

Luftwaffe in detail

strana 2,

Letiště Praha-Letňany, duben 1939. Vrchní zbrojmistr Luftwaffe generál Ernst Udet při prohlídce ukořisťeného leteckého materiálu. Za ním školní Avie Ba-122 a bombardovací Avie B-71 (SB-2).

Dvoumotorová Avia B-71 v rukách německých okupantů.

strana 3,

Rozsáhlá letištní síť bývalého československého letectva poskytly dostatek prostoru pro činnost školních, výcvikových a pomocných formací Luftwaffe. Již v prosinci 1940 se v protektorátě (vedle 96 000 příslušníků pozemních jednotek a 6 000 příslušníků Waffen SS) nacházelo celkem 29 500 příslušníků Luftwaffe, soustředěných především v takovýchto jednotkách. Další příslušníci Luftwaffe se pak nacházeli na mnichovskou dohodou odtrženém českém a moravsko-slezském pohraničí. Relativní odlehlost českých zemí způsobila, že až do roku 1944 představovaly české země poměrně bezpečné zázemí pro letecký výcvik Luftwaffe. Byly k němu využívány mj. i bývalé československé vojenské letouny. Na snímku školní akrobatický letoun Avia Ba-122 s imatrikulací BO+IK od pilotní školy FFS A/B 4 v Praze-Kbelích na jaře 1941.

15. březen 1939, obsazení českých zemí německou armádou. Na snímku příslušník Wehrmachtu u ocasních ploch československého stíhacího dvouplátníku Avia B-534.

Letiště Praha-Ruzyně v dobách německé okupace. Zcela vlevo transportní letoun Gotha Go 244B, dále třímotorové Junkersy Ju 52/3m, v dolní části snímku spojovací Fieseler Fi 156 Storch, vpravo Junkersy Ju 86 a lehké dopravní Focke Wulfy Fw 58 Weihe.

strana 4,

Focke Wulf Fw 190F-8 (6Q+VX) v podobě ze srpna 1944, kdy působil u operačně výcvikové bitevní skupiny III./SG 151 na letišti v Pardubicích.

Messerschmitt Bf 109G-6 (W.Nr. neznámé, bílá 6) v podobě ze srpna 1944, kdy na něm létal úspěšný příslušník I./JG 302 Wilde Sau Uffz. Willi Reschke, pozdější nositel Rytířského kříže. Kamufláží se letoun nikterak neodlišoval od tehdejšího německého standardu, zadní část trupu obepínal červený prstěnek. V letecké bitvě nad Moravou 29. srpna 1944 Reschke na tomto stroji sestřelil B-17, ale sám musel pro poškození nouzově přistát u Bánova nedaleko od Uherského Hradiště. Ze svých celkových 26 sestřelů získal Reschke dva nad českým územím, ale v obou případech byl sám sestřelen.

Messerschmitt Bf 109G-6 (W.Nr. 510644, „žlutá 8“) od III./JG 53 „Pik As“. Dne 29. srpna 1944 se zúčastnil letecké bitvy nad moravsko-slovenským pomezím a pro nedostatek paliva musel přistát na letišti v Kunovicích

strana 5,

Consolidated B-24D Liberator (42-52479, červené J) Little Lulu, 776th Bombardment Squadron/464th Bombardment Group, 15th Air Force, jižní Itálie. Letoun, který pilotoval 2/Lt John H. James byl při návratu z bombardování Pardubic 24. srpna 1944 sestřelen stíhacími Bf 109G-6 a havaroval v obce Vičice nedaleko od Jindřichova Hradce. Zachránil se jen jediný z deseti členů osádky.

Boeing B-17G Flying Fortress (42-31473) My Baby, 20th Bombardment Squadron/2nd Bombardment Group, 15th Air Force, Amendola, jižní Itálie. Letoun pilotovaný 2/Lt Robertem O. McCloskeyem byl 29. srpna 1944 sestřelen v boji nad moravsko-slovenským pomezím a zřítíl se u příhraniční obce Nová Bošáca. Z desetičlenné osádky se na padácích zachránilo jen pět mužů.

Messerschmitt Bf 109K-4/R (W.Nr. pravděpodobně 330266, „white 1“) sloužil počátkem roku 1945 u stíhací skupiny I./JG 77 Herz As na severní Moravě a ve Slezsku. Zajímavostí je poslední trojčíslí výrobního čísla nastříkané na zadní části trupu.

strana 6,

Při elementárním pilotním výcviku se uplatnily i školní letouny Praga E-39. Na snímku stroj výrobního čísla 112 s imatrikulací PF+RN od Sch./FAR 32 (od září 1941 přejmenována na pilotní školu FFS A/B 32) zachycený na pracovní ploše Zbraslavice v lednu 1941.

Třímotorová Avia/Fokker F.IX již v barvách nového uživatele.

Nouzové přistání dvoumotorové Avie B-71 ve službách Luftwaffe. Událo se 27. května 1940 poblíž Letňan.

strana 7,

Bývalý československý pozorovací dvouplátník Letov Š-328 (s kódy PM+XB) od pilotní školy FFS A/B 13 v Plzni.

Bývalá československá dvouplášňová stíhací Avia B-534 (čtvrtého provedení) zachycená na ruzyňském letišti v zimě 1940.

Školní Focke Wulf Fw 44 od pilotní školy FFS A/B 32 v Pardubicích.

Dvoumotorový Heinkel He 111H (kódy GA+MH) od letecké školy FFS (C) 14 v Praze-Kbelích v roce 1942.

strana 8,

Dvoumotorové Heinkely He 111 byly častými hosty na české obloze již od počátku války. Patřily k nim i He 111B od letecké školy FFS (C) 12, vzletající z pražské Ruzyně. Osádka tohoto stroje (DA+AZ) jednoho dne k smrti vydělala obyvatele nedalé obce Jeneč. O osudu osádky není dosud nic známo. Nouzové přistání Dornieru Do 17E (via Schildberger)

strana 9,

He 111A-0 (DA+AZ) od školy FFS (C) 12 po nouzovém přistání u Ruzyně 28. listopadu 1940.

Další Ju 86 (DB+RH) po cvičném letu skončil na břiše na jaře 1942, když jeho pravý motor začal hořet.

Dornier Do 17Z (W.Nr. 2125) od FFS (C) 16 po nezdařeném přistání v Ruzyni 10. ledna 1942.

Nehoda Junkersu Ju 86 (DA+AU) od školy FFS (C) 12 u Ruzyně.

strana 10,

Cvičný Focke Wulf Fw 56 (TU+BQ) od pilotní školy FFS A/B 32 v Pardubicích. Junkers W 33he (s kódy DK+AM) od pilotní školy FFS A/B 32 zachycený v prosinci 1941 na letišti v Pardubicích.

Cvičné Arado Ar 96F (s kódy PX+NQ a s motorem BMW VI) od pilotní školy FFS A/B 32 v Pardubicích v srpnu 1942. V kabině učitel létání Alfred Aurass. (via Ries)

Školní Focke Wulf Fw 44 Stieglitz od školy FFS A/B 32 při přeletu v okolí Přerova.

strana 11,

Vzácný pták na protektorátní obloze – cvičný Heinkel He 46F (s motorem Armstrong Siddeley Panther s krytem NACA) od pilotní školy FFS A/B 13 v Plzni zachycený v říjnu 1940. stroj nesl kódy BV+WP. (via Ries)

Školní Klemm Kl 35D (s kódy CC+OV) od pilotní školy FFS A/B 24 na letišti v Holčicích v prosinci 1942. (via Ries)

Klemm Kl 35D od pilotní školy FFS A/B 71 v Prostějově.

Bücker Bf 181 Bestmann od pilotní školy FFS A/B 32 v Pardubicích. Znak školy byl odvozen od znaku města.

strana 12,

Značná část operačního výcviku bitevního letectva se ve druhé polovině války soustředila v českých zemích. Ve Vyškově působila I./SG 101, v Brně II./SG 101, v německém Brodě I./StG. 102 (v lednu 1944 přeznačena na I./SG 102), v Pardubicích III./SG 151 a v Prostějově I./SG 152 (v srpnu 1944 přeznačena na IV./SG 151). Ke své činnosti používaly především různé verze Ju 87 a Fw 190, ale i Hs 123 a Hs 129. Na snímku bitevní Henschel Hs 123 od skupiny I./SG 152 na letišti Prostějov.

K výcviku u školy FFS (C) 14 v Praze-Kbelích sloužily i letouny Siebel Si 204D. Tento snímek byl pořízen v březnu 1943.

Tento Messerschmitt Bf 109E (s kódy S9+CD) od SKG 210 měl při přistání nehodu na pražské Ruzyni.

Junkers Ju 87A-0 od školy FFS (C) 12, zachycený v červnu 1940 na ruzyňském letišti. (via Ries)

strana 13,

Operační výcvik bitevních letců si pochopitelně vyžádal celou řadu havárií. Na snímku je vrak Focke Wulfu Fw 190 „white 22“ od 3./SG 152, který ráno 9. května 1944 havaroval u obce Holubice nedaleko od Vyškova. Pilot Uffz. Emil Smet vyvázl s lehkým zraněním. (via Schildberger)

Letiště Libkovice u Mostu, 15. března 1944. Snímky dosedajícího Fi 156 Storchu byly pořízeny u příležitosti vizity některé z významných osobností v závodě na výrobu umělého benzínu STW v Záluží u Mostu, jehož provoz byl v té době právě spuštěn. (via Novák)

Původně francouzské dvoumotorové Caudrony C-445 Goeland se uplatnily i při výcviku palubních radiotelegrafistů. Tento někdy v roce 1942 „zakufroval“ a přistál v jetelovém poli poblíž Hradce Králové. S největší pravděpodobností pocházel od letecké spojovací školy LNS 2, která až do roku 1944 měla základnu právě v Hradci Králové. (via Palička)

strana 14,

Ihned po okupaci byly bývalé československé letecké továrny zapojeny do výrobního programu říšského ministerstva letectví (RLM) a výrobně podřízeny různým německým firmám, mezi nimiž dominovaly státní koncerny Junkers AG a Arado Flugzeugwerke GmbH. Růst zbrojení pak vedl k postupnému zapojení i řady menších podniků, které se předtím leteckou výrobou zabývaly pouze okrajově nebo vůbec ne. Tím počet osob, přímo nebo nepřímo zapojených do letecké produkce na našem území stoupl až na

120 000 osob. Vlastní vývojové práce byly až na výjimky podvázány a zdejší letecký průmysl se omezoval pouze na hromadnou reprodukcí výrobu strojů již zavedených u Luftwaffe. Klíčové bojové typy byly až na výjimky zpočátku produkovány pouze v Německu, kde byl přeci jen spolehlivější personál.

V letech 1940-1945 pražské letecké továrny Aero a Letov vyrobily přibližně 2375 kusů cvičných letounů Arado Ar 96B. Na snímku Ar 96B-7 (pravděpodobně W.Nr. 4312, VH+OL) po nehodě, která se udála 8. listopadu 1941 při záletu.

V letech 1942-1945 pražské továrny Aero a ČKD (BMM) zkompletovaly celkem 1007 dvoumotorových letounů Siebel Si 204D, jejichž motory vyráběla pražská firma Walter. Na snímku Siebel Si 204D s kódy RU+KX.

Koncem války továrny Avia a Letov najely na výrobu náhražkových Arad Ar 396. Luftwaffe však do konce války stačila odebrat jen několik málo kusů. Na snímku stroj W.Nr. 021 (NS+OA) na továrním letišti.

strana 15,

V letech 1941-1942 pražské letecké továrny Letov, Aero a ČKD (BMM) vyprodukovaly celkem 337 kusů dvoutrupých taktických průzkumných Focke Wulfů Fw 189. Snímek z amerického fotoprůzkumného Lightningu zaznamenal nejméně 35 těchto strojů na letišti Praha-Letňany.

Malá pražská konstrukční kancelář Skoda-Kauba vytvořila za války celou řadu pozoruhodných a nekonvenčně konstrukčně řešených letounů. Na snímku je prototyp cvičného stíhacího letounu Skoda-Kauba V-4, který byl předobrazem pro sériové SK 257. V pozadí letňanského hangáru se nachází ukořistěný britský Spitfire Mk.VA/Trop, jenž zde byl pravděpodobně testován.

Cvičný stíhací letoun Skoda-Kauba V-4 (SK 257), definitivní provedení. Namísto plánovaných 1000 sériových kusů bylo vyrobeno pravděpodobně jen pět exemplářů.

strana 16,

Nedokončené trupy německých dvoumotorových cvičných letounů Siebel Si 204D v letecké továrně Aero v Praze-Vysočanech po zničujícím náletu 15th Air Force 25. března 1945.

Vraký tišnovských Messerschmittů Bf 109G-10 po osvobození. (via Schildberger)

Tento tišnovský Bf 109G-10 (W. Nr. 612802) k Luftwaffe již nedorazil. Snímek byl pořízen krátce po osvobození.

strana 17,

Dokončování trupů Messerschmittů Bf 109G-10 v tišnovském tunelu č. 217A. Blíží se konec války a relativní odlehlost českých zemí vedly k tomu, že se výroba a kompletace některých bojových typů realizovaly nakonec i na českém území. Po těžkých náletech na leteckou továrnu koncernu Wiener Neustädter Flugzeugwerke GmbH byla na jižní Moravě zřízena filiálka, závod Diana GmbH, situovaná ve třech nedokončených železničních tunelech u Tišnova nedaleko od Brna. Od srpna 1944 odtud vycházelo osm Messerschmittů Bf 109 denně. Na snímku je montáž trupů a motorů ve druhé hale tunelu č. 217A. V klobouku přihlíží odpovědný vedoucí Ing. Eduard Haas.

strana 18,

V letech 1944-1945 americké stíhací letouny North American P-51 Mustang smetly německé stíhací letectvo, bránící Říši, z oblohy. Od léta 1944 byly téměř každodenními hosty také na českém nebi. Na snímku trojice startujících P-51B od 31st Fighter Group, vzletající v červnu 1944 ze své jihoitalské základny San Severo. Tato jednotka byla vůbec neúspěšnější americkou stíhací skupinou nad českými zeměmi. Od srpna 1944 až do března 1945 její piloti nárokovali na české a moravské obloze celkem 57 jistých sestřelů. Nejlepší si vedl pilot její 307. Squadrony 1/Lt Norman C. Skogstad, který zde dobyl 7 ze svých 12 sestřelů.

V první polovině roku 1944 se i dosud odlehle země staly terčem těžkých amerických náletů. První z nich se udál 12. května 1944, kdy celkem 886 bombardovacích letounů od 8th Air Force, chráněných 735 stíhačkami napadlo šest nejdůležitějších rafinerií na výrobu umělého benzínu včetně rafinerie STW (Sudetendeutsche Treibstoff Werke) v Záluží u Mostu v severních Čechách. Na horkém záběru z leteckého boje je vidět těžký stíhací Messerschmitt Me 410 (vyzbrojený 50mm kanónem BK 5) od II./ZG 26 unikající po zteči na americké B-17G Flying Fortressy od 388th Bombardment Group, vracející se ze zmíněné akce 12. května 1944, která rafinerii STW na delší čas zcela vyřadila z provozu. (via Novák).

strana 19,

Prvním z celkem 38 amerických Mustangů, prokazatelně ztracených za války nad českým územím, byl P-51D serial 44-13487 (WD-R) od 4th Squadron/52th Fighter Group, který 30. června 1944 nouzově přistál u Vracova (okr. Hodonín) na jižní Moravě. Pilot 2/Lt Max M. Kurtz byl zajat. Mustang, který nebyl vážně poškozen, pravděpodobně našel svou cestu k německé předváděcí jednotce „Zirkus Rosarius“.

strana 20,

Jedním z neúspěšnějších německých Sturmjägerů byl Uffz. Willi Maximowitz od 11.(Sturm)/JG 3 „Udet“. Na snímku z léta 1944, kdy pokoušel celkem patnáct spojeneckých čtyřmotorových bombardovacích letounů sedí ve svém Fw 190A-8/R8. Jasně patrný je rozdíl v rázi křídelních kanónů – vnitřního Mauseru MG 151/20 ráže 20 mm a vnějšího MK 108 ráže 30 mm, jenž byl patrně nejnebezpečnější zbraní německých stíhačů.

K rozrážení kompaktních boxů amerických Fortressů a Liberatorů byly určeny německé Sturmgruppen, vyzbrojené opancéřovanými verzemi Focke Wulfů Fw 190A-8/R2. Na snímku se tyto stroje od IV.(Sturm)/JG 3 „Udet“ řadí v srpnu 1944 ke startu na letišti Schöngau.

Kdesi nad Moravou, 7. července 1944. Liberator B-24H serial 42-64481 OMA-K/INBAK od 741st Squadron/455th Bombardment Group zasažený nad Slezskem flakem se vrací na jih a jeho osádka o několik minut seskočí na padácích. Liberator se zřítí u obce Peřkovic nedaleko od Nového Jičína. Osm z devíti členů osádky 1/Lt Ralpa M. Chadwicka upadlo do zajetí, devátý zahynul. Nepříliš kvalitní snímek byl pořízen z paluby protějšího Liberatoru.

strana 21,

Hornoslezské rafinerie Odertal a Blechhammer byly opět napadeny 22. srpna 1944 a opět došlo k bojům mj. nad Moravou, kam dopadly přinejmenším tři Liberatory, tři Mustangy a šest německých Messerschmittů Bf 109G-6 od I./JG 3 „Udet“, II./JG 5 „Eismeer“ a Erg.JGr. Ost. Na snímku trosky Liberatoru B-24J 42-51692 od 759th Squadron/459th Bombardment Group, havarovaného 22. srpna 1944 poblíž Oseka nad Bečvou (okr. Přerov). Devět z deseti členů osádky 2/Lt Henryho J. Kreiensiecka Jr. se zachránilo padáky, desátý byl nalezen mrtev v troskách (via Mahr).

Nepříliš kvalitní, zato však vzácný snímek – eskorta zajatých členů osádky Kreiensieckova Liberatoru, jenž havaroval 22. srpna 1944 u Oseka nad Bečvou (via Böserle).

Ačkoliv stíhačí Luftwaffe operující roku 1944 nad českým územím měli základny většinou v Německu a Rakousku (Ostmark), po bojích často dosedaly i na českém či slovenském území. Byl to i případ tohoto Messerschmittu Bf 109G-6/R6 od I./JG 27, s nímž jeho německý pilot přistál v Trenčíně.

Ve střetnutí s instruktory doplňovací stíhací skupiny Erg.JGr. Ost v okolí Opavy dne 22. srpna 1944 sestřelil jeden Bf 109 i Capt. Robert J. Goebel (11 sestřelů) od 308th Squadron/31st Fighter Group. Jeho obětí byl s největší pravděpodobností Bf 109G-6 (W.Nr. 411422, „white 13“), který pilotoval Uffz. Hans Ihle. O šest dní poté, 28. srpna 1944 Goebel v boji mezi Mikulovem a Znojmem nárokoval další sestřel Bf 109.

strana 22,

K první velké letecké bitvě na moravsko-slovenském pomezí došlo 7. července 1944, kdy 15th Air Force vyslala z jižní Itálie celkem 550 bombardovacích a 352 stíhacích letounů proti rafineriím Blechhammer-Nord, Blechhammer-Süd a Odertal v Horním Slezsku (dnes Polsko). Proti nim bylo vysláno celkem 143 německých a maďarských stíhaček, podřízených 8. Jagddivision a po celé trase letu došlo k četným vzdušným bojům. Tato série snímků zaznamenala trosky P-51B Mustangu 43-32182 („63“) od 318th Squadron/325th Fighter Group pilota 2/Lt Franka C. Soltese. Padl za oběť palby Messerschmittu Bf 109G-6 Uffz. Karla-Heinze Bamberga od I./JG 302 „Wilde Sau“ a zřítí se u obce Turá Lúka u Myjavy nedaleko hranic protektorátu. Soltesz se zachránil padákem a byl zajat slovenskými vojáky.

strana 23,

Solteszův přemožitel, Uffz. Karl-Heinz Bamberg od I./JG 302 „Wilde Sau“ se však ze svého vítězství nad Solteszovým Mustangem ani neměl čas radovat, neboť vzápětí jej dostihla přesná dávka palubních zbraní 2/Lt Jacka H. Bonda. Na sérii snímků jsou trosky Bambergova Messerschmittu Bf 109G-6 (W.Nr. 441922, „red 14“) i s mrtvým Bambergem. Messerschmitt dopadl u obce Piatová nedaleko od Myjavy. (via Mahr)

strana 24,

K první velké letecké bitvě nad českým územím došlo 24. srpna 1944 při akci 399 bombardovacích a 313 stíhacích letounů 15th Air Force proti Pardubicím a Kolínu. Na snímku je Liberator 44-1084 (L) od 464th Squadron/485th Bombardment Group odlétávající ve 12.20 h od právě zasažené rafinerie David Fanto v Pardubicích. O několik minut později, v prostoru východně od Jindřichova Hradce dojde k velké letecké bitvě.

24. srpen 1944, 12.33 h: Fortressy od 97th Bombardment Group odhazují pumy na pardubické letiště (via Böserle)

24. srpen 1944: pátá vlna útočí na padubické letiště: Fortressy od 2nd Bombardment Group právě odhazují pumy.

Jedním z jednou z jedenácti amerických obětí střetnutí známého jako letecká bitva nad Jindřichovým Hradcem, byl 24. srpna 1944 i tento Liberator od 831st Squadron/485th Bombardment Group, B-24J Liberator 42-78501 („modré M“), nazvaný „Flak Shak III“. Po zásazích od Fw 190A-8 od IV.(Sturm)/JG 3 „Udet“ a II.(Sturm)/JG 300 „Wilde Sau“ havaroval u Člunku nedaleko od Kravavého rybníka, ale všech deset mužů osádky 1/Lt James E. Mulligana šťastně vyvázlo na padácích.

„... za námi se objevila skupina dvanácti až patnácti stíhaček Fw 190,“ popsal nejdramatičtější chvíle svého života zadní stíhač stroje „FLAK SHAK III“ Sgt Leonard L. Little do svého hlášení po návratu ze zajetí. „Byly v naší úrovni. Tři z nich, letící vedle sebe, zaútočily na náš stroj zespodu. Prostřední Fw 190 nám mířil na trup, dva po jeho bocích se soustředily na křídla a motory. Zamířil jsem na prostřední Fw 190 a vystřelil jsem několik krátkých dávek ze vzdálenosti kolem 800 yardů. Části motorového krytu a snad i kryt kabiny se roztrhly, německý stroj ztratil rychlost a v horizontální poloze se začal pomalu otáčet. To jej dostalo do nepříjemné blízkosti pod náš letoun. Ihned po vyřazení tohoto jsem začal střílet po dalším Fw 190, který byl vlevo ode mne. Téměř v témže okamžiku byla má věž zasažena střelami nepřátelské-

ho kanonu a já jsem byl vymřštěn do zadní části trupu. Zaregistroval jsem tři Fw 190, jež nás napadly zezadu, po nichž následoval čtvrtý, který nás napadl zleva. Pokropil nás trup od pumovníce až k zádi palubou z kulometů a kanonů. Náš hřbetní střelec zaznamenal zásahy. Ztratil jsem vědomí a když jsem se probíral, moje věž hořela. V moři plamenů, napájených rozvodným palivovým systémem a praskajícími kyslíkovými lahvemi, se změnila také velitelská paluba. K tomu všemu hořely oba levé motory...“

„Doplžil jsem se dopředu a připojil se k radistovi, který z bočního otvoru pro kameru vyhazoval nábojové skříňky. Dělal jsem totéž. Když jsem se chtěl postavit nad otevřenými dveřmi, poprvé jsem zjistil, že střela mi poranila chodidlo pravé nohy.

Po výskoku z letounu jsem se snažil zastavit krvácení nohy a zamezit kývnání padáku. Podle mnou, když jsem se blížil k zemi, jsem napočítal devět otevřených padáků. Tři nebo čtyři chlapci přistáli v rybníce, ostatní v lese. Mne zavál vítr nad koruny vysokých borovic. Přistál jsem na malém zoraném poli. Když jsem shodil popruh padáku, zaradoval jsem se, protože jsem uviděl Roberta Rectora. Vstupoval na mýtinu. Zarazil se, když spatřil mou zraněnou nohu - nikdo z osádky předtím nepostřehl, že jsem byl zraněn - a pomohl mi přesunout se na okraj lesa. Solva jsme tam došli, zahlédli jsme německou hlídku. Směřovala přímo k nám. Její velitel vytáhl pistol, jeden z členů hlídky poklekl a namířil na nás puškou. Vytrhli jsme své zbraně, připraveni nedat se zadarmo. Ani jsme nedýchali - dokud se nerozhodli, že nebudou střílet. Prohledali nás, hlídka odvedla Rectora a jeden muž zůstal u mne. Odřezal padákovou lana, aby mi obvázal nohu.

Ve 13.30 h, asi po půlhodině mého zajetí, přijel povoz tažený koněm a obsazený mladou dívkou a chlapcem. Za vozem šlo několik vojáků a civilistů. Vojáci mne zvedli a naložili na povoz, kde byly holinky, padáky a jiné součásti letecké výstroje, které vzali ostatním zajatcům. V příští půlhodině, kdy jsme zůstali ještě na místě, se dostali civilisté s vojáky do prudké debaty. Civilisté pravděpodobně žádali vojáky, aby mne jim předali. Vojáci odmítli. Mezi tím děvče, které řídilo povoz, odešlo do usedlosti a vrátilo se za doprovodu další dívky se sklenicí vody pro mne. Nakonec přišel německý důstojník, řekl pár slov vojákům, a pak se obrátil ke mně s tím, že mne doprovází k lékařskému ošetření. Zvedl mne, přitom si uniformu potřísnil mou krví, a přes pole mne táhl ke svému autu. Dívka z usedlosti mi podpírala zraněnou nohu a pak mne umístila na zadní sedadlo automobilu. Projeli jsme malou vesničkou kolem německého kontrolního stanoviště se strážní budkou a překážkou přes cestu a za dvacet minut jsme byli v nemocnici ve městě Jindřichův Hradec.“

strana 25,

B-24H Liberator 42-52479 („červené J“), nazvaný „Little Lulu“, náležel do sestavy 776th Squadron/464th Bombardment Group. Zde je zachycen ještě na své jhoitalské základně Pantanella...(via Mahr)

...a zde je již pohřb devíti členů jeho osádky na hřbitově Sv. Ondřeje ve Štrmilově. Obřad vykonal katolický duchovní Jan Ira za přítomnosti příslušníků Luftwaffe. V bitvě nad Jindřichohradeckem 24. srpna 1944 byl Liberator „Little Lulu“ sestřelen Bf 109G-6 od I./JG 302 „Wilde Sau“ a havaroval u obce Vlčice. Z desetičlenné osádky 1/Lt Johna H. Jamese se zachránil padákem jen zraněný radista.

Zdolávání požárů v pardubické rafinerii David Fanto po náletu 24. srpna 1944 trvalo čtyři dny. (via Bičik)

strana 26,

25. srpna 1944 došlo k další letecké bitvě, tentokrát nad Moravou, kam směřovalo 314 bombardovacích a 110 stíhacích letounů 15th Air Force. Jejich cílem byly zbrojní závody v Brně, Lišni a Kuřimi a letiště Brno a Prostějov. Němci se akci snažili čelit skupinou Fw 190 od I./SG 152, jejíž piloti startovali z Prostějova a z Vyškova, ale v boji s přesilou Mustangů a Lightningů utrpěli těžké ztráty. I./SG 152 ztratila celkem 13 Fw 190 v leteckých bojích a dalších 10 Fw 190 a 3 Ar 96 od II./SG 101 a I./SG 152 byly zničeny na zemi. Jednoho z protivníků od I./SG 152 knokautoval ve vzduchu i Capt. Walter J. Goehausen (10 sestřelů) od 308th Squadron/31st Fighter Group. O tři dny později Goehausen pokořil další stroj tohoto typu v prostoru Mikulova. Na snímku u svého P-51D 44-13494 (HL-M), nazvaného „Miss Mimi II“ (sbírka autora).

Pilot 307. Squadrony 31. FG, 1/Lt James L. Brooks (13 sestřelů) v kabině svého P-51D 44-13382 (MX-I). V bitvě s I./SG 152 nad Brnem 25. srpna 1944 Jim Brooks knokautoval dva Fw 190F-8 od I./SG 152. Jeho oběťmi byli s největší pravděpodobností Obfw. Bruno Schultz (letící na W.Nr. 932142, „white 31“) a Obfw. Johann Winziers (W.Nr. 931625, „white 8“), kteří zahynuli při haváriích u Koválovic a Bílovic. Ve střetnutí u Slavičína 29. srpna 1944 Jim Brooks „sejmul“ dva Bf 109G-6 (pravděpodobně od I./JG 3 „Ude“).

Tehejší pilot I./JG 302 „Wilde Sau“ a pozdější nositel Rytířského kříže, Uffz. Willi Reschke (26 sestřelů) se účastnil několika vzdušných utkání na české obloze. 24. srpna 1944 se mu u Jindřichova Hradce podařilo sestřelit jeden B-24, ale pak byla jeho poškozená „stodevítka“ doražena Mustangy (pravděpodobně od 52nd Fighter Group). Reschke se spasil na padáku. Sám na to později vzpomínal následovně:

„Onoho 24. srpna 1944 letěla naše I./JG 302 na dvě akce proti Američanům. Podle poznámek v mém Flugbuchu došlo k prvnímu startu v 09.26 h. Navádělo nás pozemní naváděcí centrum (Bodenleitstelle), ale k žádnému kontaktu s nepřítelem nedošlo, takže v 10.41 h jsme opět přistáli v

Götzendorfu. Ke druhé akci jsme vzletli v 11.57 h a toto nasazení nás zavedlo do vzdušného prostoru Čech a Moravy.

Krátce před 12.40 h jsme ve čtvrtci UL navázali dotyk s nepřítelem. Jednalo se o svaz B-24 Liberatorů o síle přibližně 25 až 30 strojů. V době našeho útoku nebyl svaz chráněn žádnými doprovodnými stíhači. Okamžitě jsme zaútočili.

Hned při prvním útoku se mi podařilo jeden B-24 těžce poškodit. Stroj byl zasažen na obou polovinách křídla poblíž trupu, vypadl ze svazu a v plamelech se zřítil k zemi. Sestřel se udál ve 12.40 h ve čtvrtci UL 3/6 poblíž Neuhausu (tehdejší protektorátní název Jindřichova Hradce, pozn. JR).

Ani v tomto okamžiku nebylo po doprovodných stíhačích ani stopy a tak se naše Gruppe zformovala k druhému útoku na čtyřmotoráky. Hned v první fázi tohoto druhého útoku dostal můj Bf 109G těžký zásah do motoru. To mě donutilo svůj útok přerušit a uniknout z dosahu nepřátelských palubních střelců. Když pak krátce na to vyvstalo nebezpečí požáru motoru, vypnul jsem zapalování a se zastaveným motorem jsem chtěl někde nouzově přistát na břicho.

V tom okamžiku jsem byl se svým strojem dost vzdálen od centra boje a hledal jsem si místo vhodné k nouzovému přistání. Měl jsem tehdy výšku kolem 2 000 metrů a už jsem si vyhlédl místo, kde přistanu. V tom jsem však zaznamenal další zásahy do mého Bf 109G. Okamžitě jsem točil ostře doleva a uviděl jsem blízko za sebou dvojici stíhaček P-51 Mustang. V mé bezvýhodné situaci jsem nezaváhal. Odhodil jsem překrytí kabiny a okamžitě jsem vyskočil na padáku. Oba P-51 mne několikrát obléhly kolem dokola a zadní z těchto strojů náhle na můj padák podnikl útok.

Byl to hodně škaredý pocit a já pomyslel na nejhorší. Zaznamenal jsem na svém padáku velkou větrnou turbulenci od prolétávajícího P-51, ale jestli na mne tento stroj skutečně střílel, to nemohu s určitostí říci.

Krátce poté jsem bezpečně dopadl na jednu louku do vysoké trávy a okamžitě jsem se snažil uniknout pod ochranu nedalekých křovisek.“ (Reschke)

strana 27,

„Das ist meine Arbeit,“ to jsou slova tohoto německého stíhače - údajně má jít o Uffz. Manga od III./JG 53 „Pik As“ - údajně pronesená u těchto troskách B-17G Flying Fortress 42-32048, nazvané „Mary“ od 20th Squadron/2nd Bombardment Group, který havaroval u obce Křhov u Uherského Hradiště. Ze vzdušné bitvy 29. srpna 1944 se ze sedmi Fortressů této Squadrony nevrátil ani jediný! Fortress pilotoval 2/Lt James A. Weiler. Těsně před explozí stroje se podařilo vyskočit jen druhému pilotovi...

Příslušníci Wehrmachtu u mrtvého příslušníka osádky B-17G 42-38096 od 20th Squadron/2nd Bombardment Group, který 29. srpna 1944 explodoval nad Šanovem (okr. Zlín). Z deseti členů osádky přežil jen kapitán 2/Lt Thayne L. Thomas, kterému se zdařil přechod na Slovensko.

Dalším strojem, který po nedostatek paliva po této bitvě přistál v Kunovicích, byl i tento Focke Wulf Fw 190A-8/R2, který s největší pravděpodobností náležel do sestavy II.(Sturm)/JG 300 „Wilde Sau“.

Po velké bitvě na moravsko-slovenském pomezí 29. srpna 1944 musela celá řada německých stíhaček po nedostatek paliva přistávat i na českých letištích. Tento Messerschmitt Bf 109G-6 (W.Nr. 510644, „žlutá 8“) od III./JG 53 „Pik As“ přistál v Kunovicích.

Příslušníci Wehrmachtu a Luftwaffe si prohlížejí trosky Weilerova Fortressu, který se 29. srpna 1944 zřítil poblíž Křhova. Útok 461 bombardovacích a 293 stíhacích letounů 15th Air Force proti cílům v okolí Moravské Ostravy si tehdy vyžádal celkem 14 sestřelených Fortressů a Liberatorů, z nichž sedm dopadlo na Moravě, dva na Slovensku, čtyři v Maďarsku a jeden v Jugoslávii. Němci do boje nasadili celkem 89 svých stíhaček od 1. Jagddivision z prostoru Berlína, které na moravsko-slovenském pomezí doslova vyhledaly 20th Squadron, z jejichž sedmi Fortressů se nevrátil ani jediný. (via Chovanec).

strana 28,

Jiný Liberator si jako své třetí vzdušné vítězství téhož 7. července 1944 připsal i Uffz. Willi Reschke od I./JG 302, když u slovenských Malacok po poruše svých zbraní svého protivníka přímo taranoval přímým nárazem svého stroje (Rammstoss). Podařilo se mu však vyskočit padákem a vyvázl bez újmy. Později o tom autorovi napsal následující:

„Toho dne se konal první nálet 15th USAAF na cíle v Horním Slezsku. Z dnešních neznámých důvodů naše I./JG 302 napadla tento americký svaz nikoli při letu k cíli, nýbrž až když se svaz vracel zpět do Itálie. Náš stíhací svaz startoval z Götzendorfu v 11.30 h. Já jsem však musel okamžitě po startu se svým Bf 109G-6 „bílá 6“ opět přistát, neboť krátce po odlepení od plochy u ní došlo ke zlomení olejového potrubí. Jen o několik minut později jsem odstartoval s „bílou 5“ za svým stíhacím svazem. Z radiové korespondence s velitelem našeho svazu jsem zjistil jeho polohu a po kratší době se dostal na dohled. Dříve než jsem se k němu mohl připojit, spatřil jsem pod sebou první formaci Liberatorů, letící jižním kursem k Itálii.

Výška letu činila asi 6 až 7 000 metrů a bombardéry za sebou nezanechávaly žádné pozorovatelné kondenzační páry. Byl jsem stále sám, ale z radiokorespondence jsem zjistil, že kamarádi již přešli do útoky. Toho dne byla velmi dobrá viditelnost, takže jsem jasně rozeznával další četné formace bombardovacích letounů. Z pozemního naváděcího centra (Jägerleitzentrale) přicházela stále stejná informace: „Keine Indianer“ (žádní nepřátelští stíhači). Pro mne jako samotného stíhače nebylo radno

se odvážit útoku na některou z těchto uzavřených formací. Letěl jsem tedy nejprve v protikursu s asi 1 000 metrovým převýšením nad čtyřmotoráky. Před sebou jsem spatřil formaci Liberatorů, v níž jeden stroj viditelně zaostrával daleko vzadu. Protože tento B-24 pro mne představoval jedinou relativně bezpečnou příležitost k útoku, napadl jsem ho s velkým převýšením zezadu.

Již krátce po zahájení útoku mi odpověděla obranná palba ze všech stran. Vzdálenost však byla zatím příliš velká a já jsem se svých spouští ještě nedotkl. Díky své vysoké rychlosti jsem se rychle přibližoval a krátce poté jsem stiskl spoušť svých kulometů a kanonů.

Zásahy mých střel seděly přímo v cíli, ale kýžený účinek jsem zatím nerozpoznával. A to dokonce ani poté, kdy jsem byl velmi blízko Liberatoru. Tehdy však mé zbraně náhle umlkly. Pravděpodobně došlo k závadě v nabíjení (roztržená nábojnice).

Protože jsem v tom okamžiku věděl, že již nemohu nasadit k druhému útoku a protože jsem ve svém vlastním stroji zaznamenal několik tvrdých zásahů, bleskurychle mne napadla myšlenka na taran (Rammstoss). Mým cílem bylo jeho pravé směrové kormidlo, které jsem se snažil rozbit mou vrtulí. To se mi také vzápětí zdařilo, ale můj stroj při tomto tvrdém „doteku“ utřel jisté škody. Na pokračování v letu nebylo ani pomýšlení a tak jsem musel okamžitě „vystoupit“. To se mi také po určitém úsilí povedlo. Ještě když jsem visel na padáku, viděl jsem zřícení obou letounů.

Dodejme jen, že Reschkeho stroj se zřítil u obce Štvrtok na Ostrove u Šamorína, ležící v tehdejší Maďarsku (jmenovala se tehdy Csütörtök), ovšem pilot vyvázl bez újmy.

Bánov u Uherského Hradiště, odpoledne 29. srpna 1944: Messerschmitt Bf 109G-6 („bílá 6“) u 1./JG 302 „Wilde Sau“ pozdějšího nositele Rytířského kříže, Ulfz. Willi Reschkeho (26 sestřelů) po nouzovém přistání: nejprve se mu zdařilo sestřelit jeden B-17, ale pak byl sám omylem zasažen jinou útočící „stodevítkou“. Později na tento boj vzpomínal:

„Bylo to poslední bojové nasazení 1./JG 302. Start se udál v 09.30 h z letiště Mörtitz u Lipska, kam byla naše jednotka přeložena 26. srpna z Götzendorfu u Vídně, aby si odpočinula a doplnila své stavy po předchozích těžkých bojích s americkými bombardovacími svazy.

Kolem 10.40 navázala naše 1./JG 302 dotyk s nepřitelem ve vzdušném prostoru nad Moravou. Byl to svaz B-17 o síle přibližně 25 až 30 strojů. Tento svaz nebyl v době našeho útoku chráněn žádnými doprovodnými stíhači.

Boj se čtyřmotoráky byl toho dne pro mne velmi krátký. Již při prvním útoku na jeden B-17, kterému jsem zapálil oba vnitřní motory, jsem byl totiž jedním z vlastních Bf 109 útočivě s mnou zasažen do řízení. Vzápětí jsem se svým Bf 109G-6 musel nouzově přistát v blízkosti Uherského Brodu. Vzhledem k záhahu do řízení jsem mohl svůj letoun jen ztěžka udržet v horizontálním letu. Musel jsem tedy ihned nouzově přistát kde se dalo a vyšlo mi to na jeden svah. Všechno však dopadlo dobře.

Zřícení B-17 jsem nemohl na vlastní oči pozorovat, ale sestřel mi potvrdili kamarádi. Došlo k tomu v kvadrátu UQ.

To byla tedy má poslední bojová akce u 1./JG 302, která se pak v Mörtitzu zotavovala ze ztrát utržených v bojích mezi Mnichovem a Budapeští od června do srpna 1944. Poté došlo k její obnově a doplnění a jako III./JG 301 byla v krátkém čase opět nasazena do akcí.“ (via Chovanec).

strana 29,

Drama, které nikdo nenapsal, ale vyfotografoval: ve střeše školy v krušnohorské obci Kovářská vězí zadní část B-17G Flying Fortressu 42-102657 (LN-Y) 1/Lt Alberta E. Trommera od 350th Squadron/100th Bombardment Group. Tři palubní střelci, kteří zůstali v této části stroje však událost přežili! Z devíti nasazených Fortressů této Squadrony se z akce 11. září 1944 nevrátil ani jeden. Ne nadarmo dostala 100th Bombardment Group přezdívku „The Bloody Hundredth“ (via Marek)

„V době, kdy bylo slyšet blížící se letadla, jsme měli tělocvick takže jsme nebyli ve škole. Utíkali jsme se schovat, ale protože bylo málo času, zastihly nás boje venku,“ vzpomínala na událost po letech pamětnice paní Gerinda Křivánková z obce Kovářská. „Ještě s několika spolužáky jsme zůstali stát na schodech domu čp. 83, odkud jsme pozorovali bitvu ...obloha byla plná amerických bombardérů, které létaly různými směry a některé hořely. Mezi nimi se proplétaly německé stíhačky, viděli jsme, i slyšeli, jak po sobě střelily. Viděli jsme i některé zásahy. Docela jasně jsme viděli, jak se jedno letadlo, zatím poměrně vysoko, přesně za křídly zlomilo na polovinu. Děje okolo bylo tolik, že jsem nevěděla kam se dříve dívat. Krátce na to jsem viděla, jak dva velké kusy padaly směrem k náměstí. Jeden hořící kus padal nad náměstí, druhý kus letounu - bylo poznat, že to byl ocas některého z letadel - padal přímo dolů, nijak se neotáčel.“ Jak jsem později zjistila, dopadl na střechu školy...”

Na příkaz vyučujících se většina žáků shromáždila v suterénu školní budovy a třásla se strachy o to co se bude dít dál. Hukot leteckých motorů sílil, kdesi nahoře bičovala obloha střelba palubních kulometů a kanonů, „...když tu najednou ořásla školou velká rána a něco těžkého dopadlo na zem ve výklenku v zadní části budovy,“ vzpomínal tehdejší školák, pan Josef Schmiedel. „Zakrylo to okna, kterými jsme viděli ven, a v ten okamžik byla všude tma. Děvčata začala křičet, strach jsme měli všichni. Chtěli jsme vědět, co se děje, ven nás ale nepustili. Střelba trvala ještě dlouho, pak se vzdalovala, až ustala...”

Když vyděšení žáci vyšli ven na ulici, naskytl se jim šokující pohled: V proražené střeše školní budovy byla třelba zabořena zadní část amerického Fortressu ZnI to sice neuvěřitelné, ale všichni tři letci, kteří zůstali v této části letounu – spodní střelec seržant John C. Klutz, boční střelec seržant Thomas C. Kentes a zadní střelec seržant Charles E. Wilson – přežili svou, téměř jistou smrt. Po bitvě místní Němci odváděli z budovy školy dva letce, Klutze a Wilsona, a třetího, Kentese, vynesli na nosítkách. S četnými zraněními byl odvezen do nemocnice v nedalekých Vejprtech. Všichni tři putovali pochopitelně do zajetí.

K další velké letecké bitvě, která zasáhla i české území, došlo 11. září 1944, kdy mimořádně silné svazy 8th Air Force z britských ostrovů napadly několik „benzinových“ cílů v německu a v severních Čechách. K nejtěžší srážce došlo nad obcí Kovářská v Krušnohoří, kde byly svazy Fortressů od 13th Bombardment Wingu těžce napadeny opancéřovanými Fw 190A-8 od II.(Sturm)/JG 4, chráněnými Bf 109G-6/G-14 od III./JG 4. Celkem šestnácti Fortressů se zřítilo na české i německé straně Krušných hor. Na snímku útok na sestavu Fortressů ze zadní polosféry tak, jak jej zaznamenal fotokulomet německého stíhače. (Signal)

strana 30,

Mezi třemi palubními střelci, kteří se zádi Trommerova Fortressu dopadli na střechu školy v Kovářské byl i Sgt John C. Klutz. Jeho doklady a kombinéza byly objeveny ve větraci šachtě školy až v roce 1982 (via Marek)

Osádka 336th Squadron/95th Bombardment Group v čele s 2/Lt Vance R. Mooringem (klečící první zleva). Její B-17G Flying Fortress 42-97334 po útoku Fw 190A-8 od II.(Sturm)/JG 4 dopadl 11. září 1944 poblíž obce Račetice (okr. Chomutov). Všech devět mužů bylo po seskoku zajato.

Zadní část B-17G 42-97834 (XR-J) od 349th Squadron/100th Bombardment Group, která 11. září 1944 dopadla v lese Vysoký Kámen nedaleko od Kovářské (okr. Chomutov). Z devítičlenné osádky 1/Lt Orvilla Everitta čtyři muži zahynuli, zatímco zbylých pět se na padácích sneslo do zajetí (Foud via sbírka autora).

Masakr Fortressů 100th Bombardment Group nad Kovářskou 11. září 1944 ukončil až přilet Mustangů od 339th Fighter Group. Nejlépe si vedl 1/Lt Francis R. Gerard (8 sestřelů) od její 503. Squadrony, který sestřelil čtyři stíhačky (tři Bf 109 a jeden Fw 190) a pátou poškodil (Bf 109). Akci absolvoval na tomto P-51D 44-13808 (D7-U), nazvaném „Vi-Vi“. (Hess via sbírka autora).

Sám Francis R. Gerard, pozdější Generalmajor, svou úspěšnou akci z 11. září 1944 sepsal: „...Když jsme byli v okolí Annabergu, ohlásil jsem do radia masu „banditů“. Major Aitken vydal rozkaz k odhození skoro prázdných vnějších předavných nádrží. Pohled na dvě skupiny nepřátelských stíhaček, blížící se k bombardérům byl děsivý. Každá totiž čítala přes padesát nepřátelských letounů, což mi zjeřilo vlasy na hlavě a myslím, že i každému ze zbylých třinácti pilotů Mustangů. „A je to tady,“ pomyslel jsem si.

Leč, ačkoli nás instinkty podvědomě varovaly, že se z téhle mise vůbec nemusíme vrátit, museli jsme konat náš úkol - ochránit osádky bombardérů jak nejlépe umíme. Dali jsme se do toho.

Jakmile se nepřátelské stíhačky přiblížily k bombardérům, spustili jsme se dolů a zahájili útok. Nejdříve jsem nemyslel na nic jiného, než pokusit se zaměřit tomu, aby Me 109 sestřelily naše B-17 tým, že je alespoň upoutáme bojem. Vypálil jsem proto jejich směrem nepřilíš přesnou dávku, nicméně byl jsem ještě mimo dostřel, takže to „stodevítky“ a „stodevadesátky“ od jejich smrtícího záměru nikterak neodradilo.

...Po mém marném pokusu odvrátit jejich pozornost jsem si řekl: „Klid, chlapče, a soustřeď se vždycky na jednoho.“

Vybral jsem si tedy jeden Me 109, který křížoval dráhu mého letu v úhlu asi 40 stupňů přibližně 300 yardů přede mnou ... Zamířil jsem trochu nad něj, protože byl dost daleko a vypálil jsem po něm krátkou dávku ze šestí palcových kulometů mého Mustangu. Vybuchl, vyrazil z něj kouř z chladiče a plameny. Překvapení z mého šťastného zásahu mi dodalo sebedůvěru, cítil jsem se hodně povzneseně. Můj wingman, poručík Mayer ho spatřil jak spadl do vývrtky, vypadl mu podvozek a odletovaly z něj kusy.

Jakmile jsme se přidali do celé té rvačky a přiletěli jsme blíž k americkým bombardérům, spatřil jsem další letoun, který lehce píkovo. Zuřivě jsem manévroval do pozice, zatímco můj wingman se mě držel jako dás. Mezi tolika letouny nebylo snadné rozlišit nepřítel. Díky Bohu, jich bylo tak moc a nás tak málo, což nám kupodivu pomáhalo. Rychle jsem se dostal do týla jedné „stodevadesátky“, která se po mé krátké dávce rozpadla. Captain Robinson mi ji později potvrdil.

Pak jsem poškodil „stodevítku“, ale v tom zmatku jsem v piké proletěl formací bombardérů, která byla plná padáků a kusů odletujících trosek, takže nejsem schopen říci, zdali mezi nimi nebyl i tento „můj“ protivník. Možná ho „dokončili“ střelci bombardérů.

Na plný plyn jsem zaútočil na jinou „stodevítku“, která šla dolů v piké, ale jakmile jsem se za ní posadil, zaregistroval jsem dvojici Me 109, která se mi lepila na ocas. Dělal jsem přišerně ostré obraty, ale protože jsem měl na sobě Anti-G oblek, nezatmělo se mi před očima. Zařal jsem se, že některý z těch, kteří si na mě brousili kosu, na to doplatí... Můj Mustang byl pro prudké obraty konstruován, ale točil jsem tak ostře, že se mi jen tak neutřihlo křídlo. Po dvou nebo třech otočkách za velkého přetížení jsem soupeřům seděl v zádech a snad to byl sám Pán Bůh, který z mé stíhačky na jednoho vypálil dvě nebo tři dávky. Můj protivník se asi dost divil, že ten, kdo byl ješ-

tě před chvílí pronásledovaným se stal jeho pronásledovatelem, který ho teď zasypával smrtícími „půlpalcáky“. Rozprskl se po obloze ...Ve strmém přehletém letu jsem ho dál pronásledoval a uviděl jsem, jak ve spirále narazil do země.

Když jsem byl v tom piké, předletěl mě major Aitken, přilepený za ocasem jiné „stodevítky“ a uštěďoval jí těžké zásahy. Vybral jsem piké a s velkým přebytkem rychlosti jsem rychle našel příležitost k přepadu dalšího Me 109. Bleskově jsem se blížil a zakrátko jsem byl v palebné pozici. Zdálo se však, že je to dost agresivní pilot. Snažil se mě různými způsoby seřást, ale já se s ním nechtěl honit do zítřejšího dne. Našel jsem si tedy dobrou pozici pro střelbu s předstihem a jakmile jsem byl v té správné vzdálenosti, vypálil jsem po něm dlouhou dávku. Spadl do bláznivé spirály a pak jsem tuhle „stodevítku“ uviděl, jak narazila do země.

Pak jsem spatřil šest dalších „stodevíték“, ale už jsem měl málo paliva, pouhých 110 galonů. Všeho jsem tedy nechal, vystoupal jsem do 15 000 stop a zahájil jsem dlouhou zpáteční cestu na naši základnu Fowlmere v Anglii. Byl to dlouhý den. Míse samotná trvala 7 hodin a 40 minut. Když připočítám ještě dobu, kdy jsme pro mhu museli na startu dlouho čekat až se vyčáší, tak jsem toho dne v kokpitu Mustangu strávil více než 9 hodin. Musím říci, že moje svaly i mozek dostaly toho dne pořádně zabrat...”

strana 31,

K největší letecké bitvě nad českým územím došlo 17. prosince 1944, kdy 15th Air Force vyslala 527 bombardovacích a 300 stíhacích letounů nad rafinerii v Horním Slezsku (Blechhammer, Odertal a Přívoz). Téměř stovka německých stíhačů od kompletní eskadry JG 300 „Wilde Sau“ zaútočila na americké svazy v trojúhelníku Olomouc – Prostějov – Přerov a způsobila jim těžké ztráty. Američané v bitvě ztratili osmnáct Liberátorů, jeden Fortress, čtyři Lightningy a dva Mustangy. Téměř polovina z těchto letounů dopadla na Moravě. Úspěšně si v této bitvě vedl též jeden z neúspěšnějších německých pilotů od Wilde Sau a Rammjägerů, Staffelkapitän 5. (Sturm)/JG 300 „Wilde Sau“ a nositel Rytířského kříže, Oblt. Klaus Bretschneider (34 sestřelů). Sestřelil tehdy jeden Liberátor, ale již o týden později padl v boji s Mustangy nad Hessenskem. Na snímku u svého posledního stroje, Fw 190A-8 (W. Nr. 682204, „red 1“), nazvaného „Rauhbautz VII“ (drsnák) a s 21 zářezy na holi. Letiště Löbnitz, podzim 1944. (via Barbas)

Stíhač od JG 4 za svůj úspěch nad Krušnohořím krvavě zaplatil. V boji 11. září 1944 musela eskadra odepsat celkem 50 stíhaček a 31 svých pilotů. Tento Messerschmitt Bf 109G-14 od III./JG 4 se zřítil v obci Nová Ves v Horách u severočeského Mostu. Vrak se na místě povaloval ještě nějaký čas po skončení války. (via Novák)

Obfw. Walter Loos, příslušník Stab/JG 300 Wilde Sau a nositel Ritterkreuz. Jednu ze svých 38 obětí sestřelil nad Moravou 29. srpna 1944.

Byl to čtyřmotorový B-17 Flying Fortress.

K další velké letecké bitvě nad Čechami došlo 16. října 1944, kdy svazy 15th Air Force zaútočily na zbrojovku v Plzni a rafinerii v Záluží u Mostu. Největší bitva se odehrála mezi 48 německými Messerschmitty Bf 109G-6/G-14 od I. a III./JG 4 a II./JG 5 a 53 americkými Mustangy od 31st Fighter Group v širokém okolí severočeského města Louny. Velmi úspěšně si v ní vedl Capt. George T. Buck, velitel 309th Squadron/31st Fighter Group, jenž tehdy sestřelil tři stodevítky.

strana 32,

Jednou z obětí gigantické bitvy nad Moravou 17. prosince 1944 byl i B-24J Liberátor 44-41016 („35“) od 767th Squadron/461st Bombardment Group osádky 2/Lt Thomase K. „Pappy“ Westa (stojící první zleva). Letoun havaroval u obce Troubky (okr. Přerov). Zachránili se jen čtyři z deseti mužů.

U obce Václavov nedaleko od severomoravského Šumperku havaroval B-24J Liberátor 42-50934 („28“), „Little Joe“ od 824th Squadron/484th Bombardment Group. Na snímku osádka 1/Lt Charlese A. Himmlera, z jejíž chůz jedenácti mužů se zachránili na padácích jen tři...

... a zde je již vrak Capalbova Liberátoru u Kokor s místním českým obyvatelstvem. Z jedenáctičlenné osádky se zachránilo osm letců. (via Spurný)

U obce Kokory nedaleko od Přerova němečtí Rammjägeri od II.(Sturm)/JG 300 sestřelili osádku letounu B-24J Liberátor 42-51319 („69“) od 767th Squadron/461st Bombardment Group, který pilotoval 2/Lt Frederik B. Capalbo (na snímku stojící první zleva). Při explozi stroje zahynuli tři muži, zbylým osmi se ještě podařilo vyskočit na padácích. Sedm z nich bylo zajato, osmému až do konce války ukrývali moravští vlastenci.

strana 33,

Dvě stodevadesátky od II.(Sturm)/JG 300 „Wilde Sau“ sejmul v bitvě nad severní Moravou 17. prosince 1944 úspěšný stíhač Capt. Norman C. Skogstad od 307th Squadron/31st Fighter Group.

Operační důstojník 308th Squadron/31st Fighter Group Capt. Jack R. Smith (celkem dosáhl 5 sestřelů) sestřelil v bitvě nad severní Moravou 17. prosince 1944 jeden Fw 190 od II.(Sturm)/JG 300 „Wilde Sau.“

Jedním z dalších sestřelených byl B-24J 42-52025 („26“) „Arsenic and Lace“ od 765th Squadron(461th Bombardment Group osádky 2/Lt Geralda R. Smitha (vzadu druhý zleva) havaroval v Neředíně u Olomouce. Na padácích se do německého zajetí snesl jen kapitán a čtyři další letci, zbylých pět zahynulo.

Ve velké bitvě 17. prosince 1944 ztratili američtí doprovodní stíhači čtyři Lightningy a dva Mustangy. Jedním z nich byl i tento dvoutrupý stíhací P-38J Lightning 42-68073 („black 20“) od 48th Squadron/14th Fighter Group. Byl se-

střelen Fw 190A-8 od II.(Sturm)/JG 300 „Wilde Sau“ a jeho pilot, 2/Lt Davis R. Miles se v obce Vinary nedaleko od Přerova zachránil na padáku. V té době bylo však pojmenování PEG nahrazeno jménem COON DOG. (via Moravec)

strana 34,

K poslední velké letecké bitvě mezi americkými a německými stíhači došlo 2. března 1945, kdy 8th Air Force se 450 bombardovacími a 272 stíhacími letouny napadla Böhlen, Rositz a Chemnitz nedaleko od českých hranic. Němci vyslali asi 200 stíhaček od JG 300, JG 301 a JGr. 10. Němečtí stíhači sice nárokovali 15 sestřelů, ale ztratili 53 strojů a 36 pilotů. Okrajově se bitva dotkla i českého území, kde dopadly dva americké Fortresy a šest Fw 190 od I. a II./JG 301 „Wilde Sau“. Na snímcích trosky a mrtví členové osádky Fortresu B-17G 44-6573 od 603rd Squadron/398th Bombardment Group, sestřeleného toho dne Fw 190 od II./JG 301 „Wilde Sau“ tohoto dne poblíž obce Kvic (okr. Slaný). Z devítičlenné osádky 2/Lt Donalda R. Christensena se zachránil pouze jediný muž.

V posledních měsících války bylo velení IX. Fliegerkorpsu (J), zodpovědného za protivzdušnou obranu Říše, svěřeno bývalému úspěšnému bombardovacímu pilotovi, Gen.Lt. Dietrichovi Peltzovi. Na snímku, pořízeném 14. března 1945 na letišti Stendal hovoří k pilotům II. a III./JG 301 „Wilde Sau“. Za ním piloti Uffz. Schalk, Uffz. Warnicke a Uffz. Schellner a spojovací Arado Ar 96B. (via Reschke)

Směrovka z Fortresu B-17G 44-297184 od 369th Squadron/306th Bombardment Group, který byl 14. února 1945 nad Drážďanami poškozen německými stíhači a havaroval poblíž Hřidelce (okr. Jičín). Všech devět členů osádky Capt. Boylston B. Lewis vyskákalo, ale jednomu se neotevřel padák. (via Mahr)

strana 35,

2/Lt Donald R. Christensen, kapitán nešťastného Fortresu, sestřeleného německými stíhači 2. března 1945 u obce Kvic.

V letecké bitvě 2. března 1945 se na českém území zřítilo také šest stodevadesátek. Byl mezi nimi i Fw 190D-9 (W.Nr. 500111, „červená 4“) od 8./JG 301 „Wilde Sau“. Letoun pilotoval Fhr. Helmut Rix, jehož Mustangy od americké 352nd Fighter Group sestřelily na jeho vůbec první bojové akci. Rix se z hořícího stroje zachránil padákem u Chabařovic nedaleko Ústí nad Labem. (via Rix)

„Sloužil jsem tehdy u 8. Staffel II./JG 301, kam jsem nastoupil 12. ledna 1945,“ napsal autorovi po letech pan Helmut Rix, který po válce natrvalo zakotvil v Anglii. „Nebyl to tehdy pěkný začátek. Z deseti pilotů naší Staffel, které jsem první den potkal, se jich ještě ten samý den osm nevrátilo z akce. Zpočátku jsem ani neměl příležitost létat, protože jsme neměli letouny. Teprve 2. března 1945 jsem mohl odstartovat na svůj první bojový let. Ukázalo se však, že zůstane i mým posledním.“

Odstartovali jsme v 10.15 h proti hlášenému americkému náletu. Od naší 8. Staffel jsme letěli čtyři. Staffelkapitän Leutnant Walter Kropp jako vedoucí, dále Unteroffizier Heger, Unteroffizier Ehrlich a já. Letěl jsem na Fw 190D-9 „červená 4“, také Kropp letěl na „DoFe-9“, zbyli dva piloti letěli na Fw 190A-9. Všichni jsme byli sestřeleni a jen já jsem přežil.

Bylo krásné ráno, čistá modrá obloha, ale ve výšce kolem 4 500 metrů byly mraky 8/10. Stoupali jsme jihovýchodním kursem do výšky 8 000 metrů. Tehdy jsme přímo před sebou spatřili náš cíl - formaci B-17. Byly trochu výš, asi v 9 000 metrech. Zaujali jsme pozici vedle sebe a připravili se k frontálnímu útoku, když v tom velitel našeho Schwarmu náhle začal točit vlevo do piké. Přesli jsme tedy do formace za sebou, já byl v poloze čísla 4. Jakmile stroj mého vedoucího zmizel v mracích ve výšce kolem 5 000 metrů, najednou mým strojem oříasly zásahy. Vzápětí vyšlehy plameny zpod krytu motoru.

Jakmile se ozval výbuch motoru, zavelel mi instinkt, abych okamžitě „vystoupil“. V následné panice jsem udělal do krytu kabiny, ale zapomněl jsem ho předtím odjistit. Plameny už vnikaly do kabiny a stroj byl mimo moji kontrolu. Rychle jsem odjistil kabinu, ale jak jsem se dostal ven, to nevím. Můj padák se otevřel perfektně a já sestupoval dolů. Uctil jsem popáleniny na obličejích a rukách. Přistál jsem ve skoro dvoumetrové sněhové závěji. Nic jsem kolem sebe neviděl.

Našel mě jeden místní rolník a odvezl do nemocnice v Ústí nad Labem. Ikdýž jsem měl popáleniny na hlavě, na krku a na rukách, oblečení a plná letecká výstroj zabránily horšímu a vlastně mi zachránily život.“

strana 36,

Nejúspěšnějším americkým stíhačem nad českým územím byl 1/Lt Norman C. Skogstad, příslušník 31st Fighter Group. Ze svých dvanácti potvrzených sestřelů, dosáhl sedm přímo zde. Například ve velké letecké bitvě 17. prosince 1944 sestřelil u Ostravy dva Fw 190A-8 od II.(Sturm)/JG 300 a 25. března 1945 v okolí Prostějova dostal dokonce čtyři Fw 190F-8/F-9 od I./SG 4. Příslušník 308th Squadron/31st Fighter Group Capt. William J. Dillard po akci nad střední Evropou 25. března 1945 hlásil sestřel Messerschmittu 110. Ve skutečnosti se mu poblíž obce Kožlů (okr. Německý Brod) „podařilo“ omylem sestřelit sovětský Petljakov Pe-2, který byl svou konfigurací německé stodešice dost podobný.

Jedna ze stodevíték, sestřelených koncem války poblíž letiště Praha-Kbely. Za pozornost stojí károvaný (patrně zeleno-bílý) prstenec na zádi trupu a bílá 4. Identita německé jednotky není zatím jistá.

K jednomu z největších masakrů německých stodevíték na českém území

došlo 31. března 1945, kdy Mustangy od 31st Fighter Group severně od Prahy sestřelily osmnáct Messerschmittů Bf 109G-10/K-4 od I. a II./KG(J) 6. Na snímku stojící zleva Lt. Col. Thorsen (CO of 308th Squadron), Maj. Johnson (CO of 309th Squadron) a Maj. Antonini (CO of 307th Squadron), klečící Col. Daniel (CO of 31st Fighter Group) a Lt. Col. Stoffel (Group Executive Officer). Akci proti KG(J) 6 vedl právě Lt. Col. Fred C. Stoffel, jenž tehdy osobně sestřelil tři stodevítky. Snímek byl pořízen na italské základně Mondolfo dva týdny po této události.

„Naše touha být svědky leteckého souboje se naplnila,“ vzpomínal na zmiňovanou leteckou bitvu 31. března 1945 po letech pan Jindřich Hanzal, jenž byl tehdy jako příslušník Technické služby nasazen na práci v Klecanech, kde sídlila KG(J) 6. „Vždy vzbuzovalo mé obavy, že Mustangy se zdály být ve srovnání s Messerschmitty pomalé. Klidně si poletovaly jako nějaký sporťák, jejich motor kolísavě pobrukoval trochu jako šicí stroj, kdežto „mezek“ se vzduchem dral jako kámen vystřelený z praku. Němci říkali, že výhoda jejich soků je jen v motorech. „Jejich motor je i po letu čistý jako z křišťálu, ale náš je propocení olejem.“

Tehdy se asi Luftwaffe mohla vyhnout ztrátám, kdyby si byla nic nezačínala. Také klecanskí odstartovali proti svazu bombardérů. Po chvíli pak prý v radiu hlásili zvláštní zprávu, že poblíže Prahy se rozvinula velká letecká bitva, v níž už bylo sestřeleno devět letadel #angloamerických gangsterů#. Jako „velká bitva“ to ani nevypadalo. Člověk si vzdušný boj představoval přece jen romantičtější. Toto byl docela fádni obraz: Messerschmitt a v jeho týlu Mustang nejdříve dohánějící soka, pak vyrovnávající let (křídla se viditelně pohupují, jak hledají správnou střeleckou pozici) a pak červená morzeovka stíhal doprovozená hřměním. Některé tečky trasírek jakoby zůstávaly viset ve vzduchu a pomalu hasly. Jednotvárnost boje spočívala jednak v tom, že Němci vždy utíkali, a jednak v tom, že se odehrával podle téhož schématu. Nakonec to byla jen honička. Mustang zezadu shora, „mezek“ stále níže, pokouší se schovat v údolí Vltavy - a odtud už se vynořuje jen Američan... Jednoho německého stíhače tlačili do pole. Buď ztratil představu o své výšce, nebo zcela propadl panice. Vyskočil ze svého letadla asi dvacet metrů nad zemí. Nebylo na něm, jak tam ležel, vidět žádné vážné zranění - jen celé tělo bylo jaksi zploštělé.

Hauptmann Zöllner (velitel německé skupiny) skončil na železničním přejezdu u Žalova. Zbyla z něj jen brada.

Po velikonoční bitvě svázeli na letiště trosky letadel. Žádné z nich nebylo „nepřátelské“.

strana 37,

V samotném závěru války kulminovaly nad českým územím úspěchy Mustangů od 31st Fighter Group, která byla vůbec nejproduktivnější americkou stíhací jednotkou nad českým územím. Ve dnech 18., 25. a 31. března 1945 zde její piloti sestřelili plných 27 německých letounů - jmenovitě dva Heinkely He 111H-16 od I./KG 4 u Třebíče, šest Focke Wulfů Fw 190F-8/F-9 od I./SG 4 mezi Prostějovem a Olomoucí a osmnáct Messerschmittů Bf 109G/K od I. a II./KG(J) 6 severně od Prahy.

V únoru 1945 zaznamenal americký fotoprůzkumný Lightning na letišti Praha-Ruzyně čilý letecký provoz. Operační výcvik zde prováděla například eskadra KG(J) 30 s kombinovanými letouny Mistel, tj. Ju 88 & Fw 190. Několik z nich je patrných i na tomto snímku.

Ruzyňské letiště bylo největší základnou Luftwaffe v Čechách, proto na něm mohly přistávat i velkokapacitní letouny. Jedním z nich byl i tento šestimotorový Junkers Ju 290, který náležel do sestavy tajné eskadry KG 200.

strana 38,

Letiště v Chebu (???) očima spojeneckého leteckého fotoprůzkumu. Písmena označují jednotlivé zjištěné typy: A (He 177.), B (He 111), C (He 70), D (Do 217), E (Do 17Z), F (Ju 88), G (Ju 52) a J (Bf 110).

Útok viděný ze mě: P-47D Thunderbolt od 395th Squadron/368th Fighter Group, operující z letiště Frankfurt-Rhein-Main útočí 29. dubna 1945 na rakovnické nádraží. (via Bičík)

V posledních týdnech války nedostatek paliva radikálně omezil leteckou činnost Luftwaffe. Američané si proto přišli pro Luftwaffe na zem. Na snímku letiště v Klatovech po opakovaných „kontrolách“ Mustangů 339th Fighter Group dne 16. a 17. dubna 1945. Zleva Ju 52/3m, Bf 109G a He 111H. (via Foud)

Prostřílené vraky stíhacích letounů Messerschmitt Bf 109G-10/AS od II. Gruppe neznámé Jagdgeschwader, naložené na železničním vagoně v Chebu. Zřejmě jde o důsledek četných „návštěv“ Mustangů a Thunderboltů nad zdejší leteckou základnou. (via Foud)

strana 39,

Jeden z jedenácti třímotorových transportních Junkersů Ju 52/3m od transportní skupiny I./TG 3, zničených 16. dubna 1945 při útoku Mustangů od 78th and 339th Fighter Group na letišti Kralupy nad Vltavou. (via Čížek)

K největšímu útoku na německá letiště v Čechách došlo 16. dubna 1945. Piloti 7th, 78th, 339th, 355th, 357th a 364th Fighter Groups na letištích Kbely, letňany, Klecany, Ruzyně, Kralupy, Mariánské Lázně, Cheb, Klatovy a České Budějovice nárokovali neuvěřitelných 261 německých letounů zničených na zemi. Nejúspěšnější si přitom vedl CO of 78th Fighter Group, Lt. Col. John D. Landers s devíti úspěchy na kontě. Na snímku v kokpitu svého známého P-51D Mustangu 44-72218 (WZ-1) „Big Beautiful Doll.“

Kolona Wehrmachtu po útoku amerických Thunderboltů nedaleko od jihočeských Netolic. V pozadí zasažený a hořící 3,5 tons lorry Citroën type 45. (via Foud)

strana 40,

Akci 4th Fighter Group dne 16. dubna 1945 nad pražskými letišti, na nichž tato jednotka nárokovala 61 letounů zničených na zemi, tehdy vedl Lt. Col. Sidney S. Woods (9 vítězství, z toho 8 ve vzduchu). Po zásahu od flaku jeho P-51D Mustang 44-72251 (QP-A) havaroval na hrázi Litovického rybníka v Hostivících nedaleko od letiště Ruzyně. Woods se stal hodnostně nejvyšším důstojníkem amerického letectva, zajatým na našem území.

Lt. Col. Sidney S. Woods ještě u svého stroje P-51D 44-72251 (QP-A) na základně Debden v Anglii

Hořící a rozstřílené vraky Junkersů Ju 88 na kbelském letišti po „návštěvě“ Mustangů od 4th Fighter Group dne 16. dubna 1945. Američané však za to zaplatili těžkými ztrátami. Při akci nad pražskými letišti německý falk sestřelil osm jejich Mustangů, přičemž dva piloti zahynuli a šest upadlo do zajetí. (via Palička)

... a zde již Woodsův Mustang na leteckém „hřbitově“, zřejmě ve Kbelích, odkud byl převezen z místa havárie na hrázi Litovického rybníka nedaleko od letiště Ruzyně. Pamětník pan Červený vzpomínal, že „... silně poškozený Mustang nouzově přistál na hrázi Litovického rybníka. Díky silnému nárazu při přistání mezi stromy si letoun urazil obě křídla a motor se vytrhl z lože a sjel po hrázi pod hladinu, odkud byl později vyloven. Pilot ztratil vědomí a zůstal nehybně sedět v kabině. Hrozilo nebezpečí, že začne vybuchovat munice. Po hrázi ale zrovna šel (tehdy asi osmnáctiletý) truhlář Matějovský a vytáhl pilota z kabiny.“

strana 41,

2/Lt Benjamin L. Griffin. Stejně jako zbylých šest jeho druhů, zajatých v okolí Prahy 16. dubna 1945 strávil v německém zajetí jen tři týdny.

1/Lt Maurice W. Miller (336th Squadron/4th Fighter Group) utrpěl při svém nouzovém přistání lehké zranění.

... Jeden ze zákonů letecké historiografie praví, že fotografie může být buď kvalitní, nebo raritní, ale nikdy ne obojí. Je to i případ snímku tohoto Mustangu 44-14277 (VF-H), s nímž 2/Lt Benjamin L. Griffin dosedl na břicho u Záběhlic (Praha 10), poté, co byl 16. 4. 1945 zasažen kbelským flakem. Podle svědectví pamětníků však tehdy již nenesl původní nápis „Jersey Bounce III“, nýbrž „Marian“. Snímek byl pořízen po převozu vraku do Kbel. (via Bičík) Griffinův P-51D Mustang 44-14277 (VF-H), s nápisem „Jersey Bounce III“ od 336th Squadron/4th Fighter Group ještě na domovské základně ve východoanglickém Debden... (via Brýna)

Pole u Víně (Praha 9), kde 16. dubna 1945 po zásahu flakem z kbelského letiště nouzově přistál P-51D Mustang 44-14527 (VF-A) od 336th Squadron/4th Fighter Group. Lehce zraněný 1/Lt Maurice W. Miller byl zajat příslušníky III./JG 27 (via Palička).

strana 42,

Rozstřílený Heinkel He 177 (pravděpodobně od doplňovací dopravní skupiny Erg. Trsp. Geschw.) ve Kbelích po útoku Mustangů 4th Fighter Group (via Palička). Neletuschopný a opuštěný Dornier Do 17P na letišti ve Kbelích.

Flak se 16. dubna 1945 stal málem osudným i pro velitele 335th Squadron/4th Fighter Group, Maj. Pierce W. McKennona (22 vítězství). Jeho P-51D 44-72308 (WD-A) „Ridge Runner III“ inkasoval zásah do kabiny a střežiny zranila McKennona na hlavě. „Mac“ se však dokázal vrátit na spojenecké letiště. Jeho jednotka na klecanském letišti zničila přinejmenším 27 Junkersů Ju 87D-5 a sedm zbrusu nových Fw 190F-8/F-9 od III./SG 2 „Immelmann“.

Vyjimečným způsobem si při akci nad pěti českými letišti mezi Plzní a Prahou dne 16. dubna 1945 vedly Mustangy od 78th Fighter Group. Po návratu na svou základnu v Duxfordu její piloti nárokovali celkem 135 letounů zničených na zemi. Za tento nevšední úspěch skupina obdržela nejvyšší ocenění, jaké může americká jednotka obdržet jako celek, *Distinguished Unit Citation* (DUC). Na druhé straně však nad čechami ztratila dva své Mustangy. Byl mezi nimi i tento P-51D 44-63214 (MX-R) Capt. Roberta B. Holmese (uprostřed) od 82. Squadron, sestřelený hustou a přesnou palbou flaku ruzyňského letiště. Holmes přitom přišel o život.

strana 43,

Znehodnocený vrak Heinkelu He 111 na letišti Praha-Ruzyně. (Rejthar) Opuštěný fotoprůzkumný Junkers Ju 188D-2 od 4(F)/Nacht ve Kbelích. Při útoku Mustangů od 4th Fighter Group 16. dubna 1945 tato dálková fotoprůzkumná jednotka ztratila čtyři své Do 217M-1 a jeden Ju 188D-2.

Při útoku na letiště v Ruzyni ztratila 357th Fighter Group dne 17. dubna 1945 tři své Mustangy. Jeden z nich - P-51D 44-14900 (C5-B), nazvaný „Nellie Jean“, od její 364th Squadron - nouzově přistál na poli mezi obcemi Zdíměřice a Jesenice (okr. Praha-západ). Pilot, 2/Lt James C. Monaham (3 vítězství) byl zajat. Na snímku je Monahamův Mustang již na leteckém „hřbitově“ ve Kbelích. Motorový kryt s nápisem „Nellie Jean“ si kdosi odnesl jako válečnou trofej. Za letounem jsou vraky dvou Mustangů od 4th Fighter Group, sestřelené nad Prahou předešlého dne.

strana 44,

Při pronásledování proudových Me 262 od Prahy k jižním Čechám dne 17. dubna 1945 sestřelil německý flak dvojici Mustangů od 339th Fighter Group, jejichž oba piloti zahynuli. Jedním z nich byl i tento P-51D 44-72485 (D7-J), který pilotoval Capt. Raymond F. Reuter. Jeho stroj se zřítíl u Boršova nad Vltavou v jižních Čechách. Nedaleko od něj se zřítíl i P-51K 44-11623 (D7-A) „Rusty“ 1/Lt Williama R. Preddyho, jenž byl bratrem nejúspěšnějšího stíhače na Mustangách (26 sestřelů) Maj. George E. Preddyho.

Ačkoli příslušníci RAF operovali nad českým územím již od roku 1940, ztratili zde jen osm svých letounů. Jedním z posledních byl čtyřmotorový Halifax Mk.VI RG502 (DY-Q) od 102. squadrony. V noci z 5. na 6. března 1945 byl sestřelen německým nočním stíhačem Ju 88G a havaroval u osady Nová Víska u Domašiny u krušnohorského Chomutova. Ze sedmi členů osádky F/O Johna A. Hurlleye (na snímku první zleva) se na padácích zachránili jen tři muži. (via Marek)

V polovině dubna 1945 se české základny Ruzyně, Čeb a Žatec staly domovem řady jednotek Luftwaffe, vyzbrojených proudovými Messerschmitty Me 262 Schwalbe. Jednalo se především o část eskader JG 7, KG(J) 51 „Edelweiss“ a KG(J) 54 „Totenkopf“. Na snímku Me 262A-1a od stíhací eskadry JG 7 na letišti Praha-Ruzyně. (via Jedlička)

Cap. Raymond F. Reuter od 339th Fighter Group, sestřelený flakem při pronásledování Me 262 u Boršova nad Vltavou dne 17. dubna 1945.

strana 45,

Ruzyňské letiště, kde sídlilo několik jednotek vyzbrojených Me 262, se ve druhé polovině dubna 1945 stalo terčem řady hloubkových útoků Mustangů od 8th Air Force. Ruzyňský flak, sestávající z 96 protiletadlových kanonů ráží 105mm (čtyři baterie), 88mm (dvě), 37mm (dvě) a 20mm (dvě baterie) však útočnickům působil pravidelně velké ztráty. I tohoto dne se proti Mustangům zvedla baráž z ohně a železa. Jedním ze sestřelených pilotů se 18. dubna 1945 stal i 1/Lt. Oskar T. Ridley od 362nd Squadron/357th Fighter Group, jenž tehdy pilotoval P-51D Mustang 44-14789 (G4-E) „Sad Sack“, který se zřítíl mezi obcemi Žilina a Lány u Rakovníka. Pilot se vyhnul zajetí a zbývající týdnů války jej ukrylo místní české obyvatelstvo. Na snímku pořízeném již po jeho návratu do Anglie Ridley děkuje svému balíči padáku Sgt. Ernie Flieschovi. Jím balený padák mu tehdy zachránil život. (via Olmsted)

Tento snímek, pořízený odpoledne 17. dubna 1945 poblíž letiště Plzeň-Bory, patří k nejunikátnějším. Zachycuje pilota sestřeleného Me 262, snášejícího se na padáku k zemi. Nelze vyloučit, že jde o německé eso od I./JG 7, Lt. Hanse Grünberga (82 sestřelů), který byl údajně toho dne sestřelen Mustangem. Zdáli se tak ve skutečnosti stalo nad Ruzyní, nad Plzní či dokonce u Žatce je však dosud sporné. (via Foud)

Do úspěšného boje s Bf 109K-4 od III./JG 27 nad kbelským letištěm vedl pilot 355th Fighter Group dne 20. dubna 1945 Lt. Col. Clairborne H. Kinnard Jr. (25 vítězství, z toho 8 ve vzduchu). Na snímku jeho posledního Mustang, P-51D 44-73144 (WR-A). Nad letištěm Kbely na něm dosáhl 20. dubna 1945 dva jisté sestřely Bf 109 od a třetí stroj poškodil. Tak jako i některé jeho předchozí stroje, nosil i tento jméno „Man O'War“.

V závěru války byly poměrně častým hostem na české obloze Mustangy od 355th Fighter Group. Na snímku stroj P-51D Mustang 44-15373 (WR-N), na kterém létal příslušník její 354th Squadrony Maj. Norman J. Fortier (11,33 vítězství, z toho 5,83 ve vzduchu). Na letišti v Čebu Fortier 16. dubna 1945 zničil jeden stroj. Základna Steple Morden, 1945 (via Mendenhall-Bennett).

Kbely, květen 1945. Vrak Messerschmittu Bf 109K-4 „blue 7“ od 12./JG 27. Jednotka utrpěla těžkou porážku od Mustangů 355th Fighter Group nad kbelským letištěm 20. dubna 1945.

strana 46,

Při posledním náletu na Plzeň sestřelil flak přinejmenším pět Fortressů, které havarovaly v západních Čechách. Flakem zasažený B-17G 43-38201 (BK-C) „Sweet Chariot“ od 546. Squadrony 384. BG nouzově přistál 25. 4. 1945 u osady Páisařova Vesce (okr. Tachov). Pilotoval jej 1/Lt Andrew G. Lovett, jemuž se s celou osádkou podařilo událost přežít. (via Novák, via Foud)

Ačkoli známé zbrojní závody Škoda v Plzni byly na seznamu cílů spojeneckého letectva od počátku války, zadržující úder mu uštědřil až nálet 8th Air Force provedený 25. dubna 1945. Zkomírající Luftwaffe se nezmožila na vážnější protiakci, ale německý flak byl i nadále ve střehu. Při náletu se mu podařilo sestřelit deset Flying Fortressů, z nichž šest dopadlo v západních Čechách. K tomuto jednomu z posledních úspěchů německé Flakwaffe přispěla i skutečnost, že krátce před náletem bylo mítní obyvatelstvo (a tím i Němci) varováno BBC, že na Škodovku bude podniknut nálet.

strana 47,

Osádka 1/Lt Allana H. Fergussona (v pokleku první zleva), která byla ve svém B-17 serial 42-97266 od 602nd Squadron/398th Bombardment Group dne 25. dubna 1945 sestřelena flakem při posledním náletu na plzeňskou Škodovku. její stroj dopadl v obci Lhota u Dobřan (okr. Plzeň-jih) a z osmičlenné osádky se zachránili jen dva muži. (via Foud)

Jedním z dalších sestřelených strojů při posledním náletu na Plzeň byl i B-17G Flying Fortress 43-38369 (UX-N) „Checkerboard Fort“ od 327th Squadron/92nd Bombardment Group, jen se zřítíl v obce Čemíny (okr. Plzeň-sever). Pouze dvěma z osmi členů osádky 1/Lt Lewis B. Fischera se podařilo včas vyskočit... (via Foud)

Improvizovaný pomníček na místě dopadu B-17G Flying Fortressu 43-38272 od 525th Squadron/379th Bombardment Group u obce Vejprnice (okr. Plzeň-sever). Z osmičlenné osádky 1/Lt Clair B. Evanse přežilo šest mužů. (via Foud)

Americká lehká spojovací Pipery L-4 byly k vidění všude tam, kam dorazila americká armáda. Na snímku jeden z nich, zachycený v květnu 1945 v západě české Sušici. (via Blahouš)

strana 48,

Thomasův F-6D Mustang 44-14272 (5M-F) u obce Volduchy po četných návštěvách lovců suvenýrů.

Stíhačka Messerschmitt Bf 109K-4 sestřelená na jaře 1945 u obce Třeбенice (okr. Litoměřice). Její identita a jméno a osud pilota zůstávají dosud neznámé (via Novák).

Pole u obce Volduchy na Rokycansku, 25. dubna 1945. Fotoprůzkumný F-6D Mustang 44-14272 (5M-F) 1/Lt Narborne A. Thomase (jenž byl tehdy na své již 96. válečné misi) byl při taktickém průzkumu mezi německým Ambergem a českými Klatovy zasažen německým flakem a musel nouzově přistát na břicho. Když k havarovanému stroji dorazili němečtí vojáci, pilot už byl pryč. Až do příchodu americké armády jej skrývalo místní české obyvatelstvo.(via Koch)

strana 49,

Na počátku roku 1945 docházelo k velkému transferu bojových jednotek Luftwaffe ze západní fronty na frontu východní, aby zde čelily záplavě sovětského letectva. V lednu 1945 byla na Moravu a do Slezska přesunuta i stíhací eskadra JG 77 „Herz As“, vyzbrojená Messerschmitty Bf 109 verze G a K. Na snímku pořízeném 7. února 1945 u příležitosti návštěvy velitele 3. Flakdivision Gen. von Falkensteina (vlevo) je na letišti Dolní Benešov zachycen jeden Bf 109G-14/AS.

Polní letiště Ostrava-Hrabůvka, duben 1945. Piloti Stab I./JG 77 „Herz As“ si dobu bojové pohotovosti krátí kartami. Tato eskadra nesla hlavní tíhu německé letecké obrany nad severní Moravou a Slezskem. (via Pieper)

Letiště Dolní Benešov, 7. února 1945. *Geschwaderkommodore* JG 77 „Herz As“ Maj. Erich Leie a *Gruppenkommandeur* III./JG 77 Hptm. Armin Köhler (vpravo). Fotografie byla pořízena u příležitosti Köhlerova vyznamenání Rytířským křížem. Leie padl na Hlučínsku odpoledne 7. března 1945. Šest Bf 109 od Stab a III./JG 77 odstartovalo z Dolního Benešova ve 14.45 h na výstřahu hlásné služby do prostoru Schwarzwasser (Strumieně). Dostaly se do boje se skupinou bitevních Iljušinů Il-2, chráněných dvojicí stíhacích Lavočkinů La-5. Komodor Maj. Erich Leie jednu lavočku v 14.56 h sestřelil, což pro něj znamenalo jeho celkově již 120. vítězství. Po půlhodině, kolem 15.30 h, se ale dostal do boje s osamělým Jakem-9, s nímž se však v souboji srazil a zahynul. Jeho „stodevítka“ dopadla 7 km jižně od polské Strumieně, ležící v sousedství Havířova, tedy jen nedaleko od českých hranic. Maj. Erich Leie, dlouholetý veterán z řady front se tak stal jedním z hodnostně nejvyšších a jedním z neúspěšnějších německých stíhačů, kteří zahynuli operující z českého území. (via Köhler)

Piloti stíhací skupiny I./JG 77 „Herz As“ zachyceni v lednu 1945 u jednoho z Bf 109G-14 této jednotky. Zleva ?, Lt. Kühdorf, Fw. Woltersdorf, Lt. Pieper a Obfw. Albers.

Efektní záběr na Messerschmitt Bf 109G-14 od I./JG 77 „Herz As“, pořízený v lednu 1945.

strana 50,

Čeb, únor 1945. Koncem války se v západních Čechách začal tvořit 1. Fliegerregiment der ROA, složený převážně z ruských letců, kteří se po svém zajetí přidali k Němcům (nebo k nim přímo dezertovali). Letecký pluk ROA se skládal ze stíhacích, bitevních, bombardovacích, průzkumných, dopravních, spojovacích a školních jednotek. Do bojových akcí (z letiště Německý Brod) se však koncem války dostaly pouze dvě: *1-aja Istrebitel'naja Eskadrilla imeni Polkovnika Kazakova* (v německé nomenklatuře Jagdstaffel 5 der ROA „Oberst Kazakow“, vyzbrojená Messerschmitty Bf 109G-10/U4, velitel Maj. Semjon T. Byčkov) a *2-aja Eskadrilla Bombardirovščikov* (Schlachstaffel 8 der ROA, vyzbrojená Junkersy Ju 87D-5, velitel Hptm. Bronislav R. Antilevskij). Na snímku zleva již zmíněný stíhač Maj. Semjon T. Byčkov (v Rudé armádě získal vyznamenání a titul Hrdina Sovětského svazu stejně jako Antilevskij), Maj. Tarnovskij, Lt. Školnyj a velitel letectva ROA Gen.Maj. Viktor I. Malcev (jenž byl koncem 30. let Štálinem neoprávněně uvězněn a v roce 1942 přešel na Krym k Němcům).

Čeb, 4. února 1945. Přehlídka 1. Fliegerregimentu der ROA. Zleva doprava velitel 1. Fliegerregimentu der ROA Oberst. Leonid I. Bajdak, velitel letectva ROA Gen. Maj. Viktor I. Malcev, Gen. Lt. Andrej A. Vlasov a Gen. Lt. H. Aschenbrenner.

Mariánské Lázně v západních Čechách, únor 1945. Druhý zleva stíhač Maj. Semjon T. Byčkov (ve službách VVS RSKA tento stíhač získal titul Hrdina Sovětského svazu), uprostřed v brýlích Gen. Maj. Viktor I. Malcev, velitel letectva ROA.

Koncem války se německé úřady za pomoci českých průmyslníků snažily o navázání jednání s americkými autoritami na neutrální půdě. Na snímku dvoumotorový Siebel Si 204D-1 s civilním označením D-OWKA od Červeného kříže, který měl 25. dubna 1945 delegaci dopravit z Prahy do švýcarského Curychu.

strana 51,

Série snímků pořízených ilegálně českými partyzány na letišti Vysoké Mýto v dubnu 1945. Jsou na nich mj. bitevní Fw 190F od III./SG 10, transportní He 111H od Gruppe Herzog a dálkové průzkumné Ju 188D od 4.(F)/Nacht. (via Schildberger)

strana 52,

Dálkový průzkumný Junkers Ju 188D s kódy 7A+HN, které jej zařazovaly do sestavy 4.(F)/121, podřízené fotoprůzkumné skupině FAGr. 3. Snímek byl pořízen na letišti Hradec Králové.

Dálkový průzkumný Dornier Do 217M-1 od 4.(F)/Nacht na letišti Praha-Ruzyně. jednotka patřila do podřízenosti FAGr. 3, která obstarávala strategicky noční fotoprůzkum pro celou Luftflotte 6.

Heinkel He 111H, osobní dopravní letoun velitele Heeresgruppe Mitte, Generalfeldmarschalla Ferdinanda Schörnera po přistání na letišti Ostrava-Hrabůvka v dubnu 1945. (via Deicke)

strana 53,

Jedním z posledních úspěchů německého nočního stíhacího letectva byl sestřel amerického zásobovacího B-24H Liberatoru 42-50447 („Q“) „Flying Rumor“ od 859th Squadron/2641st (Special Duties) Group. Byl sestřelen v noci z 16. na 17. duben 1945 nočním stíhacím Ju 88G od II./NJG 100 poblíž Tišnova na Moravě. Celá osmičlenná osádka 1/Lt Thomase O. McCarthyho (synovec nedávno zemřelého prezidenta F. D. Roosevelta) se zachránila padáky a přidala se k odbojové organizaci „Rada Tří“, již měla shodit zbraně. (via Schildberger)

Na sovětské straně se bojů nad Slovenskem a Moravou v dubnu 1945 zúčastnily u jednotky vyzbrojené dvoumotorovými lehkými bombardovacími Douglasy A-20G Boston (v popředí). V pozadí je bitevní Henschel Hs 129 Rumunského královského letectva. Snímek byl pořízen na jednom ze slovenských letišť.

Trosky sovětského Douglasu A-20G Boston serial 42-54174 od 218. noční bombardovací letecké divize, sestřeleného německým flakem 23. dubna 1945 v Holáskách u Brna. Celá čtyřčlenná osádka Lt. Běloglazenka přitom zahynula. (via Schildberger)

strana 54,

Jiný sestřelený sovětský A-20G Boston (serial 42-54202) od 218. noční bombardovací letecké divize se dne 25. dubna 1945 zřítil na nádvou jednoho strojírenského závodu v Brně. Ze čtyřčlenné osádky Lt. Bongarda se zachránil jen zraněný palubní střelec. (via Schildberger)

Po boku sovětské 5. letecké armády se bojů na jižní Moravě zúčastnil také 1. letecký sbor Rumunského královského letectva (*Corpul 1 Aerian Aeronautica Regala Romana*), jenž měl ve výzbroji převážně letouny německého původu. Na snímcích Junkersy Ju 87D-5 od *Escadrila 74 picaj*, která byla podřízena *Grupul 8 asalt*. Snímek byl pořízen v dubnu 1945 na letišti Lučenec na jižní Slovensku.

V průběhu dobývání Brna utrpěly velké ztráty jednotky sovětské 5. letecké armády, vyzbrojené bitevními letouny Iljušin Il-2/typ 3 Šturmovik. Na snímku jeden ze dvou Šturmoviků (od 92. gardového bitevního leteckého pluku), jenž byly 27. dubna 1945 sestřeleny stíhacími Bf 109 u Slavkova. Tento se zřítil přímo do ulic města a zatímco pilot Lt. Goldin vyvázl s těžkým zraněním, jeho střelec Priv. Bolšakov zahynul. (via Schildberger)

strana 55,

Německý spojovací Junkers W 34 v palbě sovětského protiletadlového dělostřelectva v dubnu 1945 u obce Šlapanice nedaleko od Brna. Letoun je evidentně zasažen. (via Schildberger)

Sovětský Boston od 218. noční bombardovací letecké divize nad Brnem. Snímek pořídil náhodný český civilista, který bitvu o moravskou metropoli nestrávil v krytu. (via Schildberger)

Rumunské Junkersy Ju 88A-4 v bojích nad jižní Moravou.

Své poslední boje absolvoval nad českým územím i nejspěšnější německý stíhač, *Gruppenkommandeur* I./JG 52 Maj. Erich Hartmann, jenž svůj poslední, 352. sestřel získal ráno 8. května 1945. Na snímku ze 17. dubna 1945 je zachycen u svého Messerschmittu Bf 109G-10/AS po dosažení svého 350. sestřelu, jímž byl Jak-9. Po ústupu do Písku byl Hartmann zajat Američany, kteří jej však vydali Sovětům. Do Německa se vrátil až po deseti letech.

Nejúspěšnějšího německého *Schlachffliegera*, *Geschwaderkommodora* SG 2 „*Immelmann*“ Oberst Hans-Ulrich Rudel (2530 bojových misí, 519 zničených tanků, 800 motorových vozidel, 150 dělostřeleckých postavení etc.) zastihla německá kapitulace také na českém území. Dne 8. května 1945 uletěl na svém Ju 87G-2 v čele sedmi letounů (tři Ju 87 a čtyři Fw 190) z letiště Hradčany u Mimoně do Kitzingenu v americké zóně. Vše, sedmi letounům přeplněným personálem a civilisty se tam podařilo doletět.

strana 56,

Sestřelený bitevní Focke Wulf Fw 190F-8 ve Slatině u Brna v dubnu 1945. Stroj zřejmě náležel do sestavy bitevní skupiny III./SG 10. (via Schildberger)

Boje na Moravě stály Luftwaffe velké oběti. Na snímku sestřelená stodevítka u Krásného Pole na Ostravsku. (via Schildberger)

strana 57,

Vrak bitevního Henschelu Hs 129B-2 u Havlíčkova Brodu. Pravděpodobně náležel do sestavy, protitankové letky 10.(Pz)/SG 9.

Přestávka mezi bojovými lety nad Moravou. Příslušníci bitevní skupiny III./SG 10 se svými Fw 190F-8 v dubnu 1945 na letišti v Přerově. (via Spurný)

Jiný Focke Wulf Fw 190F-8 byl sovětskou obranou sestřelen v dubnu 1945 u Kývalky nedaleko Brna.

strana 58,

Nouzové přistání Oblt. Wilhelma Batela od KG 51 u Žatce při pokusu o úlet do západní zóny 8. května 1945. Uletěl tehdy na Me 262 9K+FB.

Poslední letuschopné Me 262 odletěly odpoledne 8. května 1945 ze Žatce do britské nebo americké zóny. Na snímku Me 262A-1a (W.Nr. 500210, „yellow 17“) Lt. Hanse Dorna od 3./JG 7 po úletu ze Žatce přistál společně s dalšími čtyřmi stroji téhož typu v severoněmeckém Fassbergu, kde se vzdal Britům. Společně se známým Oberstem Hansem-Ulrichem Rudelem se 8. května 1945 podařilo uletět z Hradčan u Mimoně do Kitzingenu i Oblt. Hanu Schwirblatovi, jenž podobně jako Rudel ztratil ve válce nohu. K úletu použil svůj Ju 87D-5.

8. květen 1945, obec Hlohová na Domažlicku v západních Čechách. Bitevní Fw 190F-8 („green 2“), jehož pilot po utkání s Mustangy 162th Squadron (10th Photo Reconnaissance Group zvolil nouzové přistání na břicho. Pravděpodobně jde o stroj od Stab III./SG 10. (via Foud)

strana 59,

Většina příslušníků Luftwaffe však do západní zóny unikala pěšky nebo autemobilu. Na snímku pořízeném v květnu 1945 v Bavorském lese jsou piloti 9. Staffel III./JG 7 na ústupu. Uprostřed Hptm. Werner Wenzel. Rezignace i obavy z nejisté budoucnosti. (via Held)

Po ustupující Luftwaffe česká letiště rychle obsazovaly jednotky sovětského letectva. Na snímku Bell P-39Q Airacobra od 129. gardového stíhacího leteckého pluku (2. letecká armáda) na letišti Praha-Ruzyně. Bitevní Fw 190F-8 s Panzerblitz 1 od 9./SG 77 po nouzovém přistání u Chrudimi. (via Němeček)

Spojovací Polikarpov Po-2 Kukuruznik na letišti v Pardubicích.

Sovětský bombardovací Mitchell a transportní Dakoty na ruzyňském letišti.

strana 60,

Vrak transportního Heinkela He 111H od Gruppe Herzog na letišti Vysoké Mýto. V pozadí ustupující kolona Luftwaffe.

Ústup Luftwaffe. Na snímku hořící Messerschmitt Me 410A-3 od dálkové průzkumné letky 1.(F)/122 na letišti Vysoké Mýto.

strana 61,

Letiště Skuteč ve východních Čechách. Opuštěné a neletuschopné šestimotorové transportní Messerschmitty Me 323 Gigant od tehdy již delší dobu rozpuštěné skupiny IV./TG 4. (via Bičík)

strana 62,

Hradec Králové. Zničené nebo neletuschopné vraky transportních Heinkelů He 111H, které na letišti zanechala ustupující Stab a III./KG 4, která s nimi na jaře 1945 zásobovala obklíčené německé jednotky ve Slezsku.

Část stíhací eskadry JG 77 „Herz As“ skončila v květnu 1945 válku na letišti Skuteč ve východních Čechách. Na snímku uprostřed Messerschmitt Bf 109G-14/AS (W.Nr. 780940, „yellow 61“). Vpravo vzadu vraky transportních letounů Messerschmitt Me 323 Gigant.

strana 63,

Jiný Fw 190F-8/R1 od II./SG 4 v Hradci Králové.

Opuštěný Messerschmitt Bf 109K-4 „yellow 2“, pravděpodobně od I./JG 27 v Hradci Králové.

Vrak bitevního Focke Wulfu Fw 190F-8/R1 (W.Nr. 580434, „black 3“) od II./SG 4 v Hradci Králové.

strana 64,

Po skončení bojů byl na letišti v Pardubicích nalezen i tento bitevní Fw 190F-8/R1 s pumovými závěsníky ETC 50. Pravděpodobně náležel k II. nebo III./SG 77.

Řada neletuschopných Focke Wulfů Fw 190F-8/R1 a Fw 190D-9, které na letišti Hradčany u severočeské Mimoně zanechala bitevní skupina II./SG 2 „*Immelmann*“.

strana 65,

Noční bitevní Junkers Ju 87D-8 (W.Nr. 142097) zanechaný u letiště Milovice-Boží Dar.

Hradčany u Mimoně – havarovaný Junkers Ju 87D-8 (W.Nr. 1084, „yellow 3“) od SG 2 „*Immelmann*“. (Danda)

strana 66,

Milovice-Boží Dar. Bitevní Fw 190F-8/R1 (W.Nr. 588717, „yellow 3“) s trupovým označením *Gruppenadjutanta* II./SG 2 „*Immelmann*“.

Letiště Německý Brod (Havlíčkův Brod), opuštěné německou posádkou 8. května 1945. Uprostřed stíhací Messerschmitt Bf 109G-10/U4 (W.Nr. 612982, bílá 24) ze sestavy vlasovské Jagdstaffel 5 der ROA „*Oberst Kazakow*“. Zbýlé letouny náležely většinou německé stíhací eskadře JG 52, která poslední ze svých 10 500 sestřelů dobyla vzlétaje právě z této základny.

strana 67,

Vrak spojovacího Messerschmittu Bf 108B Taifun na letišti Liberec. (via Palička)

Po ústupu Luftwaffe z Havlíčkova Brodu byl nalezen i vrak tohoto Messerschmittu Bf 109K-4 od stíhací eskadry JG 52, jenž nenesl žádné jiné označení nežli červený tulipán na předí.

Havlíčkův Brod, květen 1945. Torza spojovacího Junkersu W 34 a stíhačky Messerschmitt Bf 109G-10. (via Schildberger)

Polní letiště Jezbiny u Josefova. Vrak zničeného taktického průzkumného Focke Wulfu Fw 189A-2 (s kódy 4E+DW), které jej řadily do sestavy 12./13 Nacht, podřízené Stab/NAGr. 15.

strana 68,

Luftwaffe zanechala na letišti v Českých Budějovicích několik desítek letounů různých typů. Byl mezi nimi i tento noční stíhací Junkers Ju 88G-6 (W.Nr. 422134, W7+OK) vybavený radiolokátorem FuG 220 *Lichtenstein* SN-2 a výzbrojí *Schräge Musik*, který patřil do sestavy noční stíhací skupiny II./NJG 100. Stroj je mj. pozoruhodný rozdílným provedením vrtulových kuželů – pouze ten na levém motoru měl známou spirálu.

strana 69,

Kromě jiných strojů zanechala JG 6 na letišti Liberec v severních Čechách také tento stíhací Fw 190D-9. (via Palička)

Messerschmitt Bf 109G-14 v Českých Budějovicích.

strana 70,

České Budějovice, květen 1945. Blíže neurčená taktická průzkumná jednotka (pravděpodobně NaGr. 14) zde zanechala různé verze stodevítek. V popředí Bf 109G-10, v pozadí Bf 109G-14.

Opuštěný Messerschmitt Bf 109K-4 v Českých Budějovicích.

Messerschmitty Bf 109G-14 v Českých Budějovicích.

strana 71,

Zničený spojovací Messerschmitt Bf 108 Taifun od Stab/SG 10 v Českých Budějovicích.

Messerschmitt Bf 109G-14, za ním bitevní Focke Wulf Fw 190F-8/R1 v Českých Budějovicích.

Bitevní Focke Wulf Fw 190F-8/R1 od Stab II./SG 10 zanechané na letišti České Budějovice.

strana 72,

Bitevní Focke Wulf Fw 190F-8/R1 od Stab II./SG 10 zanechané na letišti České Budějovice.

strana 73,

Poškozený a opuštěný Fw 190F-8 od Stab/SG 10 zanechala Luftwaffe v Českých Budějovicích v neobvyklém markingu.

strana 74,

I na letišti Plzeň-Bory, které obsadila americká armáda zůstala celá řada letounů různých typů. Tato série fotografií ukazuje mj. dvoumotorový Heinkel He 111H (W.Nr. 701449, F1+NW) s označením třetí skupiny první doplňovací bombardovací eskadry, tj. III./Erg.KG 1, která v posledních měsících války na tomto letišti působila.

strana 75,

Vraky německých letounů na letišti v Českých Budějovicích byly později soustředěny na jednom místě.

Fw 190S-5 s označením III. Gruppe neznámé Geschwader (vpravo) na letišti Plzeň-Bory po skončení války. (via Foud)

Mezi vraky asi pěti desítek jiných strojů se na letišti Plzeň-Bory nacházel i tento Messerschmitt Bf 109G-14 (W.Nr. 464633, „black 28“). S největší pravděpodobností náležel do sestavy doplňovací skupiny I./Erg. KG(J). (via Foud)

Před rozbombardovaným a vyhořelým hangárem letiště Plzeň-Bory. Vlevo relativně nepoškozený dvoumístný Focke Wulf Fw 190S („red 41“). S největší pravděpodobností náležel k I./Erg.KG(J). (via Kokoška)

strana 76,

War is over. Náladový snímek plochy letiště Plzeň-Bory s opuštěným Siebelem Si 204D.

Vraky Messerschmittů Bf 109 a Focke Wulfů Fw 190 na letišti Plzeň-Bory.

Žalostné zbytky dvoumotorových Heinkelů He 111H a Siebelů Si 204D v hangáru letiště Plzeň-Bory, rozbombardovaným americkým letectvem 25. dubna 1945.

strana 77,

Na ploše u Stříbra v západních Čechách zůstal i tento Siebel Si 204D. Za pozornost stojí blíže neidentifikovaný znak na předí. (via Vávra)

Tento dvoumístný Focke Wulf Fw 190S, nalezený poblíž Stříbra, se i dlouho po válce stal objektem zájmu vojáků místní vojenské posádky. (via Vávra)

Na letišti Žatec bylo po skončení války nalezeno několik jedno- i dvoumístných Messerschmittů Me 262 Schwalbe. (via Novák)

Poškozený a opuštěný noční stíhací Junkers Ju 88G-6 (W.Nr. neznámé, W7+BP) od II./NJG 100 na kbelském letišti.

Značné množství vraků letounů různých typů bylo po válce nalezeno na velkém letišti Praha-Kbely. Messerschmitty Bf 109 různých verzí pocházely většinou ze stavu rozpuštěné KG(J) 6.

strana 78,

Sovětský důstojník mezi vraky Messerschmittu Bf 109 a nočního stíhacího heinkelu He 219 Uhu. Snímek byl pořízen pravděpodobně ve Kbelích.

Vzácný pták na letišti Praha-Ruzyně – po skončení války zde mj. zůstalo i toto proudové Arado Ar 234. (via Novák)

Opuštěný Messerschmitt Bf 109G-14 ve Kbelích.

strana 79,

V relativně dobrém stavu zůstal na kbelském letišti zachován tento Messerschmitt Bf 109G-10/R3 (W.Nr. 613016) s označením stíhací eskadry JG 51.

Největší leteckou základnou Luftwaffe v českých zemích bylo letiště Praha-Ruzyně, kde po skončení války zůstalo několik desítek strojů v různém stadiu poškození. Byl mezi nimi i tento noční stíhací Junkers Ju 88G-6 (W.Nr. 622147) vybavený radiolokátorem FuG 220 *Lichtenstein* SN-2. Letoun je pozoruhodný jednak obsencí trupového označení a především neobvyklou kamufláží – na světle šedomodrém podkladu jsou nanášeny skvrny tří různých barev. (Rejthar)

Na letišti Praha-Kbely skončily svou kariéru i Messerschmitty Bf 110G-4 od rozpuštěné operačně výcvikové noční stíhací skupiny II./NJG 102. Na snímcích jsou vraky strojů s trupovým označením 7J+HH, 7J+FH a 7J+ FE.

strana 80,

Focke Wulf Fw 190D-9 (W.Nr. 500111, červená 4) náležel do sestavy 8./JG 301 Wilde Sau. Dne 2. března 1945 na něm byl v boji s Mustangy od 352th Fighter Group sestřelen Fhr. Helmut Rix, jenž se z hořícího stroje zachránil na pádaku u Chabařovic nedaleko Ústí nad Labem.

Messerschmitt Bf 109G-10/U4 (W.Nr. neznámé, bílá 10) ze sestavy vlasovské

Jagdstaffel 5 der ROA Oberst Kazakow působil v dubnu a květnu 1945 z letiště v Německém Brodě. Stroj nesl standardní kamufláž Luftwaffe té doby. Jako jediná z patnácti stodevítek této jednotky (nesly trupová čísla od 10 do 24) nesla tato na SOP znak ROA; ostatní stroje zde měly obvyklé hákové kříže. Na rozdíl od německých strojů byla trupová taktická čísla umístěna nikoli před křížem, ale za ním a zároveň byla menší a širší. Vrtulový kužel byl z jedné čtvrtiny bílý, zbytek byl tmavošedý.

Jakovlev Jak-3 blíže neurčené sovětské stíhací jednotky v podobě, v jaké působil v květnu 1945 z letiště Praha-Ruzyně.

Messerschmitt Bf 109G-6 ze sestavy Grupul 9 Rumunského královského letectva. Letoun pilotoval por. Traian Darjan (176 operačních letů a 11 sestřelů). Stroj je zachycen v podobě, v jaké v posledních týdnech války operoval nad Slovenskem a jižní Moravou. Horní plochy kryly nepravidelné skvrny barev RLM 74 a RLM 75, které postupně přecházely i na boky trupu, které byly společně se spodními plochami kryty barvou RLM 76.

strana 81,

Messerschmitt Me 262B (W.Nr. neznámé, černé A) byl v květnu 1945 nalezen na letišti v Žatci.

Junkers Ju 88G-6 (W.Nr. 422134, W7+OK) vybavený radiolokátorem FuG 220 Lichtenstein SN-2 a výzbrojí Schräge Musik patřil do sestavy noční stíhací skupiny II./NJG 100. V květnu 1945 se nacházel na letišti Planá u Českých Budějovic. Základní kamuflážní schéma tvořila světle šedá barva (RLM 76) doplněná na horních a částí bočních ploch skvrnami šedé barvy (RLM 75). Stroj je mj. pozoruhodný rozdílným provedením vrtulových kuželů - pouze ten na levém motoru měl známou spirálu.

Heinkel He 111H (W.Nr. 701449, F1+NW) s označením třetí skupiny první doplňovací bombardovací eskadry, tj. III./Erg.KG 1, se v květnu 1945 nacházel na letišti Plzeň-Bory. Až do prosince 1944 patřily kódy F1 bombardovací eskadře KG 76, jejíž čtvrtá skupina se tehdy transformovala v III./Erg. KG 1.

strana 82 a 83,

Jedna Schwalbe skoro ze všech stran. Vrak proudového Messerschmittu Me 262A-1a („black 4“), který na letišti Praha-Ruzyně zanechala 2./JG 7. (Rejthar)

Bojová sestava leteckých jednotek

Luftflottenkommando 6 dislokovaných k 3. květnu 1945 na českém území

Nadřízené velitelství

Jednotka	Výzbroj	Místo
Luftwaffen-Kommando 4	Schörfling (Rakousko)	

18. Flieger-Division

	Wels (Rakousko)	
Stab/NAGr. 14	Bf 109G	České Budějovice
3./NAGr. 14	Bf 109G	České Budějovice
2./NAGr. 16	Bf 109G, Fw 189A	České Budějovice

Stab/SG 10

I./SG 10	Fw 190A/F Fw 190F	České Budějovice České Budějovice
----------	----------------------	--------------------------------------

8. Jagd-Division

4./NJG 100 (části)	Wolfsleithen (Německo) Ju 88G	Prostějov
--------------------	----------------------------------	-----------

Luftwaffen-Kommando 8

3. Flieger-Division	Heřmanův Městec	
Stab/NAGr. 2	Bf 109G	Olomouc
1./NAGr. 2	Bf 109G	Olomouc-západ
1./31 (Nacht)	Fw 189A	Olomouc-západ
Odrou		Suchdol nad

1./NAGr. 14

1./NAGr. 14	Bf 109G	Senožaty u
-------------	---------	------------

Německého Brodu

Pz. Aufkl. Schwarm 4	Fi 156C	Kostelec na Hané
----------------------	---------	------------------

Stab/SG 4

I./SG 4	Fw 190F Fw 190F	Kostelec na Hané Kostelec na Hané,
---------	--------------------	---------------------------------------

Suchdol nad Odrou

III./SG 4	Fw 190F	Kostelec na Hané,
-----------	---------	-------------------

Suchdol nad Odrou

III./SG 10	Fw 190F	Přerov
------------	---------	--------

Stab/NSGr. 4

2./NSGr. 4	Ju 87D Ju 87D	Olomouc-jih Olomouc-jih
------------	------------------	----------------------------

Stab/JG 77

II./JG 77	Bf 109G Bf 109G	Prostějov Prostějov
-----------	--------------------	------------------------

Stab/JG 52

I./JG 52 (bez 1./JG 52)	Bf 109G Bf 109K	Německý Brod Německý Brod
-------------------------	--------------------	------------------------------

10.(Pz.)/SG 9	Hs 129B	Německý Brod	Transportfliegerführer	Praha-Ruzyně	
Luftwaffen Gefechtsverband Welss	Schweidnitz (Německo, dnes Polsko)		I./TG 3	Ju 52/3m	Čakovice
2./NAGr. 2	Bf 109G	Olomouc-západ	II./TG 2	Ju 52/3m	Zbraslavice
Gefechtsverband Rudel	Mimoň-jih		5./TG 2	Ju 52/3m	Přibyslav
Stab/SG 2	Fw 190F/A, Ju 87G	Mimoň-jih	6./TG 2	Ju 52/3m	Zbraslavice
II./SG 2	Fw 190F	Mimoň-jih	7./TG 2	Ju 52/3m	Skuteč
10.(Pz.)/SG 2	Ju 87G	Mimoň-jih	III./TG 2 (rozpuštěna)	Ju 52/3m	Klatovy
I./SG 77	Fw 190F	Mimoň-východ	Gruppe Herzog	He 111H, Ju 52/3m, Do 17Z,	Vysoké Mýto
Stab/NAGr. 15	Bf 109G	Liberec	Stab/KG 4	Ju 87D, DFS 230m Go 242A	
1./NAGr. 15	Bf 109G	Liberec	I./KG 4	He 111H	Hradec Králové
2./NAGr. 15	Bf 109G	Liberec	III./KG 4	He 111H	Hradec Králové
12./13. Nacht	Fw 189A	Josefov-západ	Luftwaffen-Kommando West	Scheffau (Německo)	
Pz. Aufkl. Schwarm 5	Fi 156C	Liberec	IX. Flieger-Korps (J)		
Stab/FAGr. 3	Me 410A	Hradec Králové	Stab/KG(J) 6	Me 262A	Praha-Ruzyně
2.(F)/100 (rozpuštěna)	Ju 188D	Hradec Králové	III./KG(J) 6	Me 262A	Praha-Ruzyně
4.(F)/121	Me 410A	Hradec Králové	I./KG(J) 54	Me 262A	Praha-Ruzyně
1.(F)/122	Me 410A	Vysoké Mýto	I./JG 7	Me 262A	Praha-Ruzyně
4.(F) Nacht	Do 217M, Ju 88D, Ju 188D	Vysoké Mýto	III./JG 7	Me 262A	Praha-Ruzyně
Abspr. Kdo. 4.(F) Nacht	Do 217M, Ju 188D	Praha-Ruzyně	Stab/KG 51	Me 262A	Praha-Ruzyně
			I./KG 51	Me 262A	Praha-Ruzyně
Stab/SG 77	Fw 190F	Pardubice	Pramen: BA-MA, sign. B.III L-110/5 (Luftflottenkommando 6/Fü. Abt. I, Nr. 3175/45 g. Kdos. (la Flieg.)		
III./SG 77	Fw 190F/A	Pardubice	strana 84,		
II./SG 4	Fw 190F/A	Hradec Králové	Z letecké bitvy nad Krušnými horami 11. září 1944 se dodnes dochoval motorový kryt jednoho ze sestřelených Messerschmittů Bf 109G-14 od III./JG 4. Letoun se zřítil u obce Nová Ves v Horách. Dodnes je jasně patrný znak eskadry JG 4 i osobní znak a heslo pilota na druhé straně krytu. (via Novák)		
III./SG 2	Fw 190F, Ju 87D	Milovice	Junkers Ju 88G-6 (W.Nr. 622147) vybavený radiolokátorem FuG 220 <i>Lichtenstein</i> SN-2.		
7.(Erg)/JG 1	Bf 109G	Hodkovice	Barevná rekonstrukce pro letoun na straně 79 vlevo dole a na titulní straně.		
Stab/JG 6	Fw 190D	Liberec			
I./JG 6	Fw 190A/D	Liberec			
Verb. Staffel Lw. Kdo. 8	He 111H, Fi 156C, Bf 108B	Chrudim			

Český text - popisy k fotografiím

© Jiří Rajlich, duben 2000

Součást publikace Luftwaffe in detail pro český a slovenský trh.

ISBN 80-902677-8-5