná (už jenom pro příslušný německý smysl pro organizovanost, který ostatně ve válečné produkci fungoval až do samého závěru války) a nějaký systém existovat musel. Opíral se pravděpodobně o objednávkový RLM, kde se konkrétní verze letounu uváděla. Dalším nepřímým důkazem o existenci systému jsou i souhrnné měsíční zprávy o produkci Me 262 (a ostatních letadel) pro RLM, ve kterých je jasně zaznamenáno, zda byly vyrobeny Me 262A-1 nebo A-2. Můžeme sice pochybovat o správnosti dělení počtů vyrobených Me 262A na A-1 a A-2, například v lednu 1945 mělo vzniknout 111 ks verze A-1 a 49 ks verze A-2, ale jiné údaje nemáme k dispozici.

Proto předepisujeme, že v mnoha případech je třeba brát uváděné označení jako orientační.

Přesuny Me 262 mezi operačními jednotkami

Pro zdokumentování osudů konkrétních strojů je zajímavé, pokusit se zmapovat pohyb Me 262 mezi jednotlivými operačními útvary. Soustředíme se pochopitelně především na jednotky operující z našeho území na konci války, to znamená KG 51, KG(J) 6, KG(J) 54 a JG 7, ke kterým přidáme i informace o JV 44.

KG 51

Z výše jmenovaných obdržela jako první Me 262 bombardovací KG 51. Do konce března 1945 přijala celkem 342 kusů Schwalbe z čehož v roce 1945 to bylo v lednu, 42 v únoru a dalších 74 v březnu.* Za první tři

měsíce roku 1945 tedy přibýlo do jednotky celkem 140 Me 262 z výroby nebo oprav.**

Důležitým faktem je, že KG 51 do této doby neobdržela žádný Me 262 z jiné operační jednotky. Naopak, zřejmě ještě v březnu 1945 začaly být letouny z KG 51 odesílány k jiným jednotkám. Masivnější odsun pak proběhl zejména mezi 31. březnem a 10. dubnem 1945, kdy se operační síla KG 51 z původních 79 strojů snížila na pouhých 20! Důvod spočíval ve vojenské situaci, kdy byly přednostně posilovány stíhací útvary bojující v okolí Berlína, tzn. JG 7 a KG(J) 54. Mezi zmíněnými daty tak KG 51 odevzdala 15 Me 262 k JG 7 a plných 29 pak ke KG(J) 54! O zbytek přišla vlivem bojových ztrát, protože byla stále plně operační.

Další snižování stavu souviselo s rozkazem o zrušení KG 51 (24.4.1945), kdy bylo rozhodnuto o předání jejích strojů k JV 44. To pravděpodobně proběhlo 25.4.1945, ale již další den Luftflotte 6 požadovala opětovné převzetí strojů I./KG 51 od JV 44 zpět a její následný přesun do Prahy. Poslední údaj o síle I./KG 51, tzn. poslední bojeschopné části KG 51, pochází z 30.4.1945, kdy jejích 8 Me 262 skutečně přistálo na pražské Ruzyni.

Přesnější údaje o operační síle a přesunech letounů od KG 51 obsahuje příložená tabulka. Letouny, prokazatelně působící u KG 51, tak pocházely přímo z výroby nebo oprav.

KG(J) 54

KG(J) 54 sice do konce března 1945 odevzdala 2 kusy Me 262 k KdE, ale jak jsme již uvedli, vedle nových strojů, v únoru 60 a v březnu 12, obdržela také 29 Me 262 od KG 51. To znamená, že v únoru a březnu přibýlo do jednotky 72 + 29 kusů Me 262. Přehled stavů techniky však zároveň svědčí o vysokých ztrátách, protože už 10.4.1945 operovalo u I. Gruppe 31 Me 262, u II. Gruppe pouhý jeden stroj a u III. Gruppe 3 letouny, tzn. dohromady 35 kusů Me 262. Na konci dubna se eskadra „redukovala“ na I. Gruppe. Ta se po 11. dubnu přesunula do Prahy-Ruzyně, kde je vedena ještě 3. května 1945. Byla to zároveň poslední část útvaru disponující leteckou technikou. O její síle v době působení v Čechách se nám nepodařilo získat podrobnější údaje, ale nebyl to počet malý. První stroje I./KG(J) 54 přilétly do Prahy už 11. dubna, přičemž údaj o síle z předchozího dne hovoří o 31 Me 262 u I. Gruppe. Není důvod se domnívat, že by příliš velký počet letounů zůstal zanechaný v Německu, takže se do Čech s velkou pravděpodobností přesunulo mezi 20 až 30 Messerschmittů Me 262 z tohoto útvaru.

JG 7

Dalším významným „odběratelem“ Me 262 na konci války byla JG 7. Důvod byl obdobný, jako u KG(J) 54, tzn. operační prostor v okolí Berlína, vysoké ztráty techniky a snaha o udržení co největší operační síly. V únoru 1945 obdržela jednotka 42 Me 262, v březnu dalších 89. Navíc bylo do konce března staženo 8 Me 262 od různých, i nebojových, útvarů. Poslední den měsíce tak JG 7 disponovala 79 Me 262, z toho 58 operačními. Do 10. dubna 1945 k nim přibýlo dalších 15 strojů z KG 51, 11 kusů z NAGr. 1 a 6 a KdE dodal dalších 6 Me 262. K tomuto datu tak mohla JG 7 vykazovat ve stavu celkem 107 Me 262, z toho 78 operačních. To svědčí o záměru udržet JG 7 v operačním stavu za každou cenu. Téměř všechny tyto stroje se nakonec také dostaly do Čech, ale nejsou námět této práce.

JV 44

JV 44 dostávala především nové nebo opravené stroje. Její stav byl 30. března pouhých 8 strojů (z toho 6 operačních), ale o deset dní později oficiálně vykazuje nulu! V průběhu dubna musela nějaké nové Me 262 obdržet, protože údaje o stavu z 23.4.1945 hovoří o 28 (19) ks. Jak je jednotka získala nevíme, ale zřejmě přišly z výroby. O den později přibýlo 12 (14?) kusů od KG 51, ale nejpozději 29.4.1945 bylo několik z nich odevzdáno zpět I./KG 51. Dne 29. dubna 1945 byl pravděpodobný stav techniky 21 Me 262 (šlo o hlášení zachycené službou ULTRA a z textu není zcela jasné, že se jednalo o hlášení stavu. Nicméně, předpokládáme, že ano.), zároveň však bylo sděleno, že JV 44 už žádné další letouny nedostane. Zajímavé je, že v ten samý den žádal IX. Flg. Korps(J), aby JV 44 předal 23 strojů do Prahy. K tomu rozhodně nedošlo, ale den po té, 30.4.1945, bylo britskou výzvědnou službou zachycen radiogram o přistání 8 Me 262 z KG 51 a 9 Me 262 z JV 44 v Praze. Některé stroje se tedy do Prahy nakonec dostaly a posílily pravděpodobně I./JG 7 (stav I./JG 7 k 29.4. činil 19 (14) letounů, 30.4. však už 26 (13) strojů. Dovo- zujeme, že zvýšení souviselo právě s přiletem letounů z JV 44, protože počty Me 262 z I./KG 51 jsou v hlášení vedeny zvlášť). Boje JV 44 však skončily v Rakousku a Bavorsku a útvar v Čechách neoperoval.

KG(J) 6

Přidělování techniky k poslednímu útvaru, KG(J) 6, je poměrně přehled-

* Počty nově přidělených Me 262 jsou v zprávách uváděny souhrnně pro Luftflotte West. Předpokládáme, že všechny tyto stroje přišly do KG 51, přestože je nutné brát v úvahu i průzkumné NAGr. 1 a 6. Počty přidělených Me 262 k průzkumu však nebyly nijak vysoké, takže číslo se nebudě od skutečnosti příliš lišit.

** Pokud hovoříme o přidělených letounech z výroby nebo oprav, máme na mysli stroje, jež převzala Luftwaffe od průmyslu. Ne o kusy přidělené z rezerv nebo jiných, například rušených, útvarů.

né. Me 262 působily pouze u její III. Gruppe a víme, že v lednu dostala 2 Me 262, únoru 1945 obdržela 6 strojů a v březnu další 4. Na konci měsíce (31.3.1945) vykazovala jednotka celkem 13 kusů Me 262 a všechny je vedla jako bojeschopné.* Stejný počet je veden i 10. dubna a 29. téhož měsíce se stav zvýšil na 14 strojů z toho 12 operačních. Poslední údaj máme z 30.4.1945, kdy III./KG(J) 6 hlásí opět 14 Me 262 ve svém stavu, z toho 12 schopných nasazení. Zajímavé je, že pilotů měl ve stejnou dobu 74, z toho 64 schopných akce. Pilotů tedy bylo několikrát více než letuchopných strojů. Operační síla III./KG(J) 6 tedy nikdy nebyla, z hlediska počtu strojů, příliš veliká. Pravděpodobně to souviselo s nedokončeným výcvikem pilotů a přednostním přidělováním Me 262 útvarům ze zkušeným personálem. V Čechách to v tuto dobu byla především JG 7.

Jak je patrné, přesuny techniky mezi jednotlivými útvary odpovídaly snaze o udržení operační schopnosti některých z nich. Především JG 7 „pohlcovala“ tímto způsobem stroje z jiných jednotek, v ostatních případech se jednalo spíše o výjimky. Tou může být jednorázový přesun Me 262 od KG 51 ke KG(J) 54, která však byla nakonec „vybita“ operačními ztrátami. Naopak o KG 51 můžeme s nadsázkou prohlásit, že sloužila jako zásobárna techniky. KG(J) 6 stála zcela mimo popisované přesuny, operovala s nově přidělenými stroji, ale její síla nebyla, ve srovnání s ostatními útvary, nikdy významná.

TABULKA na str. 62

Zbarvování

Základním pramenem o zbarvování Me 262 byl pro naši práci výkres „8-262A-1, Bl.3, Flugzeug – Zusammenstellung, Schutzanstrich-Hoheit-s-u. Kennung“ z 23.2.1945. Dokument přesně popisuje podobu kamufláže a označení typu a veškeré dále zmiňované odchylky budeme vztahovat k tomuto materiálu.

Jistě nešlo o první materiál Messerschmittu o zbarvení Me 262, protože typ byl ve výrobě od června 1944 (resp. v červnu 1944 byly první kusy Me 262 předány Luftwaffe). Kombinaci přibližného data výroby a několika barevných fotografií však jsme schopni celkem přesně odhadnout, zda se zbarvení před únorem 1945 lišilo nebo zůstalo více méně stejné. Přes vydaný dokument „8-262A-1“ si jednotliví výrobci upravovali jak provedení kamufláže, tak i označení, což nám dává možnost zpětné identifikace konkrétního výrobce a dalších podrobností o stroji.

Hlavní změny ve zbarvování Me 262 se během jeho výroby týkaly pravděpodobně odstínů barev. Uvážíme-li, že první (sériové) kusy Me 262 opustily závody v červnu 1944, musely tak přijít právě do období začátku nahrazování odstínů RLM 74, 75 novými RLM 81, 82, 83. Víme, že některé Me 262 prokazatelně létaly s kombinací 74,75, jednalo se ale zřejmě o úzkou skupinu úvodních kusů a prototypů (např. W.Nr. 170056). Přejít k zeleným odstínům začal pravděpodobně na začátku srpna 1944, v podobě strojů jednolitě zbarvených tmavou barvou, zřejmě RLM 83.

Drtivá většina Me 262 však dostávala nástrík kombinací RLM 81, 82, jak je uvedeno v oficiálním dokumentu z února 1945 a je zajímavé, že jej nosily i některé z prototypů, například V 7, W.Nr.170303 (vyroben 22.9.1944) nebo V5, W.Nr.130167 (vyroben 31.5.1944). Především tato skutečnost nás vede k předpokladu, že typ Me 262 byl po startu masové sériové výroby (cca říjen 1944) zbarvován hlavně novými odstíny barev.

Použití RLM 81 a 82 se na černobílých fotografiích vyznačuje nízkým stupněm kontrastu barev a většina snímků Me 262 to potvrzuje.

Základním materiálem pro nás tedy zůstalo zbarvení strojů požadované dokumentem z 23.2.1945, tzn. odstíny RLM 81, 82, 76, s částmi povrchu bez nátěru.

Me 262 od KG a KG(J) nad českým územím.

Podrobněji se budeme zabývat jedenácti Me 262A a B, prokazatelně operujícími v rámci jednotek KG a KG(J) z českého území. Řazeny jsou dle jednotek a to v pořadí KG 51, KG(J) 54 a KG(J)6, tzn. dle délky služby typu Me 262 v uvedených útvarech.

Stroje KG 51 nad českým územím.

Před popisem jednotlivých strojů jednotky se ještě zaměříme na Me 262A od KG 51 obecně. V Čechách operovaly pouze letouny její I. Gruppe, v této době jediné operační části útvaru. Celkem 8 Me 262A od I./KG 51 přistálo okolo poledne 30. dubna 1945 v Praze Ruzyni a všechny se velice pravděpodobně zapojily do bojů v závěrečných dnech války. Je zajímavé, pokusit se odpovědět na otázku, jak se tyto letouny k útvaru dostaly.

Jak jsme již uvedli, KG 51 během března a hlavně dubna musela své stroje postupně odevzdávat jiným jednotkám. Především k JG 7 a KG(J) 54, s cí-

*Zde se udává o celkovém počtu na konci března rozcházení. Součet přidělených letounů dává 12, dokument hovoří o 13.

lem udržet zmíněné útvary plně operační. Část letecké techniky odevzdávali piloti už 2.dubna 1945 do Obertraublingu k JG 7, další letouny odesly do 10.4.1945. KG 51 se v průběhu 22. a 23. dubna postupně přesunula na základnu München-Riem a od tohoto okamžiku operačně nelétala. 24. dubna byl útvar oficiálně zrušen, technika, tehdy 12 (7) z I. a 2 (0) z II. Gruppe, předána JV 44 a piloti zůstali na letišti München-Riem. Někteří posílili řady JV 44, ale většina jich zůstala „bez zaměstnání“. V oficiálním hlášení o síle jednotek ze dne 24.4. je pod KG 51 uvedeno „k. meldung“, tzn. bez hlášení.

Ale 26. dubna 1945 v 0:50 přišel rozkaz (Luftwaffekommando 6) o předání Me 262 od JV 44 zpět k I./KG 51 (hovoří se o 12 strojích) a jejím následném přesunu do Prahy. Toto je během dne několikrát opakováno, tak jak rozkaz postupně pokračoval k nižším instancím. V ten samý den bylo vypracováno i hlášení o stavu letounů Me 262 na letišti München-Riem, zahrnující nejen letouny JV 44, ale i stroje dislokované v opravách DLH, sídlících tamtéž. JV 44 vykazuje celkem 43 Me 262, dalších 48 bylo u DLH.

Další den, tj. 27. dubna byl rozkaz Luftwaffekommando 6 opakován a doplněn o další podrobnosti celé akce. I./KG 51 měla jasně uvést sériová čísla strojů, které převede zpět od JV 44 („rückubernimmt“), místo dislokace strojů předaných jiným útvarům v posledních dnech a stav a svou dislokaci (tj. 27.4.1945) v 18:00.

JV 44 se musela rozkazu podřídit a musela požadované stroje I./KG 51 odevzdat. Problém je v tom, že nevíme přesně kdy to učinila, zda ihned 26. dubna nebo později a jaké letouny skutečně přešly pod I./KG 51. Mohl by nám v tom pomoci již zmiňovaný seznam Me 262 z 26.4.1945. V jeho dochované kopii je totiž u 9 letounů rukou doplněná poznámka „I/KG51“ a u dalších třech pak otazník. Jsme přesvědčeni o tom, že veškeré takto označené stroje měla JV 44 v úmyslu předat I./KG 51 a reagovala tak na výše zmíněný rozkaz. Přitom se však nejednalo o stejné letouny, které o dva dny dříve přijala od KG 51! V některých případech samozřejmě ano, ale například Me 262A, W.Nr.111685, „9K+FH“ rozhodně pocházel od KG 51, ale zůstal ve stavu JV 44 až do konce války (byl nalezen poblíž letiště München-Riem) a v seznamu není označen poznámkou „I/KG51“ ani otazníkem. JV 44 si jednoduše vybrala, jaké letouny I./KG 51 odevzdá („vrátí“) a jaké si ponechá bez ohledu na jejich předchozí příslušnost. Seznam uvádí následující stroje: W.Nr.110626, 170106, 500070, 110414, 110836, 110766, 110790, 170003, 111989. Za povšimnutí stojí, že vybrané Me 262 byly ty „dříve“ vyrobené, tzn. že šlo o starší stroje.

Pro úplnost musíme dodat, že vlastně nevíme kdo (zda JV 44 nebo KG 51) tyto poznámky do seznamu doplnil a kdy tak učinil. Mohla to být JV 44, jak jsme popsali výše, ale také I./KG 51. Víme, že měla za úkol hlásit sériová čísla strojů převzatých od JV 44 a tak mohla jednoduše použít již vypracovaný seznam. V konečném důsledku je to jedno. Z dokumentu vyplývá, že stroje určené k předání I./KG 51 byly starší výroby, je tedy pravděpodobnější, že je „vybírala“ JV 44.

Předání (bylo skutečně jen papírové, protože personál obou útvarů byl fyzicky na stejné základně) proběhlo mezi 26. a 29. dubnem a 29.4.1945 začala I./KG 51 přesun do Prahy. Nebylo to tak jednoduché a přelet neproběhl, kvůli špatnému počasí, přímo. Me München-Riem přelétaly stroje I./KG 51 jednotlivě do Horschingu (mezi 14:35 a 15:10) a teprve další den do Prahy-Ruzyně (11:10 - 11:42). Je velice pravděpodobné, že přesun zahájilo skutečně 12 pilotů, ale již během cesty došlo ke komplikacím. Heinrich Haeffner vzpomíná, že na letišti v Horschingu havaroval Ofw. Fröhlich a Hptm. Christoph vůbec nedorazil. Celkem se tak do Prahy dostalo 8 Me 262 od I./KG 51.

Kolik z těchto 8 Me 262 obdržených od JV 44 bylo původních z KG 51 a kolik „nových“, tj. od JV 44 nebo DLH, není jasné. O „původních“ strojích KG 51 můžeme hovořit pouze v případě Me 262, W.Nr.110836, „černé L“ a W.Nr. 110626(?), „9K+FB“, se kterým na konci války uletěl Oblt. Wilhelm Batel ze Žatce.**

Je zřejmé, že uváděný seznam s poznámkami KG 51 neodráží realitu a nelze tvrdit, že zde zaznamenané Me 262 se dostaly do Prahy. Jasným příkladem je W.Nr. 500200, „černé X“. Tento letoun není zaznamenán ani ve výčtu strojů JV 44 ani v seznamu od DLH. Do Prahy se však dostal v rámci KG 51, takže musel buďto přijít mezi 26. a 29.4. do Mnichova a následně byl použit pro přelet do Čech nebo jej příslušník KG 51 „sebral“ po cestě na novou základnu. Zde je zajímavá poznámka o havárii Ofw. Fröhliche v Horschingu 29.dubna 1945. „Černé X“ totiž na konci války dovedl do spojeneckého zajetí právě Ofw. Fröhlich a pokud předpokládáme, že pilot létal většinou s jedním konkrétním strojem (viz. H. Haeffner), je možné, že

**Porovnání kamufláže stroje, se kterým Batel uletěl ze Žatce, ukazuje, že jeho zbarvení je téměř shodné se strojem W.Nr.110604, „červená 1“ z podniku Swäbisch-Hall. Navíc, W.Nr. 110626 je v seznamu strojů na mnichovském letišti z 26.4.1945 a je opatřen poznámkou „I/KG 51“. Je proto pravděpodobné, že batelův „9K+FB“ byl právě W.Nr.110626.

Fröhlich si tento stroj, po nehodě při přistání, převzal na letišti v Hörschingu. Proto není ve zmiňovaném seznamu strojů JV 44.

Na českém území jsou identifikovány následující stroje I./KG 51:

Me 262A-1a, W.Nr. 110836, „černé L“

Me 262A-1a, W.Nr. 500200, „černé X“

Me 262A, W.Nr. 111726(?), „černé O“

Me 262A, W.Nr. 110626(?), „9K+FB“

Me 262A-1a, W.Nr.110836, „černé L“, I./KG 51

Letoun

Známe sériové číslo nám umožňuje přesně identifikovat výrobce stroje, kterým byl Messerschmitt G.m.b.H., Augsburg, závod Leipheim („Waldwerk Leipheim“). Letoun byl jedním z 74 kusů série W.Nr.110769 – 110843 vyráběné od poloviny listopadu 1944 do poloviny února 1945. W.Nr. 110836 byl zalétán Uffz. Seppem Gerstmayerem v Memmingenu 11.3.1945 v 11:42, další zalétávací let, pravděpodobně po odstranění závad, proběhl následující de v 11:47. Finální přebírací (předávací) let se uskutečnil 14.3.1945 v 8:30 a 10:46. Stroj se tímto stal majetkem Luftwaffe.

Další stopu po něm nalzáme až 26.4.1945, kdy je výslovně veden v seznamu strojů JV 44 k tomuto dni. Domníváme se tedy, že po převzetí Luftwaffe byl přidělen do KG 51, kde operoval v rámci 2. Staffel a po „zrušení“ KG 51 přešel pod JV 44. Kdy přesně se doslat do KG 51 nevíme, předpokládáme však, že to bylo ještě v březnu 1945 a přibyl tam v rámci 74 ks Me 262, které KG 51 tento měsíc obdržela.

W.Nr. 110836 po zrušení KG 51 24. dubna přešel oficiálně pod hlavičku JV 44, což však netrvalo dlouho. Luftflotte 6 si už 26. dubna vyžádala od JV 44 Me 262 pro KG 51 zpět a nařídila její přesun do Prahy. Provedení rozkazu se protáhlo, ale 30. dubna 1945 se W.Nr. 110836 spolu s dalším 7 stroji ze „stále existující“ I./KG 51 a navíc devíti Me 262 od JV 44, přesunul do Prahy. Stroje přistály ve 12:00 na letišti v Praze-Ruzyni. Následoval přesun do Žatce, kde se 7. května 1945 shromáždil zbytek operačních strojů útvaru. V poslední den války, 8.5.1945, jej Hptm. Rudolf Abrahamczik (2./KG 51) použil pro úlet ke Spojencům a ve 14:30 s ním dosedl na dráhu letiště München-Riem, odkud letoun před osmi dny do Čech přiletl.

Stroj byl plně funkční, bez viditelných stop po poškození. Vzhledem ke svému stavu byl vybrán Američany pro zkoušky v USA a dopraven 29. (28.?) 9.1945 na základnu Freeman Field, pod označením (přezdívkou), „Doris“. V dalším účinkování v USA létal také se jménem „Jabo Bait“ a označením FE 110. Byl seřtován poté, co sloužil jako statický exponát ve Washingtonu, D.C. Protože ani v původní německé podobě neměl stroj zakryté horní výstřelné otvory kanonů, nelze tvrdit, že se jednalo o verzi A-2a. Navíc se nezachoval žádný důkaz o instalaci pumových závěsníků pod trupem, takže velice pravděpodobně se jednalo o verzi A-1a. Z viditelných konstrukčních prvků nesl letoun starší provedení pozičního světla a také starší (menší) provedení Flettneru na směrovce.

Kamufláž

V případě „černé L“ můžeme mluvit o naprosto standardním provedení zbarvení, plně odpovídajícímu předpisu z 23. února 1945. Horní plochy a hřbet trupu kryly pole RLM 81 a 82, boky trupu, motorových gondol a snad i spodní plochy pak RLM 76. Boky trupu byly navíc doplněny nepravděpodobnými skvrnami obou kamuflážních barev. Čelní prstence motorů zůstaly v barvě kovu, ale seshora byly přestříkány kamuflážními barvami. Pokud porovnáme zbarvení s jinými stroji stejné série vidíme, že je téměř shodné. Jako příklad nám může posloužit Me 262A-1a, W.Nr. 110813 ze stejné série. Dochovalo se větší množství jeho snímků a to jak z období jeho využití při testech závěsníků, tak i jeho služby (i když cvičné) u III./EJG 2. Kamufláž stroje je naprosto shodná a proto jej můžeme použít pro doplnění představ o zbarvení W.Nr. 110836.

Označení

Výsostně označení také odpovídá předpisu z 23. února 1945. Pozice trupového kříže se shoduje s ostatními stroji vyrobenými v této sérii v Leipheimu. Důležité je celkové provedení křížů, tzn. bílé lemy na horní ploše křídla a trupu, černý a bílý lem spolu s černým jádrem na spodní straně křídla a černá svastika s bílým lemem, spolu s pozicí trupového kříže je charakteristická pro Me 262 z Leipheimu, resp. z výrobních závodů pod řízením Messerschmittu G.m.b.H., Augsburg.

Individuální označení stroje bylo tvořeno pouze černým, bíle lemovaným písmenem „L“. Je patrné, že se nejednalo o první označení a stroj nesl dříve provedení určené bombardovacím jednotám. Tvořil jej kód jednotky (číslíce+ písmeno nebo písmeno+číslíce) a dvojice písmen, značící konkrétní letoun a jeho Staffel. „Černé L“ je natřeno na obdélníkové skvrně střední barvy, zakrývající právě toto starší označení a před křížem je též patrná menší skvrna stejné barvy. Původní označení tedy mělo formu menšího kódu jednotky, u KG 51 to bylo „9K“ a většího individuálního písmene letounu. Zda byl stroj dříve veden jako „9K+LK“ nevíme, je to ale pravděpodobné.

Ke změně formy označení došlo nejpravděpodobněji někdy na začátku

dubna 1945. Nejméně od 10.4.1945 máme u KG 51 doloženo provedení „9K+(červená)1“ nebo „9K+(červená)2“, což ukazuje na příklon k praxi označování stíhacích jednotek. Přitom předpokládáme, že na stroji se objevovala pouze barevná číslice, obdobně jako na Me 262A-1, „žlutá 3“ (zřejmě „B3+(žlutá) 3“) ze III./KG(J) 54. Některé z Me 262 KG 51 tak létaly pouze s číslicí, další pak pouze jedním písmenem. V záznamech, především v pilotních zápisnicích nebo vzpomínkách, jsou však letouny stále vedeny pod „plyným“ kódem, tzn. jako „9K+LK“ nebo právě „9K+r1“.

Zajímavá je změna barevnosti označení. Dle červených doplňků použitých na W.Nr. 110836 víme, že náležel do stavu 2. Staffel (doplňky nemohou být černé, tato barva nebyla pro označení Staffel u KG 51 vyhrazena). Ve starším provedení označení tak mělo individuální písmeno stroje, zde „L“, červenou barvu. Po přeznačení však byla použita barva černá a navíc s bílým lemem. Proč tomu tak bylo nevíme, ale systém pevně přidělených barev k jednotlivých Staffel prostě nebyl v případě označení samotným písmenem dodržen.

Malé písmeno „L“ bylo natřeno také na krycím plechu přední podvozkové nohy a sloužilo k rychlé identifikaci stroje při pohledu zepředu. Protože je patrné, že toto písmeno nebylo nikdy měněno (není zde žádná stopa po přetření), předpokládáme, že starší označení bylo právě „9K+LK“.

Me 262 u KG 51 téměř bez výhrad létaly s barevnými konci SOP a špičkami přídě. Byly natřeny „přidělenou“ barvou příslušné Staffel a navíc bíle nebo černě lemovány. Na „černé L“ jsou dobře patrné a červený konec SOP a špička jsou ještě doplněny stejně zbarvenými výstřelnými kanály spodních kanonů. I tato praxe je u KG 51 známa, viz. řada Me 262A, I./KG 51 na letišti Rheine, fotografovaná na konci roku 1944 nebo konkrétně Me 262A-1a, W.Nr. 170096, „9K+BH“ od I./KG 51. Podobný detail je zachycen i na Me 262 od II./KG 51. Nejedná se tedy o nic vyjimečného.

Sériové číslo stroje bylo umístěno na kýlovce, z obou stran mezi výškovkou a svastikou. K jeho zhotovení sloužily šablony, takže v některých číslicích jsou viditelná svislá přerušení.

Popisky zachovávaly standard strojů z Mtt Augsburg. Místa, která nejsou viditelná z dobových fotografií jsme doplnili dle stroje W.Nr. 110813.

Přes celkovou zchovalost stroje na něm lze nalézt stopy po službě. Okolí pozičního světla na směrovce je viditelně dobarvováno, jakoby došlo k jeho celkové výměně a následně opravě nátěru. Spodní části motorových gondol nesou stopy úniku kapalin z motoru. To je u Me 262 poměrně častý jev, svědčící o ne zcela perfektní výrobě, ale možná zároveň také o značném namáhání motoru během nasazení. Šlo o přežití a rozhodně bylo lepší motor vyměnit, než ztratit celý stroj. Proto piloti pohonné jednotky nijak nešetřili.

Me 262A-1a, W.Nr.500200, „černé X“, 2./KG 51

Letoun

Také v tomto případě můžeme dle známého sériového čísla přesně identifikovat výrobce tohoto Me 262A-1a. Byl jím Messerschmitt G.m.b.H., Regensburg, pod jehož řízením se Me 262 kompletovaly (vyráběly) v závodech v Neuburg am Donau, Obertraubling a Českých Budějovicích. Letoun byl součástí objednávky 182 Me 262 s čísly W.Nr. 500199 – 500280.

Konkrétní místo vzniku neznáme, ale vzhledem k místům záletu letounů s okolními sériovými čísly to byl zřejmě Obertraubling (zálet 500201, 202, 203, 205; naopak 500204 byl zalétán v Neuburgu). První let se musel uskutečnit na přelomu ledna a února 1945 a také tento odhad pochází ze znalosti faktů „příbuzných“ Me 262A.

O operační službě tohoto Me 262A nevíme téměř nic. Z označení vyplývá, že byl zařazen do stavu 2./KG 51. Označení nebylo nijak měněno, takže 2./KG 51 musela být jedinou operační jednotkou, ve které stroj sloužil. Provedení označení jediným písmenem zároveň ukazuje na jeho později přijatou formu, takže letoun k útvaru zřejmě nedorazil ihned po svém předání k Luftwaffe (což se stalo pravděpodobně v únoru 1945). Po předání totiž mohl být zaslán k „dostavbě“ („Nachrüstung“), což znamenalo montáž některého zařízení, nedodaného během výroby. Takovéto práce se prováděly například u DLH v München-Riem, kde bylo do letounů pravděpodobně montováno radiové vybavení.

Dříve citovaný dokument stavu Me 262 na letišti München-Riem z 26. dubna 1945 tento letoun neuvádí, což jasně ukazuje na fakt, že neoperoval u KG 51 před jejím zrušením 24. dubna 1945. Na české území se však „černé X“ dostal. Protože přelet 30.4.1945 je jediný známý transfer I./KG 51 na české území, předpokládáme, že se jej musel zúčastnit i tento stroj. Jak jsme již zmínili, tento konkrétní Me 262 byl pravděpodobně zabaven příslušníky I./KG 51 na letišti v Hörschingu 29.4.1945 po té, co Ofw. Fröhlich havaroval při přistání se svým původním letounem. Od tohoto data tedy letoun operoval v rámci I./KG 51 nad Čechami a na základě znalosti zvyklostí pilotů KG 51 používat pokud možno stále stejný stroj předpokládáme, že jej létal Ofw. Fröhlich.

Bezpečně podložený je samý závěr kariéry W.Nr. 500200 u Luftwaffe.

8. května 1945 jej okolo 14:50 přivedl na letiště ve Fassbergu Fhj. Ofw. Fröhlich z 2./KG 51. Spolu s ním postupně přiletly další čtyři Me 262A, všechny však z bývalé JG 7.

Letoun se stal předmětem zájmu Britů a následně, pod označením „Air Min. 81“, VP554, prodělal letové testy ve zkušebním středisku RAE. Po jejich ukončení 16.11.1945 byl předán do Austrálie, kam dorazil 22. prosince 1946. V současné době je součástí sbírek Australian War Memorial v Canberra. Protože dosud nebyl nijak zásadně restaurován, poskytuje vzácnou možnost seznámit se s původním provedením a také zbarvením Me 262A. Dostatečné množství materiálu z dnešní doby umožňuje určit jeho verzi – Me 262A-1a. Výzbroj tvoří 4 kanony MK 108, ale zároveň byly použity závěsníky. O přesné verzi tedy není pochyb. Všimněte si také pozdějšího provedení pozicního světla (vně obrysu), stejně jako zvětšeného Flettneru. Pravděpodobně se jednalo o standard výroby organizované Regensburgem.

Me 262, W.Nr. 500200, „černé X“ je jediným na světě dochovaným Me 262 v původní kamufláži. V padesátých letech byl, již jako součást sbírek AWM, přestříkán australskými barvami, ale originální zbarvení zůstalo zachováno. Protože uskladnění letounu nebylo vždy ideální (mořské klima) australský nátěr začal chátrat a na některých místech se znovu objevilo původní zbarvení. Samozřejmě i ono postupně podléhalo vlivu prostředí, takže je také značně poškozené, nicméně stále z něj lze rekonstruovat velkou část původní kamufláže.

Navíc, v osmdesátých letech požádalo AWM dva letecké odborníky o zdokumentování původního stavu stroje a zjištění co největšího množství informací, včetně pokusu o jeho přesnou identifikaci (do té doby nebylo jasné, o který Me 262 se vlastně jedná). Úkol připadl na Johna Whiteho a Kennetha A. Merricka a právě zásluhou jejich výzkumu se podařilo nejen určit konkrétní stroj, ale také odhalit zásadní postupy a provedení válečného zbarvení. Autoři měli možnost se osobně setkat s oběma odborníky, kteří jim navíc poskytli materiály ze svého tehdejšího výzkumu. Dále, díky ochotě pracovníků AWM Davida Richardsona a Johna Whiteho, mohli provést svůj výzkum stroje.

Jak poskytnutí výsledků podrobné dokumentace z osmdesátých let, tak ochota AWM umožnit vlastní průzkum zbarvení stroje mělo zásadní význam pro vypracování následujícího textu. Bez této podpory bychom nebyli schopni odhalit některé zajímavé skutečnosti o zbarvení, ale i bojové kariéře letounu. Znovu touto cestou děkujeme všem zmiňovaným.

Kamufláž

Jak jsme již zmínili, stroj byl vyroben v závodě v Obertraublingu. Nesl tedy zbarvení typické pro výrobní závody pod řízením Messerschmitt G.m.b.H., Regensburg. Trup nastříkaný tmavými barvami až ke spodní hranici profilu, stejně zbarvenou vlnitou ocasní plochu, horní plochy odpovídající požadovanému schématu. Spodní plochy pak zůstaly většinou bez nátěru.

Letoun byl kamuflován až po jeho sestavení a dost možná i záletu. Po výrobě zůstala většina povrchu bez nátěru, pouze s přetmeleními a přebroušenými liniemi nerozebíratelných panelů. Některé části, především dřevěné a ocelové, však přišly od výrobce se svým zbarvením. Dřevěné kryty podvozku, ocelová příď, přechod odtokové hrany křídla do trupu, sloty, ovládací plochy, ocelové kryty motorů v RLM 02 nebo směrovka v RLM 76 (světlé) a spodní ocelový montážní kryt zadní nádrže v RLM 76 (65?).

Náběžné hrany výškovky byly přeplepeny plátěnou páskou. Ta byla ošetřena dle předpisu pro plátěné díly a výsledná barva tak byla tmavě červená. Stejně tak byly zaslepeny různé montážní nebo obslužné otvory.

Výrobní nepřesnosti, zde zejména spoj ocasní plochy–trup, příď–trup, koncové oblouky křidel a výškovky byly tmeleny (tmavě šedým tmelením) a přelepovány textilními lepicími páskami. V těchto případech však zůstaly ve svém původním zbarvení.

Na povrchu se také nacházely různé pomocné značky a symboly z montáže. Především rukou natřená, bílá, římská číslice IV na trupu a přídi na pravé straně (mohlo se jednat o číslici „taktu“ v procesu sestavování trupu) a také bílá číslice „200“ na samé špičce. Také ta byla natřena od ruky, ale přes nějakou šablonu. Pravděpodobně byla „natupována“ štětcem. Předpokládáme, že se jednalo o poslední trojčíslí sériového čísla. Na pravé straně je před tímto číslem ještě rukou dopsaná bílá „106“.

Praxe v psaní trojčíselných číslic na přídě v Obertraublingu je doložena fotografií. Obecně se předpokládá, že se jednalo o poslední část sériového čísla, ale zde musíme upozornit na některé nesrovnalosti. Předně, na snímku jsou číslice napsány bílou barvou od ruky na kamuflážní nátěr, u „černé X“ však číslici „200“ natřeli na kovový povrch přes šablonu a kamuflážní nástřík jí překryl. Vraký Me 262 fotografované v Obertraublingu mají každý na špičce bílé číslo, ale stejnou číslici nesou i příděl seřazené v zadní části haly. Prozatím se také nepodařilo objevit Me 262 s tímto číslem, které by prokazatelně souhlasilo se sériovým číslem na kýlovce.

Během výroby příděl stroje každá z nich obdržela „své“ číslo a to bylo natřeno od ruky buďto dovnitř konstrukce nebo zvenjšku. Pravděpodobně se

jednalo o část sériového čísla dílu nebo jednoduše o nějaké pořadové číslo ve výrobě. Proto dáváme do úvahy, že číslice, na uvedeném snímku nemají nic společného se sériovým číslem stroje, ale jsou spojeny s výrobou příděl.

Na druhou stranu, odlišné provedení číslice „200“ a potvrzení K.A. Merricka z průzkumu v 80-tých letech o sériovém čísle „500200“ na kýlovce přirazují číslici na tomto stroji k jeho sériovému číslu. V Obertraublingu stroj po sestavení, ale ještě před nástříkem kamufláží, tímto způsobem označili, pravděpodobně pro snazší identifikaci při následných krocích. Tím mohl být i zmiňovaný zálet. S příděl, pak byla „svázána“ od ruky natřená malá číslice „106“.

Vnitřní prostory byly většinou bez nátěru, s výjimkou tmavě šedého (RLM 66) kokpitu. Ostatní vnitřní prostory nátěr postrádaly, ale opět zde platí pravidlo, že ocelové nebo dřevěné části měly minimálně nátěr ochranný. U ocelových dílů to byla většinou RLM 02, u dřevěných pak „žlutá“, tzn. poslední z ochranných vrstev určených na dřevo.

Ze známých snímků stavu kompletační linky v Obertraublingu z konce války víme, že celé příděl přicházely skutečně v „jedné barvě“, tzn. nastříkané RLM 02, stejně jako sloty, klapky a kryty motorů. Fotografie to potvrzují. Ocasní plochy měly směrovku zbarvenou ve světlé barvě, opět stejně jako W.Nr. 500200, takže i zde víme, že šlo o standard subdodavatele Obertraublingu. Barva mohla být RLM 76, ale ve své světlejší podobě nebo opět RLM 02. Jak vypadaly právě sestavené Me 262 v tomto závodě ukazují otištěné snímky a nemáme důvod se domnívat, že by W.Nr.500200 byl dokončen v jiné podobě. Zároveň však bereme na vědomí, že snímky pocházejí z konce války, kdežto W.Nr.500200 byl zkompletován na přelomu ledna a února 1945. Mohly nastat změny v systému subdodavatelů a tím i zbarvení, ale zřejmě by nešlo o příliš zásadní rozdíly. Že změny u subdodavatelů proběhly je patrné z porovnání technického provedení příděl. W.Nr.500200 měl kryt zbraní s půlkulatým aerodynamickým vyboulením, zatímco příděl nalezené na konci války v Obertraublingu už měly vyboulené čtyřhranné. Zřejmě došlo ke změně subdodavatele, ale na barevnost to nemělo vliv. Oba dodávaly kompletní příděl s nástříkem základní RLM 02, protože materiálem dílu byla ocel.

Pravděpodobný vzhled stroje po jeho kompletaci a před zbarvením je na kresbě.

Dle zjištění podrobného průzkumu v osmdesátých letech byla vlastní kamufláž trupu prováděna přímo na kovový, přetmelovaný a vybroušený povrch, bez nanesení základní barvy. V roce 1944 a 1945 už to byl standardní postup. Místo základní barvy byla použita tenká vrstva RLM 81, která překryla jak kovový povrch, tak stopy tmelů a mimo spodní část, sjednotila barevnost trupu. Na některých místech (zejména v okolí původních popisek, které nebyly přestříkány australskými barvami) je dodnes výsledek dobře patrný. Protože vrstva barvy byla velice tenká, její barevnost neodpovídala přesně požadovanému odstínu RLM 81, ale byla světlejší. Na tento odstín byly nastříkány plochy RLM 82 tak, aby výsledek více-méně odpovídal požadovanému schématu. To znamená, že odstínem RLM 82 byla přestříkána většina trupu a vynechány zůstaly pouze plochy požadované předpisem pro RLM 81. I tato barva byla nanášena v tenké vrstvě, takže výsledek neodpovídal přesně odstínu RLM 82. Rozdíly barevnosti mezi oběma odstíny se tak snížily.

Uvedený postup umožnil ušetřit maximálně nedostatkové barvy, ale zároveň dostal stroj svoji kamufláž. Vrstva však byla natolik tenká, že při určitém úhlu osvětlení byly patrné přetmelené linie panelů (vypadaly tmavší) a také se samozřejmě rychleji opotřebovávala. To neznamená, že opadávala, ale slábla. Během operačního použití se toto neprojevilo neboť bylo velice krátké a kamufláž stroje je na snímcích z května 1945 bez vážnějších změn. Změny ve zbarvení jsou patrné zvláště během spojeneckých testů letounu, kdy už byl ve „službě“ delší dobu.

Na SOP bylo nastříkáno několik skvrn RLM 81, stejně tak i na příděl. Horní plochy křídla obdržely stejným postupem nástřík RLM 81 a RLM 82 dle schématu. Vše se dělo bez použití šablon a hranice tak byly v některých úsecích mimo předpis. Spodní plochy zůstaly bez nátěru s viditelnými tmavě šedými stopami po tmelení.

Motorové kryty dodané v základní RLM 02 (protože byly ocelové) byly zespodu a na bocích nastříkány zeleno-modrou barvou a na vrchu a časově bocích doplněny oběma tmavými kamuflážními odstíny. Opět zde byl zřejmě aplikován RLM 81 jako první a RLM 82 následně, většinou ve formě skvrn.

Na kamufláž pak bylo zhotoveno výsostné označení dle zvyklostí z Obertraublingu – bílé úhelníky na horní straně křídla a trupu, černé úhelníky zespodu křídla a černá svastika na kýlovce. Podotýkáme, že například pozice trupových křížů mají daleko do nějaké sousosty s paneláží. Vše bylo doplněno o běžné technické popisky.

Sériové číslo bylo nastříkáno velice tenkou vrstvou černé barvy přes šablonu na levou stranu kýlovky. Ve výsledku téměř nebylo vidět a během průzkumu v osmdesátých letech bylo patrné pouze po omytí povrchu vodou a určitým úhlem dopadu světla.

Pokud se vrátíme k historii stroje, musíme říci, že vlastně nevíme, kde byl nastříkán kamuflážními barvami. Zda přímo v Obertraublingu nebo až později. Praxe dokončovat kamufláž letounu na jiném místě je známa ze závodu ve Schwäbisch Hall, ale zda tomu tak bylo i v Obertraublingu nevíme. Spíše se zdá, že stroje zde byly dokončovány včetně kamufláže, protože je známa fotografie ze zničené výrobní haly podniku, kde se nacházejí vraky Me 262 s kompletní kamufláží.

Při prohlídce stroje autory byly odhaleny některé detaily, vypovídající alespoň částečně něco o jeho použití. Během své krátké služby musel být poškozen, protože byly identifikovány minimálně tři místa poškození od šrapnelu. Dvě z nich, jedno na pravé vnější vztlakové klapce a druhé na pravé straně kořene kýlovky, byla opravena (vybroušením otvoru do kulatého tvaru) a následně přelepena textilní zásepkou. Byla to běžná praxe oprav drobných poškození. Třetí poškození bylo na horní straně koncového oblouku pravé výškovky a zřejmě nestálo za opravu.

Dále dostal letoun vyměněnu pravou vnitřní vztlakovou klapku. Je na ní dobře patrný nápis „B3+IH“ provedený bílou barvou, což předpokládá, že pocházela ze stroje I./KG(J) 54 nebo že byla alespoň původně určena jako náhradní díl pro tento stroj. Vzhledem k tomu, že se KG 51 a KG(J) 54 potkaly až v Praze, muselo k náhradě dojít až zde. Nápis je proveden štětcem od ruky přímo na kovový povrch, následně však díl obdržel nástřík RLM 81 („nepasoval“ barevně do kamufláže křídla).

Další zajímavostí je, že zadní kryt pravého motoru měl odlišný způsob kamufláže a také odlišnou konstrukci. Byl vyroben z více kusů, takže má o dvě dělicí linie plechů více. Pocházel nepochybně od jiného výrobce, což znovu svádí k myšlence jeho náhrady. A to buď pouze tohoto krytu nebo snad i motoru. Rozdíl ve způsobu zbarvení je patrný i na původních snímcích letounu.

Veškerá uvedená poškození se koncentrují na pravou stranu stroje. Předpokládáme, že protiletadlový granát explodoval někde v prostoru nad pravou stranou trupu za odtokovou hranou křídla. Jelikož letouny I./KG 51 se dostaly do bojů až 5. května 1945, kdy začaly útočit na pražské povstalce, pochází poškození s velkou pravděpodobností právě z těchto bojů.

Také vnější boční a spodní kryt levého motoru neměly standardní kamufláž. Boční kryt nesl kompletně tmavé zbarvení, což napovídá o jeho náhradě z jiného stroje (i tak je tmavá barva na celém tomto díle výjimkou) nebo rozsáhlé opravě. Část spodního krytu se na fotografii z přeletu stroje na letišti v Melsbroek také jeví jako velice tmavá. Snad se jednalo znečištění nebo znovu o náhradu z jiného letounu.

Otázkou samozřejmě zůstává, zda uvedené díly nebyly nahrazeny až po válce, kdy byl letoun vzduchem přepravován do přístavu pro transport do Británie. Že při vlastních britských zkouškách byly některé části nahrazovány z jiných Me 262 dokazují fotografie. Protože zároveň nejsou dostupné snímky původního stavu letounu v jaké přilétl do zajetí z levé strany, nemůžeme tuto eventualitu vyloučit.

Při rekonstrukci původního zbarvení z dnešní podoby letounu samozřejmě působí potíže australský nástřík světle modrou zespodu a tmavě zelenou z vrchu. Barvy se dosti podobají německým a navíc jsou nyní také velice poškozeny. To jejich odstíny ještě více změnilo, takže určit na některých místech co je původní a co nový nátěr je dosti obtížné.

Označení

Protože letoun přišel k I./KG 51 až v samém závěru bojů obdržel zjednodušené označení jedním černým, bíle lemovaným písmenem na bok trupu před trupový kříž. Provedení bylo obdobné, jako na Me 262 „černé L“ nebo „černé O“. Označení bylo zhotoveno od ruky, ale evidentně s jistou profesionalitou. Z odstupu se tak jeví perfektní.

Na předním krytu příďového podvozku byl zopakováno označení „černé X“. Zřejmě bylo natřeno nejdříve při demontování díle, v horní části, pečlivě s bílým lemem, aby pak po namontování autor zjistil, že v této pozici není vůbec vidět... Tato část krytu se nacházela v šachtě podvozku. Následoval druhý „pokus“, při kterém však už písmeno bylo natřeno dvěma tahy štětcem. I zde však nakonec došlo na bílé lemování.

Přibily i barevné doplňky I. Gruppe KG 51, tzn. červená špička příďe a červený vrchol SOP. Obojí však postrádalo obvyklý bílý lem.

Vzhledem k datu přiřazení k jednotce je vůbec s podivem, že se pozemní personál pouštěl do tak náročné činnosti jako je zhotovení označení a doplňků. Pokud skutečně tento stroj pocházel z letiště v Hirschingu, kde jej Hans Fröhlich obdržel po havárii při přistání se svým původním letounem, bylo označení zhotoveno buď ihned v Hirschingu 29. večer nebo 30. dubna ráno nebo až po přiletu do Prahy.

Me 262A-1a, W.Nr. 111726(?), „černé O“, I./KG 51

Letoun

Tento Messerschmitt Me 262A zůstal po skončení bojů na letišti v Žatci. Předpokládáme, že 8. května 1945 nebyl letuschopný a nemohl posloužit pro přelet personálu jednotky do spojeneckého zajetí.

Dle fotografie jsme schopni určit barvu doplňků na přídi - červenou, letoun tedy náležel do stavu 2. Staffel. Zároveň jsme však schopni velice pravděpodobně určit i pilota, který se strojem létal, protože letový denník Lt. (?) Heinricha Haeffnera ze 2./KG 51 jasně uvádí lety na Me 262 „9K+OK“. Jak víme, v letových záznamech byly stroje stále vedeny pod „plyným“ kódem. O identifikaci stroje není pochyb.

Lety na letounu označeném individuálním písmenem „O“ byly zřejmě u Heinricha Haeffnera „srdcovou“ záležitostí. Už na samém začátku operačního nasazení s Me 262, od svého 3. bojového letu 19.11.1944, používal stroj „9K+OK“. Ten mu vydržel až do 29. ledna 1945, kdy s ním uskutečnil 22. bojový let (na Me 262). Mezi 2. únorem a 22. březnem létal na „9K+IK“ a „9K+AK“, ale 23. 3. 1945 si převzal další „9K+OK“. S ním provedl další operační lety (29. – 26. března a 30. pak 1. dubna), ale 2. dubna jej musel přelétnout na základnu v Obertraublingu a odevzdat personálu JG 7. KG 51 předávala svou techniku jiné jednotce (viz dříve). Od 10.4. létal na „9K+ červená 1“ a „9K+ červená 2“, ale i tyto stroje musela nakonec jednotka, při jejím zrušení 24. dubna 1945 na letišti München-Riem, odevzdat. Messerschmitty přešly pod JV 44. Po peripetích s technikou mezi JV 44 a I./KG 51 na konci dubna (popisovaných dříve), dostává Heinrich Haeffner svoji poslední „9K+OK“. Stalo se tak 29.4.1945 v München-Riem a ihned s ní zahájil přelet do Prahy-Ruzyně, kam dorazil o den později. V Praze opět začaly operační lety. Ten 38. uskutečnil 5.5., následující den hned dva. Sedmého května přidal další dva, přičemž zároveň proběhl přesun na základnu v Žatci. Tento den uskutečnil útoky na kolony armády ROA a pravděpodobně také na český rozhlas, volající o pomoc pro české povstalce.

„Černé O“ byl při tomto posledním nasazení poškozen (viz dříve vzpomínky Heinricha Haeffnera) a tak musel použít následující den (8.5.1945) pro svůj úlet do amerického zajetí letoun III./KG(J) 6, W.Nr. 501232, „žlutá 5“ (viz dále).

„Černé O“ zůstal na základně v Žatci a po válce byl zajištěn českými úřady. Je možné, že některé jeho části mohly být použity při pracích na Me 262A české proveniencí (S-92, CS-92). Využívání zanechaných strojů ze žateckého letiště je prokázáno.

Snímek bohužel ukazuje letoun po válce v rozmontovaném stavu. Není tedy možné určit, zda nesl závěsníky pod trupem a také ověřit vzpomínky pilota, že stroj byl vyzbrojen pouze dvěma kanony MK 108 a raketami R4M. Jasně je pouze to, že horní výstřelné otvory nebyly zaslepeny, což by mělo, při výzbroji 2 x MK 108, být. Vzhledem k tomu, že Heinrich Haeffner vzpomíná na použití raket při několika různých akcích, letoun je nejspíše nosil. Ostatně jejich instalace nebyla žádným problémem. „KTB – TKL“ („Kriegstagebuch“ vedoucího „Technische Luftrüstung“) ze dne 31.3.1945 uvádí rozkaz Kammlera o vyzbrojení KG 51 raketami R4M, ale kdy tomu skutečně došlo není jisté. Montáže prováděl personál JGr. 10 a začaly v dubnu 1945 u I./KG(J) 54 a skupiny „Stamp“, kam bylo 5.4.1945 zasláno 25, respektive 5, sad raket a závěsů. Následovala JV 44, pak se zájem soustředil na III./JG 7. Nicméně, dle vzpomínek Heinricha Haeffnera byl jeho Me 262 opatřen závěsy pro rakety až po přeletu do Prahy. To by nebylo nemožné, protože proces montáží raketové výzbroje nebyl v dubnu 1945 rozhodně ukončen a personál JGr. 10 se musel přesouvat za jednotkami s Me 262. Ty se v polovině dubna usadily v Praze, takže další montáže zřejmě probíhaly zde.

Usuzujeme tedy, že se jednalo o verzi Me 262A-1a v provedení s možností nošení pumové výzbroje, navíc vybavenou ještě raketami R4M pod křídlem. Vzhledem k předpokladu, že jde o později vyrobený Messerschmitt, jsme zvolili i větší provedení Flettneru na směrovce.

Kamufláž

Zbarvení tohoto stroje je velice podobné „černé X“, ale je to pouze první dojem. Jeho, na první pohled jednoduše zbarvení tmavou barvou, jej řadí ke strojům z rozmezí čísel 110361 - 110385, odkud pocházel i původní haeffnerův letoun „9K+OK“, W.Nr.110361. Nicméně je nepochybné, že to není tento letoun.

Potvrzuje to porovnání kamufláže „černého O“ se dvěma letouny z této série, W.Nr.110372, „bílá 2“ (Kdo. Nowotny) a W.Nr.110376, „bílá 7“ (III./EJG 2). Druhý jmenovaný letoun byl zanechán na letišti Neubiberg po skončení války. Byl často fotografován a snímky prozrazují, že u něho neprosvítaly stopy tmelu skrze barvu, jako na „černém O“. Na druhou stranu to svědčí o tom, že na „černém O“ byly barvy nastříkány jen v tenké vrstvě, což je znakem strojů kompletovaných na konci války.

Vzhled „černého O“ ukazuje, že se jednalo o letoun ze série 11xxxx. Vzhledem k podobnosti s jinými Me 262 jej odhadujeme na pozdní produkci série 111 nebo 112, případně 113. Na tomto předpokladu je pak složena další řada detailů kamufláže a značení.

Sériové číslo není na fotografii patrné, protože kýlovka byla demontována. Výše jmenovaná fakta nás však vedou k předpokladu, že stroj pocházel z konce série 11xxxx a mohlo by se jednat konkrétně o stroj W.Nr.111726. Toto sériové číslo je uvedeno v seznamu Me 262 na mnichovském letišti z 26.4.1945 a je u něho rukou dopsaná poznámka „I/KG 51“. Jak jsme zmínili dříve, seznam pravděpodobně sloužil k určení letadel předávaných od JV 44 k I./KG 51. W.Nr.111726 tedy byl letounem KG 51, ale absence označení v seznamu neumožňuje tvrdit stoprocentně, že šlo o „černé O“. Dokument nabízí celou řadu dalších čísel, která by, dle zbarvení, mohla odpovídat „černému O“. Proto je spojení „černého O“ ze Žatce a sériového čísla W.Nr.111726 prozatím spekulativní.

Trup letounu kryje víceméně jednolitý odstín tmavé barvy, předpokládáme že RLM 82. Při nasvícení šikmým světlem jsou jasné patrné stopy tmelu, které se jeví jako tmavší. To je viditelné zejména v oblasti před kabinou. Na spodní hraně barvy na přídi stroje je několik jednotlivých tmavších skvrn odstínem RLM 81. Naprosto shodné jsou zbarveny např. Me 262, W.Nr.11752, 111755 nebo W.Nr.113345, což opět podporuje předpoklad, že „černé O“ neslo sériové číslo někde z konce série 111. Dává nám to navíc možnost zrekonstruovat zbytek zbarvení.

Skvrny RLM 81 se nacházely i na směrovce v okolí svastiky. Horní plochy kryla dvojice RLM 81 a 82 v předpisovém dělení dle schematu. Stejně tomu bylo i u W.Nr.111755, takže není důvod předpokládat, že tomu bylo jinak u „černé O“. Podobným způsobem byly zbarveny o motorové gondoly s vlnitou dělicí linií horní barvy, narušené nepravidelnými skvrnami.

Spodní plochy zůstaly bez nátěru, vyjma výškovek.

Trupový kříž tvořený pouze bílými lemy měl jinou pozici, než u „černé X“, což je další charakteristický znak Me 262 z Augsburgu. Stejně tak černá svastika s bílým lemlem. Na strojích z Regensburgu (série 500) lem není. Spodní kříže se skládaly z černého jádra a bílého a černého lemu. Opět je tu rozdíl od Me 262 série 500.

Viditelné jsou popisky pod krytem kanonu a vyznačené místo pro podepření trupu na nose. Ostatní jsou zrekonstruovány dle jiných strojů z Augsburgu.

Označení

Taktické označení se sestávalo pouze z černého, bílé lemovaného písmene O. Platí pro něj stejné poznámky, jako v případě předchozího stroje („černá X“).

Špička přídě měla červený nátěr, letoun tak určitě náležel do stavu 2. Staffel. Předpokládáme i stejné zbarvení vrchol SOP.

Na trupu stroje nejsou žádné viditelné stopy po poškození a Heinrich Haffner se s ním také z bojového letu 7.5.1945 do Žatce vrátil. Citované poškození, pro které nemohl být o den později použit pro úlet ke Spojencům, se tak týkalo zřejmě křídla, především asi motorů.

Stroje I./KG(J) 54 nad českým územím

V předchozím textu jsme popisovali důvody a vlastní průběh přesunu I./KG(J) 54 na české území. Na základě různých skutečností ze začátku dubna 1945 popsanych dříve, bylo rozhodnuto odeslat její jedinou operační část, tj. I.Gruppe, na méně exponované území. Záměr byl realizován rychle a již 11. dubna 1945 přistály první Messerschmitty Me 262 na základně v Praze-Ruzyni.

Zajímavé je, že to nebylo poprvé, kdy se piloti z KG(J) 54 objevili na pražském letišti. Z letových záznamů Oblt. Wolfganga Löheho vyplývá, že lety na Me 262 v Praze-Ruzyni uskutečnil už mezi 16. – 23. březnem 1945. Záznamy nám tak dávají možnost odhalit poměrně málo známou praxi přeškolení pilotů KG(J) 54 na Me 262 v této době. Wolfgang Löhe absolvoval svůj první let na Me 262 16.12.1944 v Giebelstadtu v rámci 6.Staffel. Let proběhl na Me 262B, „B3+ZP“ s instruktorem Beckem. Následoval výcvik na Bt 181 a další tři lety (2 x 2.2.1945 a 1 x 21.2.1945) na „B3+ZP“. Pak přibyla i pilotáž zřejmě jednomístných Me 262 a 9. března 1945 prodělal Löhe poslední lety v Kitzingenu. Výcvik však ještě nebyl dokončen a navíc Kitzingen byl nebezpečně blízko operačního prostoru jednotky a často jej navštěvovali spojenečtí stíhači (proto také ty dlouhé prodlevy mezi jednotlivými cvičnými lety). Wolfgang Löhe proto odjel do Prahy a od 16. do 23. března 1945 zde prodělal dalších deset letů na Me 262 (bohužel, ve svém letovém denníku neuvedl jejich označení). Jednalo se především o navigační lety a střelby, tedy vyslovené výcvikové záležitosti. V tuto dobu, však žádné Me 262 od KG(J) 54 v Praze nebyly. Zato zde byly Me 262 od III./KG(J) 6, také ve výcviku, takže piloti od KG(J) 54 absolvovali výcvik spolu se svými kolegy od KG(J) 6.

Operační Me 262 od I./KG(J) 54 se však na naše území dostaly až 11. dubna 1945. Kolik jich bylo, není jasné. Už jsme zmínili, že o den dříve vykazovala I. Gruppe sílu 31 strojů a pravděpodobně se většina z nich přesunula do Prahy-Ruzyně.

Bezpečně víme o Me 262, „žlutá 2“, který zůstal zanechán v Praze i po skončení bojů. Další informace nám poskytují letové denníky pilotů. O.Fhr.

Günther Eilhardt zmiňuje od 11. dubna 1945 do 8. května 1945 v Praze a Žatci lety na následujících Me 262:

Me 262A, W.Nr. ?, „<<“, (pravděpodobně stroj velitele I./KG(J) 54, Hptm. Hanse Baasnera)

Me 262A, W.Nr. ?, „černá 6“,

Me 262A, W.Nr. ?, „černá 8“,

Me 262A, W.Nr. ?, „bílá 6“,

Me 262A, W.Nr. ?, „bílá 12“,

Me 262A, W.Nr. ?, „žlutá 4“,

Me 262A, W.Nr. ?, „žlutá 5“.

Konkrétně tedy známe osm Me 262 z I./KG(J) 54 operujících z Prahy-Ruzyně nebo Žatce v posledních dnech války. Zároveň však musíme uvést, že nevíme zcela přesně, zda piloti všech útvarů působících na českém území, tzn. I./KG 51, I./KG(J) 54 a III./KG(J) 6 (a JG 7...) a operujících společně z jednoho letiště, létali vždy pouze na strojích ze „své“ jednotky. Nemůžeme totiž vyloučit, že v případě nutnosti použil pilot stroj jiné jednotky a to zejména v závěrečných dnech války. Protože však byly útvary uváděny v hlášeních samostatně, předpokládáme, že přes společné nasazení a základnu (a také zázemí – většina pozemního personálu KG 51 a KG(J) 54 totiž zůstala v Německu), piloti upřednostňovali lety na „svých“ letounech, které znali.

Zajímavou skutečností zůstává absence jakékoliv informace o síle I./KG(J) 54 po jejím přesunu do Čech. Zatímco ostatní útvary, organizované pod společným operačním velením Oblt. Hermann Hogebacka, tzn. III./KG(J) 6, I./KG 51 a I./JG 7, jsou v hlášeních o stavu techniky z 29. a 30. dubna uváděny samostatně s přesným počtem strojů, o I./KG(J) 54 zde není žádná zmínka. Určitě nebyla „včleněna“ do jiné jednotky, protože v hlášeních o dislokaci operačních jednotek IX. Fliegerkorpsu(J) se objevují jak dříve zmíněné útvary, tak i I./KG(J) 54. A to až do 3. května 1945. Přitom, dle našich předpokladů, přinesla právě tato jednotka do Prahy nezanedbatelný počet Me 262.

Me 262A-1a, W.Nr. ?, „žlutá 2“, 3./KG(J) 54

Letoun

Letoun zůstal zanechán po skončení bojů na ruzyňském letišti, ale o jeho konkrétních osudech nevíme nic. Těch několik záznamů pilotů z I./KG(J) 54 bohužel stroj „žlutá 2“ nezmiňuje. Nezbyvá proto, než se pokusit odvodit co nejvíce ze vzhledu letounu. Jak provedení kamufláže, tak i pozice trupového kříže svědčí o tom, že výrobcem byl závod Messerschmitt Augsburg, podnik Schwäbisch Hall nebo Leipzig. Zařadit jej můžeme do bloku 110xxx, někam okolo čísel 546 – 570 nebo 569 – 620, vyroben byl tedy mezi prosincem 1944 až únorem 1945.*

Jeho jediným uživatelem byla pravděpodobně KG (J) 54 a to ještě v době, kdy používala označení staršího provedení. Pečlivě vyvedený emblém jednotky téměř vylučuje možnost, že to byl jeden ze strojů KG 51 předaných ke KG (J) 54 na začátku dubna. Na takovéto „detaily“ už by v této době nezbyval čas.

Stroj prošel intenzivním nasazením, o čemž svědčí kompletně nahrazená špička. Musel tedy prodělat buď poměrně rozsáhlé bojové poškození nebo technickou poruchu předního podvozku s následnou výměnou celé přídě. Provedení emblému jednotky jej bezpečně řadí do I. Gruppe, žlutá číslice pak do 3. Staffel.

Kamufláž

KG(J) 54 upravoval zbarvení svých Me 262 poměrně často a to se nevyhnu- lo ani tomuto letounu. Základní, zcela standardní, kamufláž tvořila kombinace RLM 81a 82 na trupu s dělicí linií přechodu do RLM 76 posazenou zhruba do středu trupu. Linie měla tvar poměrně pravidelných vlnek a boky byl doplněny skvrnami obou tmavých barev. Podobnou kamufláž nalezneme například na W.Nr.110604 nebo W.Nr.110567, B3+CL (3./KG(J) 54) a W.Nr. ?, B3+EK (2./KG(J) 54) zanechaných v Giebelstadtu. Právě tento fakt nás vedl k předpokladu, že stroj pochází právě z okolí těchto čísel.

Na tuto kamufláž však byly nastříkány hadovité skvrny světlé barvy. Poněkud tmavší než spodní RLM 76, ale oproti horním barvám stále velice světlé. Mohlo se jednat o zeleno-modrou (green-blue), často používanou na místo RLM 76. Skvrny se táhly od tmavého hřbetu až ke spodní „hraně“ profilu trupu. Tvůrci kamufláže se ale tyto skvrny zdály být na části letounu příliš světlé, takže je doplnil užšími pásy velice tmavé barvy. Pravděpodobně se jednalo o nějakou tmavou zelenou, snad RLM 83 nebo 70, 71. Tvar tmavých skvrn více-méně sledoval tvar skvrn světlých. Upravena takto byla pouze část stroje, zhruba po odtokovou hranu křídla.

Podobně bylo doplněno i zbarvení křídla. Na standardní pole RLM 81 a 82 přibýly hadovité skvrny zeleno-modré, občas ještě doplněné užšími tmavými skvrnami. Tmavé skvrny působí velice nedbalým dojmem, jakoby nanášené hrubým štětcem. Stejně tak se světlé hadovité skvrny dostaly i na motorové gondoly.

*Ze známých faktů o konkrétních stojích I./KG(J) 54 by se mohlo jednat o letoun W.Nr. 110560, 110606, 110616.

Na výškovkách jsou však na standardní kamufláži pouze skvrny světlé. Vše působí dojmem, že tmavá barva byla aplikována pouze na „snadno přístupná místa“...

Přestože úprava zbarvení vypadá jako velice nestandardní, nebyla to pravděpodobně zase tak velká výjimka. Další Me 262 ze stejné jednotky s podobně upravenou kamufláží byl zanechán na letišti v Giebelstadtu.

Celá špice letounu byla nahrazena a její kamufláž byla naprosto odlišná. Její zbarvení odpovídá Me 262 vyráběným v závěru války s tmavými barvami staženými hluboko dolů. Zda se jednalo o náhradní díl nebo kanibalismus z jiného stroje nevíme. Kloníme se však spíše ke druhé možnosti, zejména proto, že špice byla kamuflována. U náhradního dílu předpokládáme dodání bez nátěru, zvláště proto, že i zkompletované Me 262 dostávaly svoji kamufláž až po jejich sestavení. Protože na snímcích nejsou patrné dvě obdélníkové popisky pod prostorem zbraní, přičemž zřejmě pocházela z Me 262 vyrobeném Messerschmittem v Regensburgu. To znamená od zcela jiného výrobce.

Výsostně označení „žluté 2“ bylo běžného typu. Svastika s bílým lemem a pozice trupového kříže znovu potvrzuje předpoklad, že výrobcem byl Messerschmitt Augsburg a letoun pocházel ze série 11xxxx.

Viditelné popisky se neodlišují od standardu a jsou rozkresleny na výkrese.

Označení

Taktické označení tvořené žlutou černě lemovanou dvojkou, nebylo původní. Tmavé skvrny pod číslicí svědčí o dřívějším označením „B3+??“. Přeznačení bylo provedeno pravděpodobně v době, kdy na letoun přibyl i modrobílý kostkovaný pruh před ocasními plochami. S velkou pravděpodobností to souviselo se snahou sjednotit označení dle „stíhacího“ provedení, když už byla jednotka vedena jako stíhací. Podobně bylo upraveno i označení dalšího známého Me 262 ze III./KG(J) 54, „žlutá 3“, W.Nr. 170032 zanechaného na letišti München-Riem nebo také u „bílé 1“ z I./KG(J) 54, sestřelené 17. dubna 1945 u Nesvačil. Nebyla to tedy žádná výjimka.

Emblém I.Gruppe KG(J) 54 byl nakreslen z obou stran trupu. S výměnou přídě zmizela i žlutá, pravděpodobně i bíle lemovaná, špička přídě, symbol 3. Staffel. Je zajímavé, že na rozdíl od Me 262 z KG 51, stroje KG(J) 54 nenosily barevně natřené vrcholy SOP.

Rozhodně se jedná o jeden z nejzajímavějších fotograficky doložených Me 262A z českého území. Bohužel je to jediný Messerschmitt Me 262A z I./KG(J) 54, přes jejich poměrně vysoký počet v Čechách, který může být zrekonstruován.

Stroje III./KG(J) 6 nad českým územím

Poměrně málo Me 262 operovalo v Čechách pod hlavičkou III./KG(J) 6. O to více překvapí skutečnost, kolik jich je zdokumentováno a to jak fotograficky nebo písemně.

První stroje, 2 kusy, obdržela III. Gruppe (nebo obecně KG(J) 6) v lednu 1945. V únoru převzala další 4 stroje a v březnu pak 6. V souhrnném materiálu o síle proudových jednotek z 31.3.1945 je však uvedeno, že III./KG(J) 6 převzala do tohoto data celkem 13 Me 262, z nichž celkem 7 ztratila při výcviku (operační stav 6 strojů). Rozdílné zdroje tak poskytují rozdílné počty, ale diference 1 stroje není podstatná. Také 10. dubna byl její stav pouhých 6 operačních letounů, takže žádné nové stroje v tomto období nedostala. Další údaje o síle jednotky máme až z 29. dubna, kdy uvádí 13 Me 262, z toho 11 operačních. Mezi 10. a 29. dubnem 1945 tedy přišly nové letouny a domníváme se, že se jednalo o Me 262 kompletované v závodě LBB v Českých Budějovicích.

Z těchto faktů můžeme vyvodit, že ke III./KG(J) 6 přišlo do konce dubna minimálně 20 kusů Me 262, přičemž jeden z nich byl verze Me 262B-1 (převzat 12.3.1945).

Fotograficky máme doloženy následující letouny jednotky:

Me 262A-1a, W.Nr. 501232, „žlutá 5“

Me 262A-1a, W.Nr. ?, „žlutá 3“

Me 262A-1a, W.Nr. 5012xx, „červená 7“

Me 262A-1a, W.Nr. ?, „černá 1“

Me 262A-1a, W.Nr. 501219(?), „bílá 1“

Další pak lze nalézt v letových dennících Fw. Franze Gappa, Wilhelma Niederkrügera a Günthera Pargeho:

Me 262A-1a, W.Nr. ?, „červená 2“

Me 262A-1a, W.Nr. ?, „červená 4“

Me 262A-1a, W.Nr. ?, „červená 3“

Me 262A-1a, W.Nr. ?, „červená 4“

Me 262A-1a, W.Nr. ?, „černá 4“

Me 262A-1a, W.Nr. ?, „černá 5“

Me 262A-1a, W.Nr. ?, „černá 9“

Me 262A-1a, W.Nr. ?, „černá 10“

Me 262A-1a, W.Nr. ?, „bílá 3“

Me 262A, W.Nr. ?, „12“, „3“, „5“

Celkem se jedná o minimálně 15 zdokumentovaných letounů, což je z po-

čtu 20-ti celkem podstatná část. I zde však platí poznámka o nejistotě příslušnosti letadel zaznamenaných v letových dennících pilotů III./KG(J) 6, možná jen v trochu menší míře. Franz Gapp totiž létal výhradně na strojích označených červenými číslicemi (tj. 8. Staffel), zatímco Wilhelm Niederkrüger zase na „černých“, s jedinou výjimkou „bílé 3“. Oba piloti se tak velice pravděpodobně pohybovali jenom v letovém parku „svých“ Staffel.

Me 262A-1a, W.Nr. 501232, „žlutá 5“, 9./KG(J) 6

Letoun

Výrobcem tohoto Me 262A-1a byl Messerschmitt Regensburg, což potvrzuje sériové číslo. Jaký konkrétní závod koncernu jej však vyrobil jasné není a my se domníváme, že se jednalo o pobočku LBB (Leichtbau Budweiss) v Českých Budějovicích. Důvody tvrzení vysvětlíme podrobněji v další publikaci, věnované produkci Me 262A na českém území, ale některé z nich zmíníme již nyní.

Především jsou známy dva zálety Me 262A série 501xxx v Českých Budějovicích. Provedl je pilot Franz Oeller a 30. respektive 31.3.1945 prověřil stroje W.Nr. 501218 a 501217 (skutečně W.Nr. 501218 byl zalétán o den dříve). Přestože stejný pilot prováděl zálety i v Chebu, neobjevuje se tam žádný stroj s číslem 501xxx. Usuzujeme proto, že právě série 501xxx byla kompletována v Českých Budějovicích. Dalším faktem je zcela odlišné provedení kamufláže od jiných Me 262 série 50xxxx, produkovaných pod Messerschmitt Regensburg, tzn. kompletovaných především v Regensburgu, Obertraublingu a Chebu. To ukazuje na nějaký jiný závod, který předpisy o zbarvení aplikoval poněkud jiným způsobem (což neznamená, že špatně).

Jsou zde i technické rozdíly v provedení stroje, ale ty vysvětlíme v již zmínované další publikaci.

Předpokládáme tedy, že stroj na začátku dubna 1945 zkompletoval podnik LBB a po převzetí Luftwaffe jej přiřadili ke III./KG(J) 6. Stalo se tak po 10. dubnu 1945, protože na samém počátku měsíce neobdržela KG(J) 6 ani jediný Messerschmitt 262A. Osudy tohoto konkrétního stroje nejsou známy. Je možné, že záznam z letového denníku Pargeho, ze dne 15. dubna 1945, zmiňující Me 262 „5“ se týká „žluté 5“, W.Nr. 501232, bohužel barva označení není v dokumentu uvedena. V této době už W.Nr. 501232 u III./KG(J) 6 mohl létat, ale vše je prozatím spekulace. Let proběhl na letišti Praha-Ruzyně mezi 14:52 – 15:21 a nejednalo se o let bojový.

Další záznamy o tomto stroji nemáme. Objevuje se až 8. května 1945, kdy ve 13:50 dosedl na dráhu München-Riem s Lt. Heinrichem Haeffnerem (2./KG 51) v kabině. Údaje z Haeffnerova letového denníku však hovoří o letu na stroji „7“, navíc je zde uveden zvláštní čtverečkový symbol. Protože je známo, že do Mnichova tohoto dne přilétly pouze dva Me 262A, a to „černé L“ a právě „žlutá 5“, domníváme se, že záznam Heinricha Haeffnera je chybný a ve skutečnosti letěl na „žluté 5“. Onen zvláštní čtverečkový symbol velice pravděpodobně značí černo-červený kostkovaný pruh před ocasními plochami. Pro příslušníka KG 51 musel být zvláštností hodnou zaznamenání, protože letouny jeho jednotky nic takového nenosily.

Nechceme nikterak zpochybňovat záznamy Heinricha Haeffnera v jeho deníku (navíc, je při popisu „černé O“ bereme jako platné), ale v tomto případě se zřejmě jednalo o omyl, celkem snadno vysvětlitelným napětím při onom letu. Jednalo se samozřejmě o let do amerického zajetí a pro příslušníky Luftwaffe (a nakonec celé německé armády) byl zásadní rozdíl do jakého zajetí se dostali.

Heinrich Haeffner měl, dle svého svědectví, navíc celý let velké problémy, protože na jeho Me 262A nešel zasunout podvozek. Zápis do deníku musel s velkou pravděpodobností provést ihned po dosednutí v München-Riem, zřejmě ještě před opuštěním letounu, protože po zajetí byly veškeré osobní věci pilotům odebírány. Je také dosti sporné, že by Američané nechali zajatého pilota něco následně zapisovat do jeho deníku. Zápis rozhodně nebyl doplňován následně (například po válce, dle vzpomínek), což podporuje i fakt, že záznamy v deníku nejsou ukončeny standardním německým způsobem. V tomto světle se záměna označení stroje jeví celkem ospravedlnitelná.

Američané o stroj pochopitelně projevíli zájem a jeho další osudy byly následující.

„Žlutá 5“ byl jedním z prvních vybraných letuschopných Me 262, který byl v rámci operace „Project Lusty“ vybrán Air Technical Intelligence (ATI) pro zkoušky v USA. Col. Harold Watson (ATI) už 8.5. 1945 vybíral na letišti München-Riem letouny tzv. „Category One“ a byl to zřejmě on, kdo osobně určil „žlutou 5“ pro testy. Je to právě H. Watson, kdo je fotografován u „žluté 5“ spolu s jejím pilotem Heinrichem Haeffnerem.

Letecký snímek z 11. května 1945 zobrazuje „žlutou 5“ na cihlové dráze mnichovského letiště se třemi příslušnicími pozemního personálu. Jeden z nich byl pravděpodobně vedoucí zalétávač Messerschmittu Karl Baur, dále zřejmě Ludwig Hofmann a Col. Watson. Karl Baur údajně naléhal, že nebude pilotovat žádný letoun s německým označením a američané tak na

stroj aplikovali své výsostné označení. Tento kompromis je patrný i z této fotografie, kde jsou americké znaky natřeny přímo na německé a letoun tak nese obojí výsostné označení.

Baurův letový deník potvrzuje, že se „žlutou 5“ letěl 15. května 1945 z Mnichova do Lechfeldu. Protože stroj už nesl jméno „Beverly Ann“, musel jej obdržet v Mnichově a bylo tak prací zde umístění 54. Air Disarmament Squadron. Na levé straně přidě se skvělo „Beverly Ann“, na pravé pak „Feudin 45“. Není však známo kdo z 54. ADS jména vybíral a co vlastně znamenala.

Lt. Robert C. Strobell, pilot P- 47 z 63. Fighter Wing (Air Technical Intelligence), byl zodpovědný za získávání Me 262. 54. ADS opustil Lechfeld 3. června 1945 a předal Me 262 personálu Watsonova ATI. Celkem devět me 262, včetně „žluté 5“, začalo svoji cestu do přístavu Cherbourg, kde měly být naloděny na letadlovou loď HMS Reaper pro transport do USA. Trasa přeletu byla následující: Lechfeld - St. Dizier - Melun - Cherbourg. Během několika dnů přeletu zmizela s letadel jména od 54. ADS a objevila se nová. „Beverly Ann“ se změnila na „Screamin Meemie“. Lt. Strobell vzpomínal: „Screamin Meemie“ je Me 262, který jsem si vybral v Lechfeldu. Neptejte se mě co „Screamin Meemie“ znamená. Byla to jedna z hlásek, které jsem říkal jako teenager, něco pro zděšení, zlost, zuřivost a tak. Pamatuji si, že jsme pracovali v kabině letounu, když se mě vedoucí mechanik zeptal, jaké jméno chci na „svůj“ stroj. Bez rozmyšlení jsem vystřelil od boku „Blowtorch“. Hned jsem to však změnil na „Screamin Meemie“, myslíte na kvilivý zvuk tryskových motorů a téměř neskutečnou rychlost“.

Strobell se však zřejmě mylí s časem přejmenování stroje, protože snímek stroje v Melunu jej ukazuje stále se jménem „Feudin 54“. Navíc, letoun obdržel tzn. Whizzer číslo a „Screamin Meemie“ se stala „111“. Pod kabinu bylo napsáno jméno pilota a vedoucího mechanika:

LT. ROBERT C. STROBELL

SSG. CHARLES A. BARR

„Žlutá 5“ byla jedním ze třech Me 262, který se představil v letu 27. června generálu Carlu Spaatzovi, při jeho návštěvě watsonova ATI v Melunu. Někdy mezi 30. červnem a 6. červencem přelétl stroj do Cherbourgu, kde se shromáždily všechny stroje převážené do USA k testům. „Žlutá 5“ byla „zakonzervována“ a naložena na HMS Reaper a 19. července opustila přístav. Na palubě obdržel letoun pořadové číslo „20“. HMS Reaper doplul do New Yorku 31. července 1945 a kořistní letouny byly dopraveny po řece Hudson do Newarku. Odsud pokračovaly do Army Air Field v New Jersey, kde byly připravovány pro let do Wright and Freemantle Fields v Ohio, do nově ustaveného US Naval Air Test Center v NAS Patuxent River v Marylandu.

„Žlutá 5“ byla předána U.S. Navy v říjnu 1945 a obdržela sériové číslo „BuAer 121442“ (USN Bureau of Aeronautics) Do NAS Patuxent River dorazila spolu se dvěma dalšími Me 262 během stejného měsíce. Vzhledem k nedostatku náhradních dílů se nakonec právě tento Me 262 stal hlavním zkušebním letounem US Naval Air Test Center a jediným úspěšně létaným a otestovaným Me 262 v této organizaci.

V lednu 1946 jej pilotoval Lt.Col. Marion E. Carl (USMC) a také Lt. T.G. McClelland. Prováděli zkoušky typické pro službu na letadlových lodích - pomalého přiblížení, vybočování, stability a odpoutání. Poslední let proběhl 29. ledna 1946, kdy měl letoun nalletáno celkem 10,2 letových hodin u U.S.Navy. Zbylé naplánované zkoušky musely být zrušeny po třech úspěšných nouzových přistáních pod vedením M. E. Carla během dvou následujících dnů v důsledku poruch motorů.

Mezi roky 1946 až 1957 byla „žlutá 5“ vystavena ve Filadelfii a od počátku roku 1958 v Air Force Museum, kde byla renovována a následně opět vystavena. V roce 1963 došlo k jejímu stažení z expozice a demontáži na hlavní díly. V době mezi lety 1976 - 79 byla opět sestavena a přestříkána v 96. Mobil Maintenance Squadron v Kelly AFB v Texasu a protože nebylo známo její původní zbarvení, dostala "standardní" kamufláž bez označení. Od této doby až dodnes je v expozici National Museum of the United States Air Force ve Wright-Patterson AFB v Daytonu.

Není příliš pochyb o tom, že „žlutá 5“ je verze Me 262A-1a. Dobře viditelná ústí čtyř kanonů MK 108, navíc nesoucí jasné stopy střelby, svědčí o plné výzbroji stroje. Na žádném snímku není zachycen se závěsníky pod trupem, ale jejich instalace na tomto stroji byla možná. Kotevní body jsou patrné na jedné z fotografií. Letoun pocházel ze samého závěru produkce a tak nesl i větší Flettner směrovky a pozdější typ pozičního světla.

Kamufláž

Jak jsme již zmiňovali, provedení kamufláže je na první pohled rozdílné od ostatních Me 262A z Regensburgu vyrobených mezi únorem a dubnem 1945. Pokud je náš předpoklad kompletně v LBB správný, pak je tento rozdíl pochopitelný. Personál LBB měl jistě k dispozici předpis pro zbarvení Me 262, ten byl ale, oproti jiným výrobcům, vyložen rozdílně. Provedení kamufláže z LBB se však předpisu blíží nejvíce.

Trup kryla zeshora pole RLM 81 a 82 a barvy zasahovaly přibližně do dvou

třetin výšky trupu. Byly ukončeny vodorovnou nepravidelou linií a spodek trupu nesl nástřík RLM 76. V tomto bodě byl předpis porušen, protože vyžadoval spodní plochy bez nátěru. Dělicí linie byla na několika místech, především na špicích, doplněna několika samostatnými skvrnami RLM 81.

Svislá ocasní plocha nesla skvrny obou horních barev, přičemž její náběžná hrana byla nastříkána jedním tmavým odstínem.

Horní plochy kryla opět RLM 81 a 82 v předpisovém schématu, což je vzácné doloženo i fotografií. Dělicí linie náběžné hrany křídla i VOP byly vlnovité, spodní plochy pak znovu nesly nástřík RLM 76. Stejná pravidla platila i pro motorové gondoly, doplněné o výrazné skvrny RLM 81.

Výsostné označení tvořily bílé kříže na trupu, černá, bíle lemovaná svastika na SOP, standardní bílé kříže na horní ploše křídla a černé, bíle lemované kříže na spodní ploše křídla. Tato kombinace je pro LBB charakteristická. Téměř předpisově byly provedeny i veškeré popisky.

Sériové číslo 501232 bylo zhotoveno pomocí šablony, z obou stran SOP. Jeho první trojčíslí (to, které bylo „přiděleno“ do LBB) je poněkud menší a méně výrazné. Zřejmě jej personál LBB vytvářel hromadně na SOP (možná ještě před závěrečnou montáží SOP na letoun) a zbytek čísla, určující konkrétní stroj, byl doplněn později až na samý závěr výroby (tedy i zbarvení). Celé provedení kamufláže působí pečlivým a čistým dojmem, což svědčí o poněkud menším spěchu a nasazení při výrobě Me 262A v LBB. Však se také počty zkompletovaných Me 262A nedají s ostatními výrobci srovnat. Zároveň je schéma dobře rozeznatelné a stroje z LBB jsou tak snadno identifikovatelné.

Označení

Žluté označení a žlutá špička stroje (stejně jako KG(J) 54, tak i III./KG(J) 6 nepoužívala barevné označení vrcholu SOP) dokazují příslušnost W.Nr. 501232 k 9./KG(J) 6. Číslice 5 je bez lemu, což bylo u KG(J) 6 běžné a její tvar je z obou stran téměř shodný. Malá číslice stejné barvy byla natřena i na krytu příďového podvozku.

Před ocasními plochami obepínal trup černo-červený kostkovaný pruh, další identifikační prvek KG(J) 6. Měl stejný význam, jako ostatní různobarevné pruhy stíhacích jednotek Luftwaffe a jeho použití stvrzuje záměr Luftwaffe využívat KG(J) útvary ke stíhacím účelům. Na rozdíl od pruhů pro „standardní“ stíhací jednotky (20.2.1945) nevíme, kdy byl vydán rozkaz pro aplikaci jejich kostkované varianty u jednotek KG(J).

Černo-červené provedení u III./KG(J) 6 má na první pohled obdobnou formu, ve skutečnosti byl však v detailech každý pruh trochu jiný. Dodržovala se jeho pozice, šířka a členění jednotlivých „čtverců“, přesné umístění čtverců ale bylo poněkud rozdílné. Je třeba se řídit fotografiemi konkrétních strojů.

Protože byla „žlutá 5“ celkem nový letoun, nenajdeme na ní žádné rozsáhlé opotřebení povrchu provozem. Opravdu působí čistě, téměř jako právě vyrobený kus. Pouze na motorech lze objevit stopy po únicích kapalin, což ale bylo u Juma 004 velice časté. Teprve detailnější fotografie odhalují škrábance a drobná poškození povrchu. Soustředily se zejména v okolí plnicích otvorů paliva nebo obslužných panelů.

Me 262A-1a, W.Nr. 501219(?), „bílá 1“, 7./KG(J) 6 Letoun

Tento Me 262A-1a byl zanechán v neletuschopném stavu na letišti v Žatci a byl zajištěn českým personálem. Není na něm žádné viditelné poškození, z činnosti byl vyřazen pravděpodobně pro technickou závadu. Přes veškerou snahu nelze rozlišit konkrétní sériové číslo. S velkou rezervou by však mohl být interpretováno jako 501219. Nicméně kamufláž, zejména na náběžné hraně SOP a umístění, velikost a provedení sériového čísla nás nenechávají na pochybách, že se jedná o další Me 262A ze série 5012xx, tzn. z produkce LBB.

Dostupné záznamy o strojích III./KG(J) 6 bohužel žádnou „bílou 1“ nezmiňují a tak o nasazení tohoto letounu nevíme vůbec nic. Lze se domnívat, že k jednotce přišel spolu dalšími Me 262A z LBB někdy v polovině dubna 1945 a byl přidělen k 7. Staffel. U ní sloužil až do konce války a zůstal na letišti v Žatci i po jejím skončení.

Co se s letounem stalo po válce také nevíme, ale s velkou pravděpodobností byl, tak jako většina Me 262 a jejich částí v Žatci, využit při stavbě Avii S-92 (CS-92).

Kamufláž

Ač se dochoval jediný snímek, můžeme konstatovat, že kamufláž „bílé 1“ byla v zásadě shodná se „žlutou 5“. Na trupu zde opět nalezneme dvojici barev RLM 81, 82 zeshora a RLM 76 zespodu, s více-méně přímou dělicí linií. Ta je doplněna nepravidelými skvrnami RLM 81. Charakteristická tmavá (RLM 81) náběžná hrana SOP se v ploše směrovky rozpadá na skvrny RLM 81 a 82.

Také provedení výsostného označení je stejné jako u „žluté 5“ a vše doplňuje sériové číslo dole před svastikou.

Zajímavý je odkloněný kryt kanonů, protože ukazuje zbarvení vnitřního

prostoru. Zdá se, že kryt a také prostor zbraní nesl nástríky světlou barvou a nebyl ponechán bez ošetření. Kovový povrch by rozhodně nevypadal tak jednolitě. Pravděpodobně se jednalo o tenkou vrstvu RLM 02.

Technické popisky zřejmě odpovídaly standardu LBB.

Za zmínku stojí i lesklé, černé disky příďového podvozku.

Označení

Bílá jednička bez lemu a bílá špička přidě jsou označením 7. Staffel.* Předpokládáme, že se malá bílá číslice 1 objevila i na krytu příďového podvozku. Před ocasními plochami byl černo-červený kostkovaný pruh. Všimněte si, že „řazení“ čtverců je obdobné jako na „žluté 5“, ne však stejné. V jednotce zřejmě neexistovaly přesné regule provedení a tak byl každý pruh originál. Zde si můžeme dovolit trochu téma rozvinout. Jak jsme již zmínili, pruhy měly na dosud identifikovaných Me 262A jednotky stejnou šířku a obdobné členění čtverců. To znamená, že pozice černých a červených ploch byly dodržovány. Z provedení tohoto speciálního označení se dá usuzovat, že pozemní personál začínal vyměřovat jednotlivé čtverce od „středu“ výšky trupu, tzn. z boku, kde se pravděpodobně řídil pozicí kříže. Další čtverce směrem nahoru a dolů pak byly doměřeny tak, aby se zachovalo zdání čtvercového obrysu. Vzhledem k profilu trupu na pruhu samozřejmě žádné čtverce ve skutečnosti nebyly.

Pruh byl vždy rozdělen ve svislé rovině trupu, tzn. na jeho hřbetu a spodku. K těmto hranicím se čtverce jednoduše doměřily. Všimněte si, že jak z levé, tak i pravé strany jsou pozice černého a červeného čtverce na hřbetu vždy stejné. Z levé strany ze směru letu to bylo černá – červená, kdežto z pravé červená – černá.

Samozřejmě nejsme schopni říci, zda si III./KG(J) 6 vydala nějaká svá vnitřní pravidla jak mají pruhy vypadat nebo jde o nápad pozemního personálu, který se stal nepsaným pravidlem.

Poslední poznámkou ke zbarvení „bílé 1“ je zmínka o dělicí páře mezi trupem a příďí. Ta byla ve své spodní části přelepena světlou, téměř bílou, lepicí páskou. Tuto praxi jsme již zmiňovali dříve, na tomto stroji je páska, vzhledem ke svým rozměrům, dobře viditelná.

Me 262A-1a, W.Nr.5012xx, „červená 7“, 8./KG(J) 6

Letoun

Vrak „červené 7“ se po nějaký čas nacházel na letišti v Žatci, kde byl vyfotografován po shromáždění zanechané německé techniky. Letoun jistě působil u III./KG(J) 6 o čemž svědčí černo-červený kostkovaný pruh před ocasními plochami.

S velkou pravděpodobností se jedná o stejný Me 262 „r 7“ („rote 7“), který v závěrečných dnech války létal především Obfl. Franz Gapp z 8./KG(J) 6. Za předpokladu, že se u KG(J) 6 nevyskytovalo více strojů se stejným označením, takže můžeme hovořit téměř o jistotě. Tím se nám otevírá možnost sledovat osudy letounu den po dni.

Franz Gapp letěl „červenou 7“ poprvé 30.3.1945 na pražské Ruzyni, kdy s ní vykonal „Ein TL Flug“. Odstartoval v 16:00 a po dvacet osmi minutách dosedl na zpět dráhu ruzyňského letiště. Z letu si nárokoval sestřel Liberatoru, ale jak bylo zmiňováno dříve, nepodařilo se zjistit žádnou ztrátu z protivníkovy strany. Let nebyl označen jako bojový, takže pokud došlo k setkání s nepřitelem, byla to náhoda.

Další let s „červenou 7“ provedl Franz Gapp 4.dubna, mezi 10:14 a 10:58. Opět letěl z Ruzyně a šlo o cvičný let v roji a nácvik střelby. „Definitivní“ setkání Gappa s „červenou 7“ proběhlo 27.4., kdy vzlétl k bojovému nasazení proti ruským pozemním kolonám u Chotěbuzi. Od této chvíle létal Franz Gapp výhradně na „červené 7“. Provedl s ní dalších 6 operačních letů, které jsou uvedeny v tabulce. Především se jednalo o útoky na pozemní cíle, v samém závěru války, tj. od 6. května 1945 na pozice jednotek ROA ohrožujících letiště v Ruzyni.

Sedmého května v podvečer (17:25) se Gapp s „červenou 7“ přesunul do Žatce. Následující den večer 8.5.1945, mezi 19:02 a 19:35, postřeloval Gapp obrněné kolony v okolí Žatce, ale jeho letoun byl poškozen (palbou nepřítel?) a pilot byl s „červenou 7“ nucen provést nouzové přistání u Podbořan (Podersam), asi 15 km jihozápadně od Žatce. Zde záznamy v jeho letovém denníku končí a tím končí i přímé doklady o činnosti „červené 7“.**

Předpokládáme, že po válce byly vraky německých letadel z okolí Žatce svezeny na letiště, mezi nimi i „červená 7“. Pravděpodobně nebyl příliš poškozen a za normálních okolností by se dočkal opravy.

Přestože je na fotografii zachycen pouze trup stroje, můžeme, dle jeho kamufláže, hovořit o dalším Me 262A z produkce LBB. Provedení zbarvení vykazuje veškeré charakteristické prvky strojů z LBB. Proto také předpo-

*Nelze také zcela vyloučit možnost, že označení bylo žluté. Bohužel kvalita fotografie neumožňuje bližší rozlišení. Vzhledem k tomu, že barva kříže, označení a špiče je snímku zcela stejná, se však přikláníme k bílé barvě.

** Snad právě s tímto Me 262 zamýšlel Haeflner přeletět do Mnichova a zaznamenal jej proto do svého deníku. Stroj však v době jeho odletu do Mnichova zřejmě nebyl k dispozici (porucha?) a tak si zvolil "žlutou 5", W.Nr. 501232.

kládáme, že se jednalo o verzi Me 262A-1a, tak jako u jiných strojů tohoto výrobce.

Kamufláž

Styl kamufláže, který byl téměř shodný se „žlutou 5“ a „bílou 1“ potvrzuje, že výrobcem „červené 7“ byl závod LBB v Českých Budějovicích. Dělicí linie mezi horními a spodní barvou na trupu je rovná, nízko položená, na špičce doplněná o tmavé skvrny. Horní barvy byly nastříkány ve formě střídajících se polí. S dříve zmiňovanými letouny souhlasí i pozice trupových kříže.

Fotografie neposkytuje více podrobností, schéma letounu jsme zrekonstruovali dle jiných Me 262 z LBB.

Označení

Pruh před ocasními plochami je dostatečným důkazem o příslušnosti letounu ke KG(J) 6. Protože víme, že byl černo-červený, víme také, jak se zobrazovala červená barva na tomto snímku. Porovnáním odstínu červené z pruhu a barvy označení a nosu stroje pak můžeme tvrdit, že číslo sedm a špička byly červené. Letoun tak náležel do sestavy 8. Staffel a záznamy z letového denníku Franze Gappa se týkají právě tohoto stroje.

Předpokládáme, že na krytu příďového podvozku byla zopakována číslice „7“, pro snazší orientaci personálu.

Me 262A-1a, W.Nr. 11xxxx, „černá 1“, 8.(?) /KG(J) 6

Letoun

„Černá 1“ ze III./KG(J) 6 byla zanechána na žateckém letišti v celkem neporušeném stavu. Nicméně stroj určitě nebyl letuschopný, protože jinak by byl použit pro úlet do spojeneckého zajetí. Letoun byl zajištěn českým personálem a na jednom ze snímků je zachycen na stojance v Žatci spolu s dalšími třemi Me 262. Po shromáždění techniky, nejen z vlastního letiště, ale i jeho okolí, byly letouny částečně demontovány a samostatný trup „černé 1“ pak zachytil další fotograf.

Od prvního pohledu je jasné, že tento stroj byl velice neobvyklý a to především pro světlé zbarvení přední části. Že náležel do stavu III./KG(J) 6 je celkem jasné, protože černo-červený kostkovaný pruh nenechává o jeho příslušnosti nikoho na pochybách.

Nejzajímavější je ona světlá přední část letounu. Na první pohled by se mohlo zdát, že jde o celkem banální výměnu příďového trupu. Podrobnější pohled prozradí, že svislá dělicí linie světlé a tmavé barvy neodpovídá technologické dělicí linii přední části trupu. Světlá barva se táhne o jednu trupovou přepážku více vzad a nesouhlasí tak dělení trupu a jeho špiče. Přední část tedy není nahrazena jiným dílem se světlým nástríkem, ale musela být přestříkána při zkompletování trupu.

Takovýto zásah do zbarvení je velice neobvyklý a předpokládáme, že se nejedná o odchylku nebo úpravu kamufláže stroje. Spíše je to následek technických úprav, které vyvolaly nutnou úpravu ochranného zbarvení.

Jak jsme již poznamenali, hranice světlé barvy neodpovídá technologickému členění trupu. Přesto, sleduje trupovou přepážku č. 2815 („Spant 2815“) a tak není náhodná. Celá špička trupu byla pravděpodobně přestříkána světlou barvou a jako logické vysvětlení se nabízí, že se tak stalo po nějaké opravě. Jediným zásahem, vyžadujícím takovou následnou úpravu nátěru, by byla přestavba fotoprůzkumné verze Me 262 na standardní stíhací.

Představa to není nijak neobvyklá. Celá přední část s prostorem pro kamery by byla jednoduše vyměněna za díl s kanony, zadní části aerodynamických krytů kamer (nanýtované na trup) by musely být odstraněny a otvory po nýtech zatmeleny. Právě zatmelení otvorů po nýtech krytů kamery by vyžadovalo následné přestříkání nátěru, protože by byl pochopitelně v těchto místech zničen.

Že „černá 1“ byla vybavena kanony potvrzují rozsáhlé stopy spalin výstřelů u ústí kanonů. Teorie se tedy jeví jako velice pravděpodobná, pouze je komplikována rozdílné zbarvenou špičkou trupu. Ta totiž vypadá jako bílá.

Dle našeho názoru byl tento letoun během opravy přestavěn z fotoprůzkumné verze na verzi stíhací. Celá přední část, až na vlastní špičku byla nahrazena částí s kanonovou výzbrojí a odstraněny byly i části aerodynamických krytů na trupu. Nová část trupu zřejmě přišla z výroby bez nátěru a zbarvení části původního trupu bylo narušeno, takže vše bylo následně přestříkáno světlou barvou.***

V každém případě se však teorie o odstranění kamerové výzbroje a přestavbě na stíhací provedení zdá být správná. Důvod, proč se tak stalo neznáme, ale zřejmě bylo třeba více stíhací provedení letounu. Víme, že minimálně

***Vlastní špička mohla pocházet z původního fotoprůzkumného provedení. Zde vezmeme v úvahu, že jednotky, které používaly toto provedení Me 262 byly pouze dvě – NAGr 1 a NAGr 6 a u NAGr 1 je znám snímek W.Nr. 500257 s bíle natřenou špičkou a barevnou špičkou. To je zcela stejné zbarvení, jako na „černé 1“... Jde však pouze o hypotézu. Nesmíme zapomenout, že na „černé 1“ je červená špička samozřejmostí, protože stroj pocházel z KG(J) 6 a ta natírala špičky trupů dle Staffel. Nakonec kvalita snímku neumožňuje tvrdit stoprocentně, že špička byla opravdu bílá a nejedná se pouze o následek jiného nasvícení části.

11 Me 262 od NAGr 1 a 6 přišlo k JG 7 mezi 31.3. až 10.4.1945 (navíc je znám snímek znaku JG 7 nastříkaného na fotoprůzkumném Me 262) a letouny rozhodně nelétaly v stíhací jednotky s kamerami. Popisovanou úpravu („přestavbu“) by zvládly i polní dílny, protože k ní nebyly nutné žádné speciální přípravky nebo nástroje. Údaje o podobných přesunech techniky ke III./KG(J) 6 (jako k JG 7) však na samém konci války chybí, takže neznáme způsob, jak útvar po 10. dubnu 1945 přišel k dalším strojům. Toto je jedno z možných vysvětlení. Navíc, velký opravárenský závod pro Me 262 byl, vzhledem k dislokaci KG(J) 6, „za rohem“ a to v Chebu.

Veškerá tato fakta tak uváděné předpoklady nebo teorie spíše podporují, což znamená, že „černá 1“ zřejmě skutečně prošla úpravou z fotoprůzkumného na stíhací provedení. Navíc, skutečnost, že letoun prošel rozsáhlejší opravou, je patrná i z náhrady dalších částí stroje. Směrovka měla pouze tmavý nátěr, který nesouhlasil se světlejší barvou trupu. Celá kýlovka také nebyla původní a schází na ní výsostné označení, tzn. svastika. Aerodynamické kryty přechodu motor-trup byly světlé, což opět nesouhlasilo se zbytkem nátěru. Vše to pravděpodobně byly následky opravy stroje, při které byly mnohé části doplněny novými díly. Už asi ne zjistíme, zda se tak stalo v opravárenských dílnách KG(J) 6 nebo v nějakém opravárenském podniku, ale to není tak důležité.

Vzhledem k rozsáhlým změnám ve zbarvení je těžké pokusit se odhadnout původního výrobce letounu. Pozice trupového kříže však hovoří spíše pro Messerschmitt Augsburg, tzn. stroj série 11xxxx. Kamufláž stažená na bocích pod kabinu pak ukazuje na pozdější datum výroby, tzn. série 1117xx – 1119xx nebo 112xxx, 113xxx.

O službě letounu u KG(J) 6 nevíme téměř nic. V letovém denníku Wilhelma Niederkrügera nalezneme dva záznamy s letem na „černé 1“. Bohužel, pilot od svého 1071 letu dne 12.3.1945 přestal uvádět jejich datum, takže konkrétní dny neznáme. První záznam s „černou 1“ zmiňuje výškový let („Höhenflug“), druhý pak „Platzflug“. Byl zároveň posledním letem zaznamenaným v jeho deníku. Zda se jednalo o shodnou „černou 1“ není jisté, ale velice pravděpodobně.

Lety musely probíhat po 12. březnu 1945 a s největší pravděpodobností spadají ještě do doby výcviku pilotů KG(J) 6 s Messerschmittu 262. To potvrzuje i fakt, že žádná ze zmiňovaných akcí, a také žádný let Wilhelma Niederkrügera na Me 262, nejsou zaznamenány jako operační. „Černá 1“ tak byl využíván k výcviku, což ale nevylučuje jeho následné bojové použití. **Kamufláž**

Výsledné zbarvení „černé 1“ odpovídalo rozsahu provedených úprav. Původní kamufláž zůstala zachována na střední části trupu a představuje tmavé kamuflážní barvy RLM 81, 82 nastříkané až téměř ke spodní hraně profilu trupu. Špiče letounu nesla od trupové přepážky č. 2815 až ke špičce nástřík světlou barvou, odhadujeme že RLM 76. Vlastní špička se jeví jako bílá s červeným zakončením. Na druhé straně kýlovka a směrovka jsou nastříkány tmavými barvami a dělicí linie pod VOP je neobvyklá.

Horní plochy kryly barvy RLM 81 a 82 ve standardním schématu, ale v okolí pravého motoru byly některé plechy nahrazeny novými. Zda se tak stalo i na druhé straně nevíme.

Výsostné označení trupu bylo standardní. Na kýlovce však schází svastika, což nahrává myšlence o náhradě celého dílu dílem novým, dodaným bez výsostného označení. Většinou však byly náhradní díly dodávány bez nátěru, nemůžeme tedy vyloučit ani použití kýlovky z jiného stroje nebo následný nástřík barvou u jednotky. Spodní kříže na křídle měly černá jádra, při rekonstrukci jsme použili formu běžnou pro stroje sérií 11xxxx.

Označení

Černo-červený kostkovaný pruh před ocasními plochami a červená špička trupu jsou pro Me 262 ze III./KG(J) 6 standardem. Barva špičky dále naznačuje, že stroj byl součástí 8.Staffel. S tím ale nesouhlasí barva označení, která by měla být červená. Černá bíle lemovaná jednička je opravdu výjimkou, navíc zvyklostí KG(J) 6 bylo označení bez lemů. I zde se nabízí teorie o použití původního označení stroje ještě z doby před „přestavbou“, tzn. že by k 8./KG(J) 6 byl letoun přidělen již s černou jedničkou.

Nedokážeme posoudit, zda je to pravděpodobně, faktem zůstává, že černá barva označení nesouhlasí s barvami Staffel. Z letového zápisníku Wilhelma Niederkrügera však víme, že Me 262A s černým označením bylo více, takže je možné, že Staffel používaly více barev nebo minimálně 8. Staffel využívala jak červenou tak i černou.

Cvičné Me 262 útvarů KG a KG(J) na českém území

Spolu s operačními Me 262 od KG 51 a KG(J) 54 přibýly na české území také stroje sloužící k výcviku personálu. Výcvik v podstatě nikdy nebyl ukončen a vedle operační činnosti probíhalo neustálé doškolení a přeškolení pilotů na proudovou techniku. Mezi konkrétními útvary ale existovaly určité rozdíly.

Protože KG(J) 6 prováděla svůj výcvik v Čechách již od podzimu 1944 měla zde pro tuto činnost plně zázemí. Týkalo se to i vybavení leteckou techni-

kou a vedle standardních strojů Bü 181, Go 145, Ar 96B obdržela v lednu 1945 také první Me 262A. Tyto první stroje byly samozřejmě využity pro výcvik a jednalo se o běžné Me 262A. Na proudovou techniku se přeškolovali nejzkušenější piloti, jako např. držitelé „železného kříže ve zlatě“ (viz. dříve), ale porovnáním počtu leteckého personálu a počtu letounů ukazují, že scházela spíše technika. Celkově přišlo ke KG(J) 6 do března 1945 13 kusů Me 262 (12 x Me 262A a 1 x Me 262B), přičemž sedm, tedy více než polovina, byla během výcviku ztracena. Jediný prokázaný Me 262B-1a převzala jednotka 12.3.1945. Je ale vidět, že drtivá většina Me 262 byla verze A. S velkou pravděpodobností byly alespoň některé z těchto letounů následně využity i v operačním nasazení, na druhou stranu některé Me 262A byly určeny pouze pro výcvik. Operační činnost III./KG(J) 6 začala až v polovině dubna 1945 (v přehledovém dokumentu o stavu Me 262 z 31.3.1945 je III. Gruppe stále vedena „in Umschulung“), přičemž až do konce války se u KG(J) 6 neustále prováděl výcvik, či spíše přeškolení, na všech výše zmiňovaných typech strojů.

U ostatních jednotek, tzn. I./KG(J) 54, I./KG 51 (a v podstatě i JG 7) byla situace poněkud jiná, protože na české území se dostaly pouze jejich operační části. Personál byl tedy vyškolen a žádný podobný výcvik zde neprobíhal. Můžeme samozřejmě předpokládat nějaké „kondiční“ lety, ale vzhledem k válečné situaci a nedostatku paliva jich zřejmě moc nebylo. Přesto si některá ze zmíněných jednotek s sebou přivezla i dvoumístnou Me 262B. Na tomto místě je nutné uvést, že výcvik, případně přeškolení, personálu neprobíhalo na jen na dvoumístných Me 262B, ale naopak většinou na Me 262A. Jednalo se o stroje určené pouze pro výcvik, viditelně označené písmenem „S“. Šlo o letouny, o kterých během oprav nebo pravidelných údržeb po určitém počtu odlétaných hodin, příslušný opravárenský závod rozhodl, že již nebudou použity pro operační činnost. Mohlo to být buďto v důsledku poškození nebo „olétání“. Samozřejmě, většina z nich byla přebírána výcvikovými jednotkami, ale některé létaly i u operačních. Důležité je, že rozhodnutí o dalším využití letounu prováděl opravárenský závod, nikoli Luftwaffe. Dalším zdrojem byla samotná výroba, kde se během kontroly při přejímce Luftwaffe často ukazovalo, že stroj vykazuje příliš mnoho závad, aby mohl být použit pro bojové nasazení. Pokud ale závady přesto nebránily jeho omezenému použití (vzhledem k namáhání konstrukce při využití výkonové obálky), mohl být zařazen do skupiny pro výcvik. Me 262 pro tuto činnost nebylo nikdy dost.

Evidence cvičných Me 262 byla u Luftwaffe vedena separátně a jejich přidělování bylo pečlivě zaznamenáváno. I samotné operační jednotky velice pravděpodobně používaly (neoficiálně) k výcvikové činnosti některé konkrétní letouny, ale to nemělo nic společného s jejich technickým stavem. Jako příklad uvádíme přehled „cvičných“ Me 262A a B přebíraných konkrétními jednotkami Luftwaffe od 13.ledna 1945 téměř až do konce války. V přehledovém dokumentu stavu Me 262 z konce března 1945 je patrné určité propojení mezi útvary operačními a výcvikovými. Nejdůležitější operační jednotky měly „pod“ sebou konkrétní výcvikové útvary a dokonce počty Me 262 těchto útvarů se nakonec zahrnovaly do stavů jednotek operačních. Pro standardní stíhací útvar JG 7 (a také JV 44) připravovala nové piloty III./EJG 2, (vedená též pod názvem „JG Bär“), „nové“ stíhací útvary KG(J) 54 (a také zřejmě KG(J) 6 a KG(J) 55; materiál není v tomto případě jednoznačný) využívaly služby II./EKG(J) a „bombardovací“ KG 51 spolupracovala s IV./EKG 1.

Systém však nebyl nijak oficiální a letecký personál byl nakonec školen a přeškolen dle situace. Jak jsme již zmiňovali, máme prokázáno doškolení pilotů I./KG(J) 54 v březnu 1945 v Praze, tzn. na strojích KG(J) 6. Stejně tak víme, že v základní fázi přeškolení, tj. na vrtulových strojích, létal personál KG(J) 6 s technikou KG(J) 30, v té době dislokovanou na stejném letišti (Praha-Ruzyně). Využívalo se tedy všech dostupných zdrojů a možností. Jednalo se o nutnost, protože v této fázi války byl výcvik velice komplikován nedostatkem paliva, akcemi nepřátelského letectva, v některých případech i nedostatkem Me 262. K tomu je nutné přičíst i stále přetrvávající nedostatek zkušeností s moderním proudovou technikou.

TABULKA str. 151

Cvičné Me 262A

Me 262A-1a, W.Nr. 110xxx, „žlutá 3“, 9./KG(J) 6

Letoun

Jedním ze zanechaných Me 262A-1a od III./KG(J) 6 na letišti v Žatci byla i „žlutá 3“. Výrazné bílé písmeno „S“ před svastikou na kýlovce jasně hovoří o účelu, ke kterému mohl být používán – k výcviku. Jedná se tedy o jeden z Me 262, který byl buď vyroben s takovými závadami na draku, že nemohl být využit v bojové činnosti nebo se jej při nějaké opravě nevyplatilo uvést do plně operačního stavu. Proto byl vyřazen z operačního nasazení a dále určen jen pro cvičné lety, při kterých se nepředpokládalo plně zatížení konstrukce letounu.

Několik znaků z kamufláže a označení „žluté 3“ napovídá, že byl „blízkým příbuzným“ Me 262A-1a, W.Nr.110956, „bílá 17“, nalezeným po válce v Lechfeldu a nebo také stroje W.Nr. 110650, „bílá 10“, nalezeného v neidentifikovatelném „Waldwerke“ a nesoucí shodnou kamufláž i výsostné označení.

Otázkou zůstává, jak se uvedený stroj dostal ke III./KG(J) 6. Dříve uvedený seznam distribuce cvičných Me 262A a B od 13.1. až do 8.4.1945 neuvádí žádný Me 262A tohoto druhu předaný ke KG(J) 6 a další původní dokumenty to potvrzují.

Stroj nemohl být přidělen dříve, protože ke KG(J) 6 přišly první dva Me 262A až v lednu 1945. V původních dokumentech je přidělování Schwalbe ke III./KG(J) 6 vždy vedeno pod oddílem stíhacích Me 262A („Jäger“).

„Žlutá 3“ určitě patřila do stavu KG(J) 6, o tom jasně svědčí kostkovaný pruh před ocasními plochami a barevná špička.

Letoun náležel do stejné výrobní série jako W.Nr.110956 a W.Nr.110950 a musel být vyroben někdy na konci roku 1944 nebo v lednu 1945.

Pro vysvětlení se budeme muset podívat podrobněji na dokumenty, zaznamenávající ono přidělování „stíhacích“ Me 262. Celkové počty distribuovaných Me 262 jsou zde sestaveny nejenom z nově vyrobených strojů, ale také strojů z oprav. I ty byly přebírány od průmyslu a následně přidělovány k útvarům. Logicky by to měly být letouny schopné plného nasazení. Tuto skutečnost ale nemáme nijak podloženu a nemůžeme vyloučit, že mezi nimi byly i stroje s omezením ve výkonu, to znamená letouny označené písmenem „S“, které nemohly být využity v boji. Pro tehdejší přehled totiž nastal problém, jak takového letouny evidovat. Nešlo o „nové“ cvičné Me 262 (viz. výše), ty se uváděly zvlášť, ale také ne o plnohodnotné operační stroje. Opravených Me 262 odevzdal průmysl Luftwaffe v lednu 1945 14 kusů a v únoru dalších 11. Všechny jsou v původních dokumentech vedeny jako „Jäger“.

Protože Me 262 byly u III./KG(J) 6 netrpělivě očekávány, ale zároveň bylo jasné, že se na operační úrovni nedostane brzy, mohly být první kusy Me 262 vybrány právě z těchto opravených strojů, z nichž některé už nebyly určeny k operačnímu nasazení. Tak se zřejmě k útvaru dostala i „žlutá 3“.

V dochovaných letových záznamech pilotů KG(J) 6 nalezneme možnou zmínku o tomto stroji u Günthera Pargeho. Ten prodělal přeškolovací let na Me 262, „3“ dne 12. dubna 1945 na pražské Ruzyni v délce 18-ti minut. Stejný letoun použil i o den později pro orientační let a 15.4.1945 letěl na „3“ znovu. Ani jeden z těchto letů nebyl operační. Lze se domnívat, že se mohlo jednat o „žlutou 3“, ale jistotu samozřejmě nemáme.

Kamufláž

„Žlutá 3“ je v mnoha znacích zbarvení a označení téměř totožná s Me 262A-1a, W.Nr.110956, „bílá 17“ nalezeným v Lechfeldu a Me 262A-1a, W.Nr.110950, „bílá 10“. Tmavé kamuflážní barvy jsou na trupu nastříkány pouze na jeho směrem hřbetu a celé boky kryje velké množství skvrn. Skvrny kryjí i plochu směrovky a kýlovky. To zcela odpovídá W.Nr.110950 a 110956 (u něho však byla celá špička nahrazena z jiného stroje).

Trupové označení je tvořeno černými křížmi, což je u Me 262A poměrně zvláštnost. Svastika byla černá, bez lemů. Černé lemy tvořily i kříže na spodní straně křídla. Vše se opět shoduje s W.Nr.110956.

Protože W.Nr.110956 je znám i z barevné fotografie, mělo by být snadné určit kamuflážní barvy „žluté 3“. Různé tisky snímku však vedou k různým interpretacím barev a můžeme se tak setkat s tvrzením o šedých odstínech RLM 74/75 nebo o zelených RLM 82/83 nebo RLM 81/82. Jedna skutečnost však nebývá zmiňována - letoun na snímku je osvětlen zezadu, takže části trupu jsou ve stínu. Bezpochyby to mělo vliv na zobrazení barev.

Abychom indetifikovali použité barvy, porovnáme zbarvení s jinými Me 262A s blízkými sériovými čísly - „zelená 3“, W.Nr. 110813 z Kdo. Nowotny a později III./EJG 2 a „černé L“, W.Nr. 110836 z 2./KG 51. Oba nesly shodné provedení kamufláže. Zde se ukazuje jako velice důležitý poválečný barevný snímek „černého L“ z USA, zobrazující letoun v barvách RLM 81/82. Tímto jsou úvahy o použití RLM 74/75 vyloučeny.

Zatímco kamufláž je shodná s jinými stroji série 118xx, pouze s hutšími skvrnami na bocích, výsostné označení se liší. Letoun také nese znaky oprav - nové páskové přelepený spoj trupu a ocasních ploch a také nahrazenou přední část trupu. Stroj tak musel být poškozen a následně opravován. Je možné, že ve stejnou dobu bylo změněno i výsostné označení.

Na jednu stranu kamufláž odpovídá továrnímu provedení, ale výsostné znaky jsou rozdílné. To by mohlo znamenat, že oprava byla provedena na konci války a přímo v některém poniku Schwabische Hall.

Důležitým faktem také zůstává, že Me 262A, série 119xx byly kompletovány v prosinci 1944 a lednu 1945. To je šest měsíců po nařízení o zrušení používání RLM 74 ve směrnici Sammelmittteilung Nr. 1, vydané 1.7.1944. Je tak velice nepravděpodobné, že by „bílá 17“, W.Nr.110956 byla nastříkána odstíny RLM 74/75.

Na základě výše uvedených faktů o zbarvení „bílé 17“ tak můžeme prohlásit, že „žlutá 3“ nesla kamufláž tvořenou odstíny RLM 81/82 zeshora a RLM 76 zespoda. Stejnými odstíny byly nastříkány i horní plochy křídla a VOP, což je patrné ze snímku W.Nr. 110956.

Před svastikou bylo natřeno bílé písmeno „S“ upozorňující na omezený stroj ke cvičným účelům. Zda nesla „žlutá 3“ stejné označení i ve středu trupového kříže (jak tomu bylo u W.Nr. 110596) nevíme a nelze to ze dochovaných fotografií rozhodnout. Předpokládáme však že ano. Označení bylo zhotoveno v opravárnách, kde předpokládáme jistou „unifikovanost“.

Motorové gondoly nesly pravděpodobně nahrazené čelní prstence. Ty zůstaly v barvě materiálu, u „žluté 3“ v horní části přestříkané kamuflážní barvou.

Sériové číslo se nacházelo pouze na levé straně kýlovky, takže jej bohužel neznáme.

Technické popisky odpovídají standardu výrobce, tzn.Mtt. Schwäbisch-Hall, Hesselental Waldwerk.

Označení

III./KG(J) 6 aplikovala na stroj standardní označení dle svých zvyklostí. Špičku stroje natřeli barvou Staffel, zde žlutou, z čehož vyplývá jeho zařazení k 9.Staffel. Stejnou barvou bylo zhotoveno i označení číslem „3“. Před ocasními plochami přibyl černo-červený kostkovaný pruh obvyklé šířky. I zde je zařazení jednotlivých „kostek“ poněkud rozdílné od jiných letounů jednotky.

Cvičné Me 262B

Před podrobným popisem Me 262B operujících nad naším územím si dovolíme malou odbočku a věnujeme se krátce historii typu. Že bude potřebné dvoumístné provedení typu Me 262 bylo jasné od samého počátku. První konkrétnější úvahy, které vyústily do podoby úvodních výkresů a tabulek výkonů (teoretických) se objevily na konci července a v srpnu 1943. Ukazují dvoumístnou verzi Me 262 označenou jako „Schulflugzeug“ s úpravami, které se nakonec skutečně provedly. Složitý vývoj Me 262 však podrobnější práce odsunul až do chvíle, kdy byly nejzávažnější problémy vyřešeny a bylo jasné, že dokončení je jen otázka času a zdrojů. Konkrétnější plány a práce tak přišly na řadu až na počátku roku 1944.

Jako dodavatel cvičného provedení Me 262 byl vybrán podnik Blohm und Voss, snad proto, že již s Messerschmittem spolupracoval při přestavbách Bf 109 a Me 210 na cvičné varianty a navíc byl zapojen i do výroby částí Me 262 (ocasní plochy). První plán uvádějící předpokládané počty je zmiňován v materiálu B und V z 28. března 1944:

TABULKA str. 157

Vzhledem k tomu, že ještě neexistoval ani prototyp stroje ani jeho výkresová dokumentace se jednalo o plán velice ambiciózní. Předpokládalo se, že prvních 10 letounů bude dodáno do BV v jednomístném provedení a následně přestavěno, od 11. stroje se měl podnik pustit do výroby trupů. Dále se plánovalo, že první stroj pro přestavbu bude zhruba 3. dubna zaslán po železnici do podniku BV ve Wenzendorfu.

Prototyp, určený k přestavbě dvoumístné verze však vzletl až 28. dubna 1944 (Me 262 S5, W.Nr.130010), takže v plánovaném termínu do Wenzendorfu nedorazil. V podniku se mezitím řešily další problémy. Chyběla dokumentace a protože minimálně kryt kabiny, upravenou zadní palivovou nádrž a „vanu“ pro piloty měl BV vyrábět sám, musel si výkresy nakonec zhotovovat vlastními silami. Uvažovalo se také o zapojení další pobočky BV ve Steinwerderu.

Na počátku dubna byly stanoveny nové termíny přestavby prvních tří strojů - první do 10.6., druhý do 20.6. a třetí do 30.6.1944. Zároveň bylo konstatováno, že přestavby cvičných strojů nevyžadují v továrně žádný zvláštní stupeň ostraha a k jejich výrobě mohou být použiti i zahraniční dělníci (stejně jako při přestavbách Bf 109G-12).

Kdy nakonec Me 262 S5 do Wenzendorfu skutečně dorazil nevíme. Víme však, že přestavba do dvoumístné podoby byla ukončena do 18. července 1944, kdy vznikla souhrnná zpráva o zkouškách tohoto stroje. Zpráva vznikla po zkušebních letech 18. a 19.7., které provedli Maj. Behren z KdE Rechlin a Oblt. Tesch z Mtt Augsburg. Letové vlastnosti byly shledány dobrými, nicméně následoval výčet celkem 14 úprav, výtek a doporučení k prototypu a další doporučení k následně produkovaným strojům.

Zároveň byla diskutována otázka maximální měsíční produkce (zda 10 nebo 15 strojů), ale mnohem závažnější se ukázaly zpožděné dodávky letadel z Messerschmittu k přestavbám. Je evidentní, že upřednostňována byla produkce jednomístných strojů a i ta byla ve skluzu. BV přesto požadoval, aby Messerschmitt dodal do konce července 9 kusů, do konce srpna 16 a do konce září 26 kusů Me 262A pro přestavby. BV měl v tuto dobu k dispozici pouze 7 strojů. Znovu se zde objevila výtka na chybějící dokumentaci, kterou si BV vytvářel sám.

Pro firmu BV představoval požadovaný počet Me 262B-1, jak byla verze označována, tíživý problém. Firma již prováděla různé přestavby dalších

typů, vyráběla celé části letadel a kapacity nebyly neomezené. 26. července byl problém diskutován i na RLM. To po BV požadovalo další volné kapacity (pravděpodobně pro plánovanou výrobu nových typů) a proto bylo dohodnuto firmě „odlehčit“ ze závazků na přestavby cvičných Me 262B. Část strojů tak měla upravovat Deutsche Lufthansa v Berlíně-Staakenu („DLH St.“). Do 10. srpna 1944 měla DLH obdržet od BV příslušnou dokumentaci, včetně plánu výroby.

Plán přestavby BV z března byl samozřejmě nerealizovatelný, takže 6. srpna 1944 vznikl další:

TABULKA str. 158

Z dokumentu Messerschmitt k 10. srpnu 1944 vyplývá, že v této době bylo celkem 10 ks Me 262 odesláno do BV na konverze. Messerschmitt tak téměř splnil požadavky BV z poloviny července.

V polovině měsíce znovu doznal změn plán výroby, upravující počty letadel při náběhu přestavby:

TABULKA str. 158

S ohledem na rozhodnutí o rozdělení produkce mezi BV a DLH se na konci srpna 1944 plán změnil znovu, šlo ale o pouhé rozdělení plánovaných počtů mezi BV a DLH:

TABULKA str. 159

Nicméně dokument jasně hovoří o záměru přesunout výrobu cvičných Me 262B z BV do DLH. Od dubna 1945 měly dvoumístné stroje vznikat už jen v DLN ve Staakenu.

Ve skutečnosti však byl, bez ohledu na jakékoliv plány, v srpnu 1944 přestaven v BV Wenzendorf pouze jeden kus Me 262B-1a. Lépe řečeno, jeden kus byl převzat Luftwaffe. Do konce srpna 1944 tak fyzicky existovaly pouze dva exempláře Me 262B-1a, z nichž jeden byl prototyp.

Další potíže vznikly s termíny dodávek motorů. Ve zprávě BV z 6. září 1944 se konstatuje, že nižší produkce je způsobena právě zpožděnými dodávkami motorů Jumo 004 a do tohoto dne jsou k dispozici pouze 4 sady (tj. 8 motorů). Slíbena je dalších 14 kusů, z nichž je 11 na cestě a 3 přijdou později.

Zde je nutné zmínit, že letouny byly do provedení B-1a přestavovány z jednomístné verze. To ale neznamená, že podnik BV obdržel kompletní Me 262A a ten následně konverzoval. Me 262B-1a vznikaly tzv. systémem „Grossbauteile“, tzn. sestavováním a úpravou hlavních částí letounu dodávaných jinými výrobci. Z originálního stroje, tzn. Me 262A s jeho výrobním číslem, byl ve výrobním závodě Messerschmittu vyroben pouze trup a ten odeslán do Wenzendorfu. Další části, jako motory, ale i křídla a ocasní plochy přicházely do Wenzendorfu přímo od jejich výrobců. BV tak upravil trup na dvoumístné provedení (s vlastní výrobou některých částí potřebných pro konverzi), celý stroj následně smontoval, zkontroloval, zalétal a předal Luftwaffe. To sice BV usnadňovalo práci, stával se tím však zcela závislý na dodávkách z hlavních výrobních závodů. Tlak na počty vyrobených letadel se v roce 1944 neustále zvyšoval, zvláště pak u Me 262, takže nějaká přílišná ochota Messerschmittu odebírat si počty vyrobených strojů zde nebyla. Navíc se přidávaly i komplikace s transportem částí.

Řešením by samozřejmě byla vlastní výroba trupů Me 262 u BV, k té však nikdy nedošlo. I BV měl přetížené výrobní kapacity a chystal se dokonce na produkci celých nových typů (Ju 388, BV 155).

Přes uvedený systém výroby a problémy se v září podniku ve Wenzendorfu podařilo vyrobit a předat 4 Me 262B-1a.

Mateřský Mtt Augsburg v Leipheimu uvádí ve svém plánu výroby z 5. října 1944 zmlínku o strojích, které budou vyrobeny jako „Grossbauteile“. Mělo se jednat o W.Nr. 110473, 474, 475, 476, 477, 632, 633, 634, 635 a 636 a některé z nich byly prokazatelně na dvoumístné provedení přestavěny. Předpokládáme tedy, že uvedené Me 262 byly, zřejmě v říjnu 1944, odeslány ke konverzi. Je dobré zmínit, že to znamenalo cestu vlakem přes celé Německo, což už v této době představovalo značné komplikace.

Všechny plány na postupné zvyšování produkce vzaly za své 6. října 1944, kdy na Wenzendorf zaútočilo americké letectvo. Podnik přišel o 5 těžce a 1 lehce poškozený Me 262 na montážních linkách, dále o 7 těžce poškozených trupů určených k přestavbám. Stroje jsou v hlášení o škodách označovány jako „Nr. 9, 10, ...“ atd., takže BV si vedl své vlastní číslování přestavěných Me 262. Víme tedy, že 6. října 1944 pracoval minimálně na 9. až 14. stroji.

Vzhledem k náletu tak BV předal v říjnu 1944 pouhé 2 kusy Me 262B-1a. Následující měsíc se do přestavby zapojila i DLH ve Staakenu a předala Luftwaffe 1 kus Me 262B-1a. BV, odstraňující následky amerického útoku, přidal další, takže celkový přírůstek za listopad 1944 činil dva letouny. Náběh přestavby u DLH sice ulehčil podniku BV práci, nadále však vyráběl kryt pilotní kabiny, upravenou palivovou nádrž a další části a vše dodával i do DLH.

I v tomto podniku se počítalo s tím, že Me 262B-1a budou vznikat na základě systému „Grössbauteilen“. Křídla měla přicházet z „Leo“ (pravděpodobně míněn podnik Messerschmittu v Leonbergu), trupy (bez zadní

900l nádrže, bez střední a zadní části kabiny) z Regensburgu, ocasní plochy od BV, přední část z Leipheimu, kryty motorů z Laudingenu.

Systém evidentně fungoval, protože v prosinci 1944, konkrétně 8.12., vydal Messerschmitt svůj plán výroby č. 227, ve kterém je uveden následující přehled „Grossbauteile“ pro cvičný Me 262B-1a:

TABULKA

Zajímavé je údaj, že do 30. listopadu 1944 bylo vyexpedováno celkem 35 kusů trupů Me 262 pro tento účel. V něm jsou rozhodně zahrnuty i stroje zmiňované ve zprávě z Leipheimu 5.10.1944.

V tomto měsíci známe i konkrétní data záletů nebo letů čtyř Me 262B-1a z Wenzendorfu (viz. tabulka), přičemž 30.12. zalétával Kurt Reuth stroj „Nr. 27“. To znamená, že se do konce roku 1944 podařilo podniku BV ve Wenzendorfu ukončit přestavbu minimálně 27 kusů Me 262B-1a. To však neznamená, že podnik předal Luftwaffe 27 strojů, protože některé z nich byly zničeny při náletu 6.10.1944. Dává to však dobrý příklad o kapacitě firmy.

Poslední den roku 1944 bombardovalo americké letectvo Wenzendorf podruhé a podařilo se mu továrnu značně poškodit. Přestavby se téměř zastavily.

Od prosince 1944 už bohužel nemáme přesná data, kolik strojů přestavěl BV ve Wenzendorfu a kolik DLH ve Staakenu a známe pouze souhrnné počty předaných Me 262B-1a. Za prosinec jich, přes nálet na BV, bylo 8 kusů.

V lednu 1945 neuvádějí souhrnné zprávy o produkci letadel žádný Me 262B-1a. Wenzendorf byl po americkém náletu těžce poškozen, co se dělo v DLH nevíme. Produkce v DLH však nebyla zřejmě příliš vysoká. Ve stejném materiálu je nicméně zajímavá poznámka o výrobě sedmi Me 262A-1 (6 ks z Mtt L. a 1 ks z Mtt R) jako cvičných strojů. Údaj nemá nic společného s dvoumístným provedením, ale souvisí s poznámkou v úvodu textu o cvičných Me 262. Jednalo se tedy o nově vyrobené letouny, u kterých však byly shledány tak závažné vady výroby, že nebyly připuštěny do operačního použití. Pro výcvik však stačily.

Zároveň víme, že do konce měsíce bylo odesláno celkem 23 ks Me 262A-1 na přestavby na dvoumístné provedení („Doppelsteuer“).

Následky náletu na BV ve Wenzendorfu z konce roku 1944 se zřejmě podařilo částečně odstranit a v únoru 1945 obdržela Luftwaffe celkem 3 kusy Me 262B-1a. Bohužel nevíme, kolik bylo dodáno z BV a kolik od DLH.

Messerschmitt musel znovu přistoupit ke změně plánu produkce, což se v jeho případě týkalo především Me 262. 21.2.1945 vznikl „nouzový plán“ („Notprogramm – Vorlage 26“), který poněkud snížil předpokládané počty vyráběných Me 262. Dotklo se to samozřejmě i části „Grossbauteile“, tzn. trupů produkovaných pro konverze na dvoumístné provedení. Tabulka ukazuje plánované počty, tentokrát rozděleny i podle firem provádějících přestavby:

TABULKA str. 159

Je vidět, že DLH byla zahrnuta i v programu přestavby dvoumístných nočních stíhačích Me 262B, takže její kapacity byly zatíženy o to více. Minimálně příprava na tyto konverze už ve firmě probíhala. To pravděpodobně příliš nepřispívalo ke zvýšení výroby cvičných Me 262B. Protože přehled vznikl až v únoru 1945 ukazuje zároveň reálné počty předaných trupů do BV a DLH za prosinec 1944 a leden 1945. Zároveň je vidět, že MTT Augsburg očekával v březnu 1945 vznik 6 Me 262B-1.

Toto číslo se podařilo splnit a Luftwaffe převzala v březnu 1945 skutečně 6 Me 262B-1a. Nicméně se začal projevovat postupný kolaps organizace výroby. Velké potíže měly zejména firmy závislé na dodávkách všech hlavních komponent, jako právě BV a DLH. Wenzendorf hlásil 27. března 1945, že: „... přestavby jsou vážně ohroženy kvůli chybějícím hlavním dílům. Podnik se sice snaží vše řešit s Regensburgem a Leipheimem, ale pokud díly nepřijdou do 2.-3. týdnů, bude se moci pobočka zavřít“.

Práce stále pokračovaly, ale počty upravených strojů naprosto nedosahovaly plánů. Víme, že 15. března 1945 byl v BV zalétán 34. přestavěný stroj, 21.3. pak stroj „číslo 35“ (opět Kurtem Reuthem). Zálety proběhly na letišti ve Stade, kam byly zřejmě přesunuty ze zničeného Wenzendorfu. Spojenecký letecký průzkum hlásil 24. března ve Wenzendorfu 3 Me 262 a stejný počet také ve Stade. Není uváděna verze, ale předpokládáme, že se jednalo o dvoumístné provedení.

Poslední známé zálety Me 262B přestavěných u BV se uskutečnily 6. dubna 1945. Kurt Reuth zvedl do vzduchu letouny „číslo 36“ a „37“. Do 10.4.1945 určitě nebyly předány Luftwaffe, stalo se tak zřejmě později, pokud vůbec. Jak ve stejném čase probíhaly přestavby u DLH v Berlíně-Staakenu nevíme. Je pravdou, že zde 7. dubna 1945 proběhl let Me 262B-1a/U1, W.Nr.110378 a další stroj stejného typu (W.Nr.111980) zřejmě odletl ze Staakenu ještě 15.4. Práce na přestavbách na noční stíhač provedení tak stále běžely. Z dobových dokumentů vyplývá, že v březnu předalo DLH 3 stroje tohoto typu a do 10. dubna 1945 ještě jeden. Zda se však ještě konverzovaly i cvičné Me 262B-1a není známo.

V souvislosti s pracemi DLH na verzi Me 262B-1a/U1 existuje ještě jeden nevyjasněný fakt, a to, zda jím vyráběné noční stíhací B-1a/U1 byly upravovány z dvoumístných cvičných strojů (tzn. byly nejprve přestavěny na cvičné a následně na noční stíhací) nebo zda byly přestavovány stejným systémem „Grossbauteile“. V citovaném plánu výroby z 21.2.1945 je noční stíhací Me 262 zařazena do systému „Grossbauteile“, stroje tedy měly vznikat sestavováním a úpravou dodaných hlavních částí. Na druhou stranu, v případě některých konkrétních strojů se objevují údaje o jejich záletech ve dvou fázích. U W.Nr. 110635 je znám zálet ve Staakenu 17.2.1945 (Fw. Poppe) a následně další 17.3.1945 na stejném letišti (Poller). 30.3. dorazil stroj k 10./NJG 11. Podobně, W.Nr. 110636 byl zalétán 21.2.1945 ve Staakenu a další zálet proběhl 22.3.1945 (stroj byl zničen 27.3.1945 u 10./NJG 11). Je však možné, že „druhý zálet“ souvisel s instalací a následnými zkouškami radaru.

Podnik ve Wenzendorfu byl nakonec obsazen britskými vojsky. Zpráva z návštěvy letiště britskými leteckými experty z 9. června 1945 popisuje letiště jako těžce poškozené. Byl zde nalezen jeden trup jednomístného a tři dvoumístného provedení Me 262, kompletní ocasní plochy stejného typu a v jednom ze zničených hangárů pak 38 vraků Bf 109 a Me 262 v různém stupni rozpracovanosti. Všechny Schwalbe byly bez motorů. Ty ležely zcela zničené v prostoru letiště. Přestavby tedy probíhaly až do samého konce války.

V jakém stavu byl nalezen podnik DLH ve Staakenu není známo, protože skončil v ruské okupační zóně.

Přestože jsme uváděli, že cvičné Me 262B vznikaly úpravou a sestavováním hlavních částí dodaných jinými výrobci („Grossbauteile“), je pravděpodobné, že na dvoumístnou variantu bylo upraveno i několik kompletních Me 262A. Ve zprávách „Gen. Qu. (6.Abt. III C)“ (Generalquartiermeister = úřad vyzbrojování) o rozdělování převzatých strojů za listopad a prosinec 1944 nalezneme poznámky o předání několika kusů stíhacích Me 262 k přestavbám na „Doppelsteuer“ (5 ks v říjnu, 2 ks v listopadu a 1 kus v prosinci). To znamená, že již převzaté Me 262 (předpokládáme Me 262A, jinou stíhací variantu průmysl nevyrobil) byly odeslány k přestavbě. Tento přesun proběhl už pod hlavičkou Luftwaffe, zatímco dříve zmiňovaný systém „Grossbauteile“ byl záležitostí výhradně průmyslu. Luftwaffe se tak z neznámého důvodu rozhodla konvertovat několik hotových Me 262A na letouny s dvojitým řízením. Předpokládáme však, že i tyto úpravy provedly podniky BV nebo DLH.

Bohužel se systém vykazování v lednu 1945 poněkud změnil a již neumožňoval určit, zda se tak dělo i v následujících měsících. Jak je ale patrné, jednalo se pouze o 8 případů.

Celkový počet přestavěných, lépe řečeno převzatých, Me 262B-1a, podložených původními záznamy, je uveden v níže připojené tabulce. Počet nebyl nijak vysoký a minimálně hovoříme o 26 strojích, maximální počet se však mohl lišit pouze v řádech jednotlivých kusů. Pravděpodobně lze k tomuto číslu přičíst ještě dva kusy zalétané u BV na počátku dubna 1945, ale to bylo vše.

TABULKA str. 162

Z technického hlediska se úpravy při konverzi Me 262A na Me 262B týkaly výhradně trupu. Byla odstraněna zadní 900l nádrž a nahrazena prostorem pro druhého pilota. Před ocasní plochy přibyl aerodynamický díl navazující na nový dvoudílný kryt pilotního prostoru. Odstraněnou nádrž nahradila menší, s obsahem 400l a její plnicí hrdlo se nacházelo na pravém boku. Zadní pilotní prostor byl vybaven přístroji instruktora s možností plného ovládání stroje, což znamenalo například úpravy v systémech ovládání letounu nebo motorů. Z přední části byly odstraněny zbraně, změny nastaly i v instalaci radiostanice.

Stroje produkované BV a DLH byly s velkou pravděpodobností naprosto stejné. Jedinou variabilitu jsme prozatím našli v provedení uchycení antény FuG 16Z za kabinou. Většina Me 262 měla drátovou anténu nataženou mezi SOP a sloupkem za kabinou a smyčkovou posazenou na nízkém pylonu. U W.Nr.110165(?) však chybí smyčková anténa a drátová je uchycena přímo do trupu za kabinou. Sloupek chybí.

Může to být skutečně rozdíl v provedení Me 262B obou výrobců, ale také se může jednat o výsledek způsobu přestavby. Jak jsme již zmínili, některé dvoumístné Me 262B vznikly z hotových Me 262A a W.Nr.36110165(?) by mohl být jedním z nich. Pro ověření obou teorií však nemáme dostatek dokumentace.

Materiál z 18. července 1944, sepsaný po zkouškách prvního přestavěného stroje, se zmiňoval i o zbarvení Me 262B-1. Stroje měly být následně stříkané odstíny RLM 81 a 82 zeshora a RLM 65 zespodu. Překvapivý je předpoklad použití staršího odstínu RLM 65 a zřejmě se počítalo s využitím stávajících zásob barvy. Zda se tak dělo ve skutečnosti nejsme schopni posoudit. Spíše se přikláníme k použití v té době standardní RLM 76, zejména proto, že citace pochází z dokumentu z července 1944. Jak jsme uváděli, přestavby začaly až o měsíc později, ale šlo o jednotlivé kusy. Většina

Me 262B-1a vznikla ve druhé polovině roku 1944 a na počátku roku 1945, kdy je pravděpodobnější použití RLM 76.

Me 262B-1a, W.Nr. ?, „černé A“, III./KG(J) 6(?)

Letoun

Letoun zůstal na letišti v Žatci, kde byl v rozmontovaném stavu po válce fotografován. Snímek zachycuje celý trup bez ocasních ploch, přičemž není patrné žádné větší poškození.

Přiřazení letounu nějakému konkrétnímu útvaru je velice těžké. Ačkoliv známe jednotky, které dvoumístné Me 262B obdržely, neznáme ve většině z nich způsob jejich označení. U III./EJG 2 létaly Me 262B-1a „bílé 17“ a bílé „S“, obojí s tenkým černým lemem, u KG(J) 54 známe označení „B3+ZP“. U ostatních útvarů způsob neznáme a přitom je jich poměrně mnoho. Me 262B-1 se objevil ve stavu I., II./JG 7, JV 44, III./KG(J) 6, KG 51, KG 76 a to pomíjíme například TLR nebo Erp. Kdo. Gen. Jgd.Fl.

Pokud se na zařazení „černé A“ podíváme z hlediska pravděpodobnosti, můžeme téměř vyloučit stroj z KG 76, TLR nebo Erp. Kdo. Gen. Jgd.Fl. a JV 44. Všechny tyto útvary nepůsobily v Čechách a pokud se zde objevily jejich letouny, byly to stíhací verze. Taktéž můžeme vyloučit příslušnost ke KG 51 a KG(J) 54, protože její Me 262B nosily čtyřznakové označení s kódem jednotky B3. Zbývají tedy všechny zmiňované Gruppe JG 7 a III./KG(J) 6.

Je možné, že stroj přelétl v polovině dubna s ostatními Me 262 z JG 7 do Prahy a následně do Žatce. Letounů z JG 7 byla značná síla a přesun proběhl ještě celkem spořádaně (i když ne ideálně), je tedy velice pravděpodobné, že Me 262B si vzala s sebou.

Druhou možností je, že „černé A“ byl jediným Me 262B-1 přiděleným do III./KG(J) 6. Jednotka jej obdržela 12. března 1945, tedy poměrně pozdě. V tomto případě bychom se na označení „A“ mohli dívat, jako na „první dvoumístný letoun“. Písmeno by jej odlišilo od operačních strojů III./KG(J) 6 označovaných číslicemi a „A“ by znamenalo, že byl první. Upozorňujeme však, že jde o čistou spekulaci. Přesto se kloníme spíše k této verzi a letoun považujeme za součást III./KG(J) 6. Bohužel není k dispozici žádný záznam příslušníka KG(J) 6 o letu na dvoumístném Me 262B-1. Z dostupných podkladů, kterými je pouze otištěná fotografie, nejsme schopni určit, zda byl letoun upraven podnikem BV nebo DLH.

Kamufláž

Porovnání zbarvení „černé A“ a několika málo jiných Me 262B ukazují na velkou podobnost mezi tímto strojem a Me 262B-1, W.Nr.110165(?) zanechaném na letišti Schleswig-Jägel. Zmíněný W.Nr.110165(?) zřejmě pocházel z 10./NJG 11 (i když nemáme žádnou informaci, že by tato jednotka nějaký Me 262B-1 obdržela) a byl dostatečně fotograficky zdokumentován.

Trup „černé A“ nesl na hřbetu nástřik dvěma odstíny kamuflážních barev, předpokládáme RLM 81 a 82, jejichž nepravidelná dělicí linie se táhne zhruba ve dvou třetinách jeho výšky. Kamufláž končí na hřbetem kabiny, tzn. že kryje pouze vršek trupu. Zbývá plocha boků trupu a celá SOP byla pokryta nepravidelnými skvrnami obou odstínů. Spodní a boční plochy trupu pak byly nástříkány RLM 76. Přestože jsme uváděli, že dokumenty z července 1944 předpokládaly použití RLM 65, předpokládáme, že ve výrobě byl nakonec použit standardní odstín RLM 76.

Zbarvení nevykazuje žádné výrazné odchylky od předpisu. Jak již bylo zmíněno, téměř stejné provedení lze nalézt i na Me 262B-1a, W.Nr.110165(?), zbytek tedy můžeme zrekonstruovat dle tohoto letounu.

Horní plochy křídla kryly stejné odstíny barev, členěné dle předpisového schématu. Není důvod se domnívat, že tomu bylo jinak neboť křídla byla v dřívější většině dodávána se zbarvením dle předpisu. Spodní plochy nesly nástřik RLM 76. Zde vycházíme ze stroje W.Nr.110165(?).

Výsostné označení na trupu také odpovídalo předpisu, provedení svastiky, horních a spodních křížů na křídle jsme odvodili od jiných strojů a dokumentů. Zda nesl tento letoun své sériové číslo na boku SOP nevíme. Předpokládáme, že ano, protože většina známých Me 262B-1a jej měla. Nemůžeme to však brát jako jistotu. Například právě zmiňovaný W.Nr.110165(?) sériové číslo na SOP nenesl.

Označení

Letoun nesl jednoduché označení černým písmenem „A“. Jednopísmenné označení dvoumístné Me 262B-1a je známo pouze u stroje „bílé S“. Ten sloužil u III./EJG 2 a poté zřejmě i u JV 44 (byl fotografován spolu s cvičnými Me 262A od stejné jednotky) a byl po válce zanechán v Mnichově. Jiný Me 262B označený písmenem není znám.

Předpokládáme, že na pravé straně stroje bylo „A“ umístěno také před trupovým křížem. Dle fotografie nemělo písmeno žádný lem.

Veškeré technické popisky jsme provedli dle Me 262B-1a, W.Nr.110165(?).

Letoun

Tento stroj nouzově přistál 4. května 1945 u obce Lužec nad Vltavou. Dle vzpomínek pamětníků „*Čtvrtého května okolo jedenácté dopoledne letěl přes Mělník od severu směrem k Lužici nad Vltavou Me 262. Ztrácel výšku, ale nehořel ani se nezdál být poškozen*“. Pravděpodobně se jednalo o nedostatek paliva, ale existují i jiné úvahy. Blízko jmenované obce se ke konci války upravovala plocha pro nouzové letiště a je možné, že se pilot pokoušel přistát právě tam. Přistání se celkem zdařilo. Stroj zůstal na místě a po válce byl částečně rozebrán místními občany a poté zřejmě sešrotován.

Viditelná je pouze část označení písmeny „ZM“ a potah se zbytkem byl odtržen. Velký rozměr písmene určujícího Staffel ukazuje na zvyklost jednotky KG(J) 54. Tuto formu najdeme na všech jejích Me 262, zatímco stroje KG 51 nosily písmeno Staffel v malém provedení, stejném jako byl kód jednotky. Posledním uživatelem letounu byl tedy útvar KG(J) 54. KG(J) 54 přelétla do Prahy v poměrně velkém počtu a nebyl důvod aby si své Me 262B nevzala s sebou.

Teoreticky by se mohlo jednat i o stroj KG 51, ale forma označení by musela být jiná, jak jsme popsali výše. Navíc, způsob jejího přesunu a předchozí události s technikou prakticky vylučují, aby se dvoumístný letoun této jednotky dostal na české území. Na druhou stranu, nelze pominout možnost, že tento letoun u KG 51 dříve sloužil. KG 51 předala poměrně značné množství techniky právě KG(J) 54 (viz dříve) a dvoumístné Me 262B z toho rozhodně nebyly vyjmuty. Z fotografií je patrná změna jeho označení, kde bylo měněno individuální písmeno stroje. Povedeme prozatím tuto možnost jako otevřenou.

Možnosti o uživateli a kariéře letounu ponecháme až na závěr popisu.

Kamufláž

Zbarvení stroje odráží jeho operační kariéru a bylo značně upravováno. Originální kamufláž (myslíme tím z výrobního závodu) je zřetelná částečně na bocích a hrbetu trupu a odpovídala standardu na Me 262B. Hrbet nastříkaný dvojicí RLM 81 a 82, kde převažovala RLM 81, boky doplněné skvrnami stejných odstínů. Dělicí linie se spodní RLM 76 se táhla zhruba ve dvou třetinách výšky trupu. Odchylku představuje tmavě zbarvená SOP (její pevná část), což nebylo u Me 262B obvyklé. Horní plochy křídla nesly standardní kamufláž dle předpisu.

Toto zbarvení bylo na trupu a směrovce doplněno světlými hadovitými skvrnami, pravděpodobně RLM 76. Podobné úpravy známe u Me 262A z KG(J) 54 a také KG 51, ale na B3+ZM byly menší a jejich hustota nižší. Přesto dokázaly rozbít jednotlivý tmavý vzhled trupu. Je zajímavé, že nebyly nastříkány také na horní ploše křídla (což by bylo logické), čímž jejich aplikace poněkud ztrácí smysl.

Nevíme, zda ve stejnou dobu, ale k těmto světlým skvrnám přibývaly na boky trupů ještě skvrny tmavé, pravděpodobně nějakou zelenou barvou. Ty naopak ztmavily celou oblast v okolí trupového kříže, včetně jeho „jádra“. Při jejich nástřiku se zhotovitel pečlivě vyhýbal bílému bočnímu kříží.

Ke všem uvedeným úpravám se přidaly další, způsobené opravami. Především došlo k výměně celé přední části trupu za nový kus. Ten zůstal ve stavu, v jakém přišel z výroby, tzn. nastříkaný tenkou vrstvou základní RLM 02, přes kterou byl, v liniích nýtů, nanesen a posléze vybroušen tmel. Ten měl šedou barvu a ve výsledku pokrýval většinu povrchu dílu.

Všimněme si, že dělicí spára trup-ocasní plochy je nedbale přelepena lepicí páskou, přičemž se potom nikdo nenamáhal opravit nátěr. Navíc je vedena přes označení letounu, u jednotky tedy muselo dojít k demontáži ocasních ploch. Pozornějším pohledem zjistíme, že svislé části písmene „M“ nejsou stejně dlouhé a nemají stejnou intenzitu barvy. Vše ukazuje na jasný závěr – celá ocasní část byla nahrazena dílem z jiného letounu a to i s částí jeho označení. Pokud pozorně prozkoumáme fotografii s částečným pohledem na pravou stranu stroje, nalezneme zde potvrzení o úpravách označení posledního písmene. Písmeno „M“ je natřeno přes původní, které vypadá jako „P“.

Pokud byla celá ocasní část vyměněna, pak to také vysvětluje zcela rozdílné zbarvení kýlovky od jiných Me 262B. Kýlovka nese sériové číslo 111643, takže je možné porovnat její zbarvení s nějakým dalším Me 262 ze stejné série. Například W.Nr. 111755 měl sériové číslo vyvedeno zcela stejnou formou a jeho kýlovka nesla stejný tmavý nástřik. Protože provedení čísla je stejné, musela kýlovka s W.Nr. 111643 pocházet z Me 262 tohoto sériového čísla a původně k tomuto Me 262B nepatřila. Navíc, horní, tmavé, kamuflážní barvy na Me 262A z okolí W.Nr. 111755 byly nastříkány až téměř na spodní plochu trupu a to včetně plochy pod výškovkami. To však na tomto Me 262B není. Spodní část ocasních ploch tak pocházela z jiného stroje než kýlovka. Tento letoun nesl označení s písmenem „M“.

Směrovka byla upravena světlými skvrnami a také není originálním dílem z Me 262B. Trim směrovky musel být nahrazen novým dílem ve zvětšeném provedení a zůstal v barvě kovu.

Dalšími nahrazenými díly mohly být čelní prstence krytů motorů, ponechané v barvě materiálu. Lze se domnívat že bylo vyměněno i celé křídlo. Jak jsme uvedli, jeho kamufláž není doplněna světlými hadovitými skvrnami jako trup, což bylo v případě takovýchto úprav zbarvení obvyklé. Z toho usuzujeme na jeho výměnu.

Označení

Jaké nesl stroj zcela první označení není příliš jasné. Pod bílým „Z“ jsou viditelné stopy přetřené písmene, ze tvaru skvrny snad P nebo F, ale tvar není „zcela správný“. Můžeme však také uvažovat o „I“ a to v případě, že připustíme provedení označení ve stylu KG 51, tzn. kód jednotky a označení Staffel malou velikostí písmena, individuální označení stroje velkou velikostí. Tím bychom zároveň připustili možnost, že původně byl tento Me 262B-1a ve stavu KG 51. Jak jsme uvedli, není to zcela vyloučeno.

Další označení, jak naznačuje viditelná část pravé strany, znělo pravděpodobně „B3+ZP“. To je podloženo především snímkem z pravé strany, kde je písmeno „P“ dobře rozeznatelné. Protože už měla obě poslední písmena stejnou velikost, ukazuje to na zvyklosti útvaru KG(J) 54. Předpokládáme tedy, že k přeznačení došlo při přesunu z KG 51 do KG(J) 54 (pokud k němu samozřejmě došlo).

Poslední označení letounu znělo „B3+ZM“, kde s výjimkou bílého „Z“ byl zbytek černý. Na pravé straně bylo písmeno „M“ jednoduše přetřeno přes původní „P“ (nelze rozhodnout, zda „P“ bylo přetřeno nějakou tmavou barvou; jeho kontury jsou jasně viditelné). Na levé straně nebylo třeba nic měnit, protože poslední část označení zůstala na vyměněných ocasních plochách a téměř ideálně „navázala“ na svislou část původního „P“. Opticky tomu hodně napomáhá narušení linie písmene lepicí páskou. K této „změně“ došlo náhradou celé ocasní části stroje z jiného Me 262, který nesl označení Staffel písmenem „M“ a náležel do 4. Staffel.

Závěr

Z uvedených skutečností můžeme učinit následující závěr. Upozorňujeme, že se jedná o teorii, ale popsání skutečnosti, odhalené ze snímků letounu, nám dávají velkou pravděpodobnost, že není daleko od pravdy.

Stroj Me 262B-1 mohl být na podzim 1944, konkrétně v září, přidělen do KG 51 aby zde pomohl při přečvičování pilotů jednotky na proudovou techniku. Jaké bylo jeho označení nevíme, individuální písmeno mohlo být „I“. Ještě v roce 1944 převzala letoun 6./KG(J) 54 a jeho označení se změnilo na „B3+ZP“. Právě na tomto Me 262B uskutečnil v prosinci 1944 a únoru 1945 několik letů i Wolfgang Löhe. Při službě u KG(J) 54 musely být postupně (nebo najednou po nějaké havárii?) vyměněny některé části letounu a z původního Me 262B tak zůstal vlastně pouhý trup. Příděl byla nahrazena novým dílem z výroby, ocasní plochy sestaveny z kýlovky stroje W.Nr. 111643, spodní části z dalšího Me 262 ze 4. Staffel a směrovka doplněna novým trimem. Vyměněny byly i přední části krytů motorů a snad i celé křídlo.

Úprav bylo tolik, že je až s podivem, proč nebyl letoun jednoduše odepán. Pravděpodobně proto, že dvoumístných Me 262B bylo poskrovnu a pro přeškolování byly rozhodně vhodnější než verze jednomístné. Proto stálo personálu KG(J)54 za to vyměnit celé části za nové nebo z jiných neprovzschopných strojů a stále udržovat „Doppelsteuer“ v letuschopném stavu. Rozhodně to něco vypovídá o hodnotě dvoumístných Me 262B.

Na závěr podotýkáme, že předpoklad služby tohoto Me 262B-1a u KG 51 je skutečně založen pouze na interpretaci skvrny přetřené původního označení pod individuálním písmenem „Z“. Jako důkaz je to slabé a jedná se tedy o skutečnou hypotézu. Ke KG 51 byly přiděleny pouhé dva kusy Me 262B-1a a to v září 1944 (tedy, první kusy). Od této doby odcházely cvičné Me 262B k jiným jednotkám.

Závěrem lze konstatovat, že kariéra Me 262B-1a, „B3+ZM“ od KG(J) 54, která skončila 4. května 1945 na poli poblíž Mělníka, byla nepochybně velice pestrá.