

Messerschmitt Bf 109s & Other Aircraft of I./EKG(J)

Tomáš Poruba, Jan Vladař

K završení celkového obrazu plánu převedení části bombardovacího letectva pro stíhací účely, realizovaného od podzimu roku 1944, nám, s ohledem na předchozí studie¹, zbývá podrobnější popis posledního samostatného organizačního celku. Je jím doplňovací, resp. „cvičná“, jednotka, jež měla, po prvotním, nouzovém přeškolení stávajícího personálu přímo u jednotek, zajišťovat další přísun pilotů k tomuto druhu operačních útvarů.

*Obecným otázkám celého plánu jsme se věnovali dříve, proto se nyní můžeme soustředit jen a pouze na historii jednotky s názvem *Ergänzung Kampfgruppe (J)*. I v případě tohoto specifického útvaru se setkáme s událostmi svědčícími o neustále se vyvíjejícím plánu celé akce. Stejně tak se tvořící se útvar dostal i do širších úvah velení Luftwaffe ohledně reorganizace doplňovacích jednotek, která byla vynucena válečnými událostmi.*

Idea

Jak jsme popisovali v předchozích studiích, celá idea převedení části sil bombardovacího letectva na stíhací roli měla podobu sofistikovaného plánu. Ačkoliv v něm hrál důležitou roli čas a jeho úvodní část se vyznačovala nestandardními opatřeními, běžné fungování transformovaných jednotek mělo být následně zajišťováno standardními metodami. Oním nestandardním řešením byl výcvik první části pilotů. Aby proběhl v co nejkratším čase a také s co nejmenšími materiálními náklady, rozhodlo se vrchní velení Luftwaffe využít schopností nejzkušenějšího personálu dotčených jednotek. Zajistilo zkrácený stíhací výcvik těchto pilotů a ti měli následně nově nabyté schopnosti předat vlastnímu personálu přímo u svých jednotek.

Odpovědným osobám z velení Luftwaffe však bylo jasné, že další letecký personál bude nutné doplňovat běžnější metodou, tzn. pomocí standardních metod výcviku. Proto už od samého počátku obsahovaly jak úvahy tak i rozhodnutí o celém plánu řešení této otázky. Pro operační jednotky měl být vytvořen samostatný útvar o velikosti Gruppe, který by další, původně bombardovací, piloty připravil na novou roli stíhačů se specifickými úkoly*.

Již první oficiální dokument, zmiňující uvedený plán, zahrnoval poznámku o takovémto útvaru. Zopakujme znění situační zprávy

* Letci v předmětných útvech měli být vycvičeni speciálně na boj s nepřátelskými bombardovacími svazy. Operovat měli ve velkých skupinách a za každého počasí.

Gen.Qu.6.Abt. ke dni 10. 10. 1944, jež bylo samozřejmě založeno na rozhodnutí vrchního velení Luftwaffe:

„Zur Verstärkung der Tagjagd werden in die Jagdverbände überführt:

aus Zerstörerverbänden:

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

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

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

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

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

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

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

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

Z jednotek Zerstörer:

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

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

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

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

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

K.G. 30 s I.,II. a IV./K.G. 30,

K.G. 55 s I.,II.,III. a IV./K.G. 55.“)².

Doplňovací jednotku v síle Gruppe měly tvořit čtyři Staffeln. O struktuře a síle „Erg. Gruppe“ dokument nehovoří.

Vznik

Výchozí stav

Podrobné přehledy stavů letadel a pilotů jednotek, vypracované oddělením Gen.Qu.6.Abt., vykazovaly dotčené útvary, tj. KG 6, 27, 30 a 55, poprvé odděleně a pod souhrnným názvem „Jagdverbände (III. Jagdkorps) auf Jagd umgerüstete Kampfverbände des IX. Fl.-Korps“ už o deset dní později, tzn. 20. 10. 1944³. Zahrnovaly též „Ergänz. Gruppe“, která je zde graficky znázorněna

jako sestava čtyř Staffeln po 16 strojích plus čtyři stroje Štábu, tedy 68 strojů. Členění odpovídalo rozhodnutí z 10. října 1944, ve skutečnosti však žádný útvar ještě neexistoval. Jakékoliv vytvoření, zrušení nebo jen přejmenování jednotky Luftwaffe vyžadovalo rozhodnutí OKL a to nebylo prozatím učiněno.

Nicméně je zřejmé, že pokud oddělení Gen.Qu.6.Abt zahrnulo do své zprávy útvar o 68 letadlech, muselo se řídit nějakým pokynem nebo alespoň předběžným návrhem. Navržená struktura

odpovídala stávajícímu platnému modelu stíhacích jednotek, jenž v jedné Gruppe obsahoval čtyři Staffel, každou po 16 letadlech. Celek doplňoval štábní roj o čtyřech strojích.

Výše uvedený útvar pod označením „Ergänz. Gruppe“ v přehledu z 20. 10. 1944 nepochybně „funkčně navazoval“ na IV. Gruppe dotčených jednotek, které sloužily jako výcvikové, resp. doplňovací. Tyto IV. Gruppe totiž z přehledu zmizely, ale opět je nutné uvést, že jakékoliv „zmizení“ (tzn. zrušení) bylo možné pouze po nějakém rozhodnutí (rozkazu) velení Luftwaffe. „Objevení se“ a zároveň „zmizení“ útvarů stejného zaměření nám v tomto případě dává značnou jistotu o souvislostech mezi nimi.

Další známkou návaznosti byla vykazovaná technika neboť „Ergänz. Gruppe“ disponovala stejnými typy, jako bývalé IV. Gruppe. Pro srovnání uvedme, že k 30. 9. 1944 hlásily tyto IV. Gruppe následující počty techniky: IV./KG 6 – 31 Ju 88A a 5 Ju 188A; IV./KG 27 – 0 He 111 (stroje byly odevzdány jiným jednotkám); IV./KG 30 – 14 Ju 88A a 5 Ju 88S; IV./KG 55 – 96 He 111, celkem tedy 151 letadel.

K 20. říjnu 1944, kdy už byla samostatně vykázána, vlastnila „Ergänz. Gruppe“ následující vybavení: 29 Ju 88A-4, 5 Ju 188A-2 a 90 He 111H-6 (z toho 88 He 111H-6 operačně způsobilých), tedy 124 letadel ve svém stavu⁴. Evidentně se jednalo o stroje, jak typově, tak i počtem, dříve vedené v rámci IV. Gruppe jednotek KG 6, 27, 30 a 55. Typové vybavení a počty tak nejsou v rozporu. Už nyní tedy můžeme tvrdit, že pro vytvoření doplňovacího útvaru nově zaměřených jednotek byly plánovitě využity jejich dříve cvičené/doplňovací části.

Pravděpodobně stejně se uvažovalo i o personálu, neboť 20. 10. 1944 už „Ergänz. Gruppe“ uváděla 223 letců ve stavu (bez žádného instruktora). Opět pro srovnání uvedme, že na konci září (30. 9. 1944⁵), kdy máme data k dispozici, působilo dohromady ve zmiňovaných IV. Gruppe 338 pilotů ve výcviku, které vedlo 64 instruktorů*.

Předávání původní operační techniky bombardovacích jednotek (Ju 88, Ju 188 a He 111) se pochopitelně dotklo i „Ergänz. Gruppe“. Reálně k němu došlo mezi 20. a 31. říjnem 1944 a útvar tak vykazoval na konci měsíce nulový počet letadel, 223 pilotů však ve stavu zůstalo⁶. Na rozdíl od operačních částí, u kterých už byly v této době zmíněny plánované typy techniky – Bf 109G-14 a Fw 190A-8 – se zde konkrétní typová skladba prozatím neobjevila.

Oficiální vznik

Definitivní rozhodnutí velení Luftwaffe o skutečném vzniku nového druhu jednotek – KG(J) – padlo mezi 31. 10. a 10. 11. 1944. Vše shrnuje materiál úřadu Gen.Qu.6.Abt. z 10. listopadu 1944⁷, který popisuje nejenom změnu („Veränderungen“) původních KG jednotek na KG(J), ale také zrušení všech jejich IV. Gruppe a zároveň vznik dvou zcela nových částí – III./K.G.(J) 30** s 9.–11. Staffel a „Erg.K.Gr.(J) mit 1.–4. Staffel“⁸. Doplňovací útvar měl být podřízen Gen.Kdo.IX. (J)Fl.Korps. Teprve od tohoto okamžiku můžeme skutečně hovořit o oficiálním vzniku doplňovacího útvaru. V grafickém, tedy organizačním, znázornění zůstalo vše stejné, tedy čtyři Staffel po 16 strojích, doplněné čtyřmi štábními letouny.

Doplňovací jednotka byla už 2. 11. 1944 uvedena mezi útvary, které byly představeny správní moci protektorátu Čechy a Morava, tzn. úřadu zastupujícího říšského protektora K.-H. Franka, v Praze. Generalleutnant Sonnenburg a Generalmajor Völk uvedli, že vedle

* 10. 10. 1944 IV. Gruppe počty pilotů a instruktorů bohužel neuvedly.

** III. Gruppe KG 30 byla zrušena 8. 6. 1944 v rámci restrukturalizace bombardovacího letectva – více viz „Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6“, JaPo, 2017.

dvou Geschwader přibude do prostoru protektorátu Čechy a Morava, konkrétně na základny v Plzni a Českých Budějovicích, také „Ergänzungstruppe IX. Fliegerkorps“. Na počátku listopadu 1944 už tedy existovaly konkrétní představy o dislokaci doplňovací části⁸. Spolu se dvěma přeškolenými jednotkami – KG(J) 6 a 30 – měla působit v protektorátu.

Reálná situace s leteckou technikou se prozatím nezměnila a žádná nebyla ve stavu. Původní počet 223 vykazovaných pilotů však k 10. 11. 1944 klesl na nulu. Jak jsme uváděli v předešlé studii⁹, souviselo to pravděpodobně s reálným zhodnocením schopností personálu. Zatímco oněch 223 dříve zaznamenaných pilotů představovalo pouhé administrativní opatření, kdy byla vykázána část pilotů z původních IV. Gruppe KG 6, 27, 30 a 55, data z 10. listopadu už představovala skutečný začátek reálného posuzování vhodnosti jednotlivých pilotů zvládnout přecvičení na jednomotorové letouny. Předpokládáme, že teprve nyní se začalo opravdu prověřovat, který z bývalých adeptů na bombardovacího letce se může do nového úkolu zapojit. Proto bylo všech 223 letců, opět administrativně, „vyjmuta“ a mohli se „vrátit“ zpět až po tomto ověření. Stále se samozřejmě bavíme pouze o příslušících bývalých IV. Gruppe, tedy doplňovacích částí bombardovacích jednotek.

Erg.K.Gr.(J) byl sice oficiálně vytvořen, ale ve skutečnosti se nový celek teprve začal budovat. Hlavním zdrojem personálu, leteckého i pozemního, byly zrušené IV. Gruppe. Útvar však nebyl hned v následujících pravidelných hlášeních o stavu jednotek Luftwaffe z 20. a 30. 11. 1944 vůbec uveden (ani v grafickém znázornění), což je neobvyklé. Jen 20. listopadu se pod souhrnnou tabulkou o stavu „Ergänzungs- und Ausbildungseinheiten (Erg.Gruppe Kampf/Jagdverbände)“ objevila zajímavá poznámka „Umbenannt in II.(Erg.)/J.G. 2“, tedy „přejmenovaný na II.(Erg.)/JG 2“.

Koncepční změna

U této zdánlivě drobnosti se trochu zastavíme. Přejmenování, a zřejmě též změnu zařazení (pod Gen.d. Ausbildung.), tedy subordinaci, iniciovala s velkou pravděpodobností další velká změna v organizaci Luftwaffe. Na konci října 1944 proběhla*** „unifikace“ systému stíhacích doplňovacích jednotek, při které došlo k celkové reorganizaci. Vedle vzniku (Erg.)JG 1****, zajišťující doplňovací činnost pro všechny standardní stíhací jednotky, byla postavena také (Erg.)JG 2, zaměřená na speciální požadavky stíhacího letectva****. Stab, III. a IV. (Erg.)JG 2 byly nově postaveny, pouze I. (Erg.)JG 2 vzešla z personálu „Erg.N.J. Staffeln (einmot.)“⁶. II. Gruppe útvaru však zůstala neobsazena, takže se, v souvislosti s diskuzemi nad plánem výstavby KG(J) jednotek, zřejmě dospělo k nápadu, zahrnout vznikající Erg.K.Gr.(J) do tohoto nového systému. Byť byly úkoly jednotlivých Gruppe (Erg.)JG 2 rozdílné, jeví se navrhovaná organizace jako přehlednější a zřejmě i administrativně jednodušší řešení.

S uvažovaným novým zařazením a názvem byla spojena i změna v celkové struktuře a síle jednotky. Na místo původně předpokládaných 68 letadel měla nyní II.(Erg.)/JG 2 disponovat 122 stroji. Velikostí měla odpovídat ostatním Gruppe jednotky¹⁰.

K této události, tzn. přejmenování z Erg.KGr.(J) na II.(Erg.)/JG 2, však neexistuje žádný oficiální rozkaz a zmínka v dokumentu z 20. 11. tak byla pravděpodobně pouze jakousi

*** Zaznamenáno úřadem Gen.Qu.6.Abt. k 31. 10. 1944.

**** (Erg.)JG 1 se svojí I.–IV. Gruppe vznikla z bývalých Erg.J.Gr. Nord, Süd, Ost a West. Při změně však došlo také k navýšení plánovaného počtu letadel v Gruppe z původních 124 na 162 letadel.

***** I. Gruppe zajišťovala doplňování stíhacích pilotů na jednomotorových nočních strojích, III. Gruppe měla na starosti piloty Me 262 a IV. Gruppe piloty Me 163.

poznámkou nebo reakcí na probíhající diskuzi. Nicméně byla to reálná úvaha. Dokládá to opět dokument z Gen.Qu.6.Abt., tentokrát z 30. 11. 1944¹¹, kdy je v grafickém přehledu stíhacích doplňovacích jednotek II.(Erg.)/JG 2 uvedena, přestože, jak jsme uvedli, neexistuje rozhodnutí o jejím vytvoření. Jednotka byla v této době ve výstavbě („Im Aufstellung“) a na rozdíl od dalších částí (I., III. a IV.(Erg.)/JG 2) nedisponovala žádnou technikou ani piloty. Oficiálně však už očekávala příchod 63 Bf 109 a 31 Fw 190. Přesnější určení verzí nebo variant ale chybí. Údaje se rozhodně týkají našeho tématu, protože se evidentně jedná o stejnou jednotku, tedy přejmenovaný Erg.KGr.(J). Ta, jak jsme již zmínili, v dokumentech z obou dat chybí.

O deset dní později celý „problém“ mizí a do dokumentů se vrací „Erg.K.G.(J) Gruppe“. Novinkou je vykázaný počet 73 strojů ve stavu (26 Fw 190 a 47 Bf 109) s očekávaným příchodem dalších 21 letadel. Všimněte si, že celkový počet letadel, tzn. již ve stavu a očekávaných, odpovídá celkovému počtu očekávaných strojů z 30. 11. 1944, spojenému však ještě s II.(Erg.)/JG 2.

Göringův rozkaz

Výše zmíněné nesrovnalosti ukončil na konci listopadu 1944 (23. 11. 1944) Göringův rozkaz, který podrobně specifikoval a popisoval „reorganizaci bombardovacích útvarů na stíhací sílu“¹². Shrnul v něm dosud provedené změny a potvrdil jejich platnost, dále určil podřízenost, organizaci, zdroje a složení dotčených jednotek¹³.

Pokud se soustředíme na doplňovací útvar, tak rozkaz potvrdil vznik „Erg.-Kampfgruppe (J)“ o čtyřech Staffel (jak je explicitně napsáno „pro každou KG(J) jedna Staffel“). Zdrojem vhodného personálu (tedy pouze toho, který se pro daný záměr hodil) a materiálu byly zrušené IV. Gruppe dotčených Geschwader.

Organizaci nových jednotek určovaly exaktně předpisy K.St.N. (Kriegstärkenachweisungen). Doplňovací části se týkaly K.St.N. 1442 (L) pro „Stab einer Erg.K.Gr. (J)“ a K.St.N. 1444 (L) pro „Erg. Kampfstaffel (J)“*. Podle čísel předpisů se s velkou pravděpodobností jednalo o nově vytvořená schémata.

Göringův rozkaz dále formuloval, že Gen.Kdo.IX. (J)Fl.Korps je v otázce výcviku podřízen G.d.J.** Göring však k rozkazu zároveň připojil formulaci, že doplňovací útvar zůstane prozatím pod velením Gen.Kdo.IX. (J)Fl.Korps a o jeho definitivní podřízenosti bude rozhodnuto později***. Jednotka zůstala ve formě „Erg.-Kampfgruppe (J)“. Pozemní zabezpečení Erg. Kampfgruppe (J) zajišťovalo Lg.Kdo.VII. (Luftgau Kommando VII). Göring tak odpovědnost za výcvik přesunul na Gallanda, ale podřízenost doplňovacího útvaru nechal v rukou velitele IX. (J)Fl.Korpsu. Tím byl v této době Dietrich Peltz. Nevíme přesně, jak se projevovala ona podřízenost jednotky pod G.d.J. Předpokládáme však, že spočívala především v zajištění personálu, tedy instruktorů, ze stíhacího letectva.

Definitivní rozhodnutí o budoucím „vlastníkovi“ všech KG(J) jednotek rozkaz nepřinesl¹⁴. Na jednu stranu to nyní nebylo důležité, piloty bylo třeba nejdříve přeškolit, ale dobrým vztahům mezi stíhací a bombardovací složkou Luftwaffe to nepřidalo. Prozatím zůstávaly všechny části KG(J) jednotek pod správou G.d.K.

* Také ostatní části KG(J) útvarů byly organizovány dle těchto předpisů:

- Gen.Kdo.IX. (J)Fl.Korps dle K.St.N. gem.OKL.Genst.Gen.Qu., Nr.16195/44 g (2.Abt.) v. 25.5.44 (IIA)
- Stab. eines Kampfgeschwader (J) dle K.St.N. 1131 (L)
- Ln.Komp.(mot) eines K.G.(J) dle K.St.N. 3361 (L)
- Ln.Zug I.-III.Gr. eines K.G.(J) dle K.St.N. 1192a (L)
- Stab einer Kampfgruppe (J) dle K.St.N. 1132 (L)
- F.B.K.(mot) einer K.Gr.(J) dle K.St.N. 1336 (L)
- Kampfstaffel (J) dle K.St.N. 1134 (L)

** Po operační stránce byl Gen.Kdo.IX. (J)Fl.Korps podřízen Lfl.Kdo.Reich.

*** Zde odkazujeme na dříve popsany návrh na přejmenování na II.(Erg.)/JG 2.

Výstavba jednotky a další změny

Kauza o přejmenování se v dokumentech Gen.Qu.6.Abt. týkala dat 20. 11. a 30. 11. 1944. Už 10. 12. 1944 se doplňovací jednotka vrátila do souhrnných zpráv Gen.Qu.6.Abt. pod názvem „Erg.K.G.(J) Gruppe“. V grafickém znázornění klesl plánovaný počet letadel na 52 kusů, ale dle našeho názoru šlo pouze o grafickou chybu. Co je důležité, ve stavu už bylo vykázano 47 kusů Bf 109 a 26 kusů Fw 190, prozatím všechny v „neoperačním“ statusu. Další 21 kusů techniky bylo na cestě. Piloti, včetně instruktorů, však prozatím nebyli ve stavu žádní.

Ve stejnou dobu, tedy v polovině prosince 1944, navštívil jednotky IX. (J)Flg.Korps (v originále „9. Flieger Korps“) v protektorátu Richard Lasser zaměstnanec firmy Messerschmitt¹⁵. Jeho zpráva mimo jiné potvrzuje, že už v této době byla „Ergänzungsgruppe“ umístěna na základnách v Plzni a Českých Budějovicích. Jde o nejranější potvrzení přítomnosti jednotek zde.

Nejasnosti o zařazení a názvu útvaru definitivně skončily ke konci prosince 1944. Velení Luftwaffe určilo konečnou podobou a název jednotky. Odráželo se to v následně vydaném přehledu Gen.Qu.6.Abt. z 20. prosince 1944, kde se jasně hovoří o vytvoření**** „Erg.Gr.IX. (J)Fl.Korps(1.–4. Staffel)“. Tím bylo definitivně ustaveno jak zařazení, tak i konečný název jednotky. Od úvodních úvah v říjnu 1944 tak neslo toto uskupení několik názvů. Od neoficiálního „Ergänz. Gruppe“ přes již řádné „Erg.K.Gr.(J)“ k uvažo-

vanému „II./(Erg.)J.G.2“, zpět k „Erg.K.G.(J) Gruppe“ až k definitivnímu „Erg.Gr.IX. (J)Fl.Korps“.

Mimo výše uvedené okolnosti okolo zařazení a názvu běžela vlastní výstavba jednotky. Jak jsme již zmínili, původní letecká technika všech doplňovacích IV. Gruppe KG 6, 27, 30 a 55 byla do konce října 1944 odevzdána zpět pod správu Genst.Gen.Qu.6.Abt.¹⁶ Prvním údajem o nových strojích (nicméně v rámci „II./(Erg.)J.G.2“) přinesl dokument z 30. listopadu 1944. Počty postupně vzrůstaly a ke 20. 12. 1944 vykazovala ve stavu následující počty strojů a také první piloty (*viz první tabulka na straně 6 v tištěné publikaci*).

Celkem 186 pilotů bylo přijato (nebo spíše znovu přijato) k precvičení na stíhací roli. Zajímavé však je, že mezi nimi nebyl žádný instruktor, což pravděpodobně činilo přeškolení ryze teoretickým.

O deset dní později počty strojů i pilotů poklesly, za to však přibýlo pět instruktorů létání (*viz druhá tabulka na straně 6 v tištěné publikaci*). Reálné přeškolení tak mohlo začít.

Mírný pokles počtu techniky následoval i v první dekádě ledna 1945 (*viz třetí tabulka na straně 6 v tištěné publikaci*). Nicméně se zde projevil masivní příliv nových adeptů na stíhací roli. Téměř dvojnásobný vykazovaný stav neumíme podložit jiným dobovým dokumentem, který by vysvětlil jeho důvod. Můžeme se pouze domnívat, že do doplňovací jednotky dorazili piloti z dalších rušených a omezovaných bombardovacích jednotek a také pravděpodobně

**** „Es wurden aufstellung ...“ – Byla postavena...

leteckých škol, dříve zaměřených na přípravu bombardovacích pilotů.

Jistou zajímavostí je, že souhrnná hlášení o stavu techniky a personálu zcela vynechávala údaje o cvičných typech Ar 96 a Bü 181, přestože je útvar prokazatelně vlastnil. Zmínil se o nich zajatý příslušník 3./EKG(J) Gefr. A. J. Rehaen při svém výslechu v březnu 1945*. Udával, že Staffel, sídlící v Ansbachu, vlastnila mimo Bf 109 také 6 ks Ar 96, 6 ks Bü 181 a 2 ks Fw 44¹⁷. Z toho lze usuzovat, že stejnými počty těchto typů disponovaly i ostatní Staffel jednotky.

Z této doby máme také první podrobnější údaje o síle personálního obsazení. Ve hlášení zdravotního důstojníka jednotky¹⁸ se dozvídáme, že celý útvar tvořilo 1 500 osob, z toho 38 důstojníků, 4 úředníci a 1 458 mužstva.

Lednová změna

Důležitým milníkem se stalo rozhodnutí o začlenění IX. (J) Fl.Korpsu do operační struktury. Došlo k němu 26. 1. 1945, kdy IX. (J)Fl.Korps nahradil v rámci Lfl.Kdo.Reich celý I. Jagdkorps. V čele zůstal Peltz a protože, nyní již operační, IX. (J)Fl.Korps absorboval původní bojové jednotky I. Jagdkorpsu, musel být, pro stále se přecvičující KG(J) jednotky, vytvořen nový nadřízený celek. Vznikla tedy 9. Fliegerdivision, v jejímž čele stanul Hajo Herrmann.

Zmíněná reorganizace (zrušení I. Jagdkorpsu) nepochybně souvisela s tzv. „vzpourou stíhačů“, následným odvoláním Gallanda z pozice G.d.J. (23. 1. 1945) a jeho náhradou Gordonem Gollobem. Ten potvrdil myšlenku přecvičování bombardovacích pilotů na stíhací, k tomu však ještě sjednotil přeškolení jak bombardovacích tak i stíhacích pilotů na proudovou techniku (konkrétně Me 262) pod IX. (J)Fl.Korps.

Z těchto důvodů došlo 23. 1. 1945¹⁹ i ke změnám doplňovacích útvarů. Erg.Gr.IX. (J)Fl.Korps (zapsán ve formě „(Erg.)/KG(J)“) byla přeznačena na I./Erg.KG(J), opět se štábem a čtyřmi Staffel. Tvořila tak I. Gruppe rozsáhlejší doplňovací jednotky a starala se o piloty na klasických vrcholových strojích. Zároveň vznikla, přeznačením z IV./KG 40**, i II./Erg.KG(J), jež měla za úkol přecvičování personálu na proudovou techniku. Už 1. února 1945 obě Gruppe EKG(J) figurovaly²⁰ v celkovém přehledu územního a taktického členění Lfl.Kdo.Reich.

Zahájení činnosti

Na činnost a zaměření útvaru neměla organizační změna vliv a v polovině února 1945 (12. 2. 1945) máme díky hlášení ministerskému radovi Giesemu potvrzeno umístění „Ersatzgruppen“ v Plzni a Českých Budějovicích. V této době tedy na obou místech jednotka opravdu působila a plnila svoji roli²¹. To potvrzují také zaznamenané ztráty techniky.

Pokud se ohlédneme zpět, je zřejmé, že letecká technika pro výcvik dorazila do Erg.Gr.IX. (J)Fl.Korps během prosince 1944. Ve stavu byli také piloti pro přecvičení, ale scházeli instruktoři. Minimálně pět učitelů létání však dorazilo do 10. 1. 1945, takže bylo možné reálně zahájit činnost uskupení. S tím korespondují

* Zpráva z výslechu Gefr. Arneho Justuse Rehaena je vzhledem k jeho ochotě vypovídat velice důležitým dokumentem. Přesnost výpovědi lze navíc ověřit s fakty z jiných pramenů, například ztrátami některých příslušníků jednotky. Z tohoto důvodu ji také uvádíme v plném znění jako přílohu č. 6 (*viz strany 170–172 v tištěné publikaci*).

** IV./KG 40 nebyla vybrána náhodně. Celá jednotka KG 40 se už od konce října 1944 přeškolovala na Me 262. Přeškolení to však bylo ryze teoretické, protože minimálně do 10. 1. 1945 neobdržela do svého stavu ani jediný Me 262. Byl jich zoufalý nedostatek.

i již zmíněné záznamy ztrát, kdy první z nich je datován k prvnímu dni měsíce února. Předpokládáme tedy, že náplní práce v druhé polovině ledna byla teoretická instruktáž a finální dokončování funkčních struktur jednotky. První lety začaly okolo konce měsíce. To vše na letištích v Plzni a Českých Budějovicích.

Je zajímavé, že příchod letadel na základny v Českých Budějovicích a Plzni se nijak markantně neprojevil ve zprávách amerického leteckého průzkumu 15. USAAF²². Dilem to bylo způsobeno například pozdějším začátkem sledování Českých Budějovic, první vzdušný průzkum proběhl až 4. ledna 1945, v Plzni však byly údaje k dispozici již od srpna 1944. Přesto se zde až do poloviny února 1945 neobjevil záznam o jednomotorovém stíhacím letounu. V úvahu je samozřejmě nutné brát meteorologické podmínky a snad i rozptýl na základně, ale i tak jsou údaje neobvyklé (*viz příloha č. 1 na straně 165 v tištěné publikaci*).

Záznamy ztrát, však přináší údaje o využití nejen těchto dvou základen, ale také letiště v Ansbachu. Není jasné, kdy přesně tam byla část jednotky přesunuta a neznáme ani důvod. Pravděpodobným vysvětlením by mohl být nedostatek místa na původně určeném letišti. Z fotografických i faktografických materiálů vyplývá, že letiště v Plzni využívala 2. a 4. Staffel, České Budějovice pak 1. Staffel. V Ansbachu operovala 3. Staffel. Nabízí se tedy teorie, že původně měly na každé základě působit dvě Staffel – v Českých Budějovicích 1. a 3. a v Plzni 2. a 4./Erg.KGr.(J). Českobudějovické letiště je však menší a navíc se uvažovalo o jeho využití pro zálety nedaleko sestavovaných Me 262 firmy LBB (což se nakonec skutečně dělo)²³. Zřejmě proto byla 3./Erg.KGr.(J) přeložena do Ansbachu nedaleko Norimberka.

Zajatý příslušník 3. Staffel Gefr. A. J. Rehaen uvedl do výslechového protokolu v březnu 1945, že Staffel byla v Ansbachu od 5. 1. 1945. První záznamy o nehodách v Ansbachu máme k dispozici z poloviny února 1945²⁴.

Změny z února, března a dubna 1945

Válečná situace Německa a jeho armády se stávala stále více neudržitelnou. Chybělo téměř vše, co Luftwaffe potřebovala pro běžnou činnost. Největšími problémy se ukazovaly nedostatek pilotů a paliva. Druhá položka byla přísně regulována a v zásobování měly absolutní přednost operační útvary. Zbylé jednotky byly omezeny, reorganizovány nebo rušeny. Velení Luftwaffe situaci samozřejmě znalo a snažilo se ji nějak řešit. Výše zmíněné problémy se dotkly i doplňovacích jednotek a 15. 2. 1945 zadal operační štáb Luftwaffe (Luftwaffenführungsstab, LwFü.Stab nebo OKL FüSt.) velitelům stíhačů (G.d.J.) a leteckého doplňování*** (G.d.Flg.Ausb.) úkol na vypracování úprav organizace stíhacích doplňovacích jednotek. Důvodem, jasně vyjádřeným v zápise z denní porady, byla špatná situace s palivem. Cílem měla být pouze jedna doplňovací Geschwader se šesti Gruppe²⁵.

Oba dotčení obdrželi ve stejný den podrobnější představu OKL FüSt., jak by měla být uvedená jednotka organizována²⁶. Členěna měla být na šest Gruppe, přičemž každá z nich zajišťovala rozdílný úkol. Základní doplňovací výcvik prováděla I. Gruppe, II. Gruppe se koncentrovala na typy Bf 109 a Fw 190, III. Gruppe odpovídala za přípravu letců pro nasazení za každého počasí a IV. Gruppe na proudové stíhače. Poslední dvě Gruppe, tzn. V. a VI., už měly působit na východní frontě, jedna s Bf 109 a druhá s Fw 190. Navržen byl také počet měsíčně vyřazovaných pilotů a též způsob přechodu personálu mezi jednotlivými Gruppe, tedy mezi jednotlivými stupni výcviku. Letci z I. Gruppe měli přecházet do II. nebo

*** Gen. Máj. Gerd von Massow

III. podle svých dosažených schopností. Dále postupovali z II. nebo IV. Gruppe do V. nebo VI. Gruppe k „lehčímu“ bojovému nasazení. Ze III. (Schlechtwetter), V. a VI. Gruppe pak piloti odcházeli k operačním jednotkám. Každá z prvních čtyř Gruppe měla zahrnovat čtyři Staffel, každou po 40 letounech. Celkem tedy 640 letadel. Plánovaný měsíční přírůstek měl činit 600 pilotů z I. Gruppe, 300 pilotů ze II. a 200 ze III. Gruppe.

Uvedený návrh měl nahradit stávající stíhací doplňovací útvary, tzn. EJG 1, EJG 2 a EKG(J), zahrnující celkem 9 Gruppe, které už většinu výše uvedených úkolů plnily. Zda byl uvedený záměr úřady G.d.J. a G.d.Flg.Ausb. podrobněji rozpracován, bohužel nevíme. Nicméně na samém konci března 1945 opravdu došlo k reorganizaci v doplňovacích jednotkách. Zda to byl důsledek onoho požadavku LwFü.Stab, ale není zřejmé, protože výsledek byl poněkud jiný, než bylo plánováno.

Nejprve (23. 3. 1945) se reorganizace dotkla EJG 1²⁷, jejíž vnitřní přestavbou byly zrušeny všechny části II. Gruppe. Jednotka dál pokračovala v úkolu přípravy stíhacích pilotů na vrtulových Bf 109 a Fw 190, včetně jejich prvotního nasazení na východní frontě (části II. a IV./EJG 1, po reorganizaci části III. a IV. Gruppe).

Změny ale prodělala i druhá z doplňovacích jednotek EJG 2. Stav EJG 2* se od jejího vzniku příliš nezměnil. Jen připomeňme, že I./EJG 2 zajišťovala výcvik nočních stíhacích letců na jednomotorových Bf 109 a Fw 190, III./EJG 2 cvičila piloty proudových Me 262 a IV./EJG 2 pak na typu Me 163. Žádná další Gruppe neexistovala.

Reorganizace přišla v samém závěru března (29. 3. 1945) kdy byla I./EJG 2 přejmenována na II./EJG 1** (čímž se EJG 1 znovu dostala na plný stav čtyř Gruppe), dále se z II./Erg.KG(J) stala „II./(Erg.) JG 2“ s 5.–8. Staffel, I./Erg.KG(J) se transformovala na „V./(Erg.) JG 2“ se Staffel čísel 17.–20²⁸. Navíc byla založena nová I./(Erg.) JG 2. Výše uvedené skutečnosti tak doplnily EJG 2 o další tři Gruppe.

Celá reorganizace souvisela s rozhodnutím OKL přeměnit EJG 2 na doplňovací útvar pro proudové stroje (doslova „Umwandlung EJG 2 in Strahles EJG“). V této době už nikdo nepochyboval použití proudových typů ve stíhací roli a velení Luftwaffe se snažilo postavit co nejvíce útvarů vybavených touto technikou. Ty jediné ještě mohly, alespoň z části, ofenzivně plnit stíhací úkoly. K tomu samozřejmě potřebovala i dostatek vhodných pilotů. Jedinými doplňovacími jednotkami pro proudové letouny však dosud byly II. (ex II./Erg.KG(J)) a III./EJG 2, což bylo samozřejmě málo.

Pro naše téma zajímavá V./EJG 2 tedy nakonec dostala nové zadání. Že to bylo myšleno vážně, potvrzují údaje Gen.Qu.2.Abt. z 20. dubna 1945²⁹, kde je jako typová výzbroj u I., II., III., ale také V./EJG 2, uveden Me 262, u IV./EJG 2 pak He 162. Z toho je patrné, že velení Luftwaffe soustředilo v této době doplňování stíhacích jednotek s proudovou technikou plně do odpovědnosti EJG 2***.

Výsledkem březnových a dubnových změn tak byla existence dvou doplňovacích jednotek EJG 1 a EJG 2, dohromady o devíti Gruppe. Letce na vrtulových typech měla na starosti EJG 1, EJG 2 se mohla soustředit na proudové stroje. K redukci celkového počtu Gruppe sice nedošlo, ale při porovnání činností jednotlivých Gruppe z konce března a zadání z poloviny února nalezneme shodu. Skutečně zde existovaly doplňovací Gruppe se zaměřením na typy

Bf 109 a Fw 190, na proudové Me 262 (a He 162) a části dvou Gruppe už byly nasazeny na východní frontě.

Poslední reorganizace doplňovacích stíhacích jednotek skončila. Celá akce však v této fázi války představovala pouhou štábní práci a na nějaké ovlivnění personální situace Luftwaffe neměla vliv. Ve vztahu k námi sledované jednotce můžeme prohlásit, že vzhledem k délce její existence byla pravděpodobně nejčastěji přejmenovávaným celkem v Luftwaffe. Můžeme to chápat buď jako výraz nedostatečné celkové koncepce Luftwaffe, nebo naopak důkaz o velké změně v náhledu na existující a potřebnou strukturu německého letectva. V každém případě však přišla pozdě.

Závěrečná fáze existence jednotky

Mezitím I./EKG(J), následně pod označením V./EJG 2, bez ohledu na výše popsané změny plnila svůj úkol. Zaznamenané ztráty při výcviku se plynule táhnou celý únor a březen 1945, další záznamy bohužel schází. Několik dochovaných letových deníků členů I./EKG(J) ale potvrzuje výcvikovou činnost na vrtulových strojích až do poloviny dubna 1945. Žádný z pilotních záznamů také nepotvrzuje změnu zaměření útvaru na proudovou techniku a také skladba identifikovaných letadel jednotky na konci války napovídá, že jí zůstala předchozí vrtulová technika. S velkou pravděpodobností nikdy žádná Me 262 nedostala, o nějakém výcviku na nich ani nemluví****.

Zrušení

Válečná situace Německa však už byla katastrofální a nastávalo poslední dějství účinkování Luftwaffe. Obecný nedostatek „všeho“ nutil OKL k rušení, v této situaci nepotřebných, útvarů. To se přirozeně dotklo zejména neoperačních částí. Karl Koller, jako náčelník Genst. OKL proto 21. dubna 1945 rozhodl instrukcí č. 20642 o zrušení většího množství jednotek v rámci Lfl.Kdo.Reich a Lfl. Kdo.6. Jednalo se o následující útvary:

- Stab./KG(J) 54
- I./KG(J) 54
- III./KG(J) 54
- III./KG(J) 6
- Stab./EJG 2
- I./EJG 2
- II./EJG 2
- IV./EJG 2
- V./EJG 2
- I./JG 2

Letuschopné stroje, spolu s piloty, měly být včleněny do stávajících jednotek. S ostatním personálem a vybavením má být nakládáno v souladu se směrnicí č. 1857 OKL. Org.St.Abt.2. Není zde specifikováno, do kterých konkrétních jednotek měla technika přejít, rozhodnutí bylo na Lfl.Kdo.Reich a Lfl.Kdo.6.

Vydáním rozkazu se rozhodnutí sice stalo platné, neznamenalo však jeho okamžité vyplnění. Muselo projít po služební linii až k vlastním jednotkám a každý podřízený orgán jej musel splnit vydáním svého vlastního rozkazu. Obvykle s vyšší mírou detailních informací o konkrétních krocích.

V./EJG 2 spadala do kompetence 9. Fliegerdivision, ta zase pod IX. (J)Flg.Korps, který byl součástí Lfl.Kdo.Reich. Jenomže právě 21. dubna 1945 byl celý IX. (J)Flg.Korps organizačně podřízen

* V původních dokumentech je název jednotky ve tvaru (Erg.) J.G.2.

** Je to pochopitelné, protože se zabývala výcvikem na vrtulových strojích, byť pro operace za každého počasí (Schlechtwetter).

*** Uvedenou změnu nemáme podloženu původním dokumentem. Jedná se pouze o náš vývod, založený na dokumentech z 20. 4. 1945.

**** Existuje záznam o ztrátě Me 262A-1, W.Nr. 110655 (dne 2. 3. 1945, Ofhr. Horst Metzbeband zahynul poblíž Dillingenu) ze stavu I./EKG(J), ale zřejmě se jedná o záměnu s IV./EKG 1.

Lf.Kdo.6, která měla dále, skrze Luftgau VIII, zajišťovat jeho logistickou podporu. Rozkaz o zrušení V./EJG 2 tak obdržel jak Lf.Kdo.Reich, tak i Lf.Kdo.6 s Luftgau VIII. Boje o Berlín navíc o tři dny později 25. 4. 1945 přinutily OKL dočasně podřídit celý IX. (J)Flg.Korps Lf.Kdo.6 i operačně. Luftflotte 6 tak disponovala kompletním velením nad útvary IX. (J)Flg.Korpsu, tedy i 9. Flg.Div. To nám dává možnost sledovat v dokumentech Lf.Kdo.6 celý proces rušení jednotek z rozkazu OKL z 21. 4. 1945.

Již o dva dny později, tzn. 23. 4. 1945³⁰, zaslal náčelník generálního štábu Lf.Kdo.6 Gen.Maj. Klees dálnopis na operační štáb Luftwaffe* a v kopii též na G.d.J. a Lg.VIII, s návrhem na začlenění už delší dobu nevyužitého personálu „I.Erg./K.G.(J)“⁴. Jejich 1 600 mužů se nacházelo v Plzni a Klees je plánoval zařadit k jednotkám ochrany letišť, popřípadě jimi doplnit pozemní vojsko... Dokument ukazuje, že rozkaz vydaný OKL byl platný v den vydání a oslovené podřízené složky se to dozvěděly ihned. Ihned také začaly plánovat reálné provedení rozkazu. Ve stejný den formuloval zprávu o zrušení výše uvedených útvarů také Gen.Qu.2.Abt.

První skupinu postižených jednotek – Stab./KG(J) 54, III./KG(J) 54 a III./KG(J) 6 – zahrnuje velení Lf.Kdo.6 do svého rozkazu 25. 4. 1945³¹, kdy směrem k IX. (J)Flg.Korpsu a Lg.Kdo.VIII oznámilo jejich zrušení. Provedení instrukce mělo být oznámeno do 3. 5. 1945.

Další rozkaz, vydaný o den později, rušil Stab a I./JG 2 a přesouval veškeré jejich vybavení a personál ke II./JG 2³². Zároveň jednotku podřizoval k 26. 4. 1945, 18.00, z Lw.Kdo.West pod IX. (J)Flg.Korps pro ochranu letišť proudových letadel.

Ve stejný den (26. 4. 1945) odeslал také rozkaz o zrušení „V./(E)JG 2 = frühere I./(E)K.G.J.“^{**}. Stroje a piloti měli být k dispozici IX. (J)Flg.Korpsu, vybavení a vozový park včetně řidičů k Lg.Kdo.VIII. Zbýlý personál byl určen k zařazení do Panzerkorps Hermann Göring, dle dřívější instrukce z 24. 4. 1945³³.

K ostatním Gruppe EJG 2 nemáme podobné dokumenty k dispozici, nicméně musely být vydány. V grafickém znázornění jednotek Luftwaffe z 20. 4. 1945³⁴, který byl využíván i v pozdějším období, je u všech částí Erg.JG 2 mimo III. Gruppe červenou tužkou vyznačené jejich zrušení s datem 25. 4. 1945.

Tím bylo rozhodnutí OKL o zrušení této skupiny jednotek z pohledu druhé úrovně velení ukončeno^{***}. Předpokládáme, že záměrem bylo ukončit proces zrušení do 3. 5. 1945, tak jak to bylo zmíněno v souvislosti s Stab./KG(J) 54, III./KG(J) 54 a III./KG(J) 6.

* A také na jeho organizační oddělení, tedy OKL Gen.Qu.Org.Abt.(2.Abt.).

** Za zmínku stojí označení rušeného doplňovacího útvaru, kde je zmíněno jeho předchozí označení I./EKG(J). Je vidět, že změna na V./EJG 2 z 26. března 1945 se ještě příliš nevízila.

*** Pozornému čtenáři jistě neunikla absence I./KG(J) 54. Nesrovnalostí jsme se zabývali v publikaci Messerschmitt Me 262s of KG & KG(J) units.

Není jasné, zda také nižší úroveň struktury velení, tzn. IX. (J) Flg.Korps a následně 9. Flg.Div., vydaly své rozkazy, ale zřejmě ano. Nejde ani tak o samotné vydání, to bylo jejich povinností, ale spíše o čas – zda rozkazy stihly vydat. Prozatím žádný z nich nemáme k dispozici.

Proto také není zřejmé, zda skutečně proběhl přesun, alespoň některého, leteckého personálu, letadel a ostatního vybavení nebo pozemního personálu k jiným jednotkám. Vzhledem k pozdnímu datu vydání rozkazu se toho asi do konce války mnoho neuskutečnilo. Navíc můžeme v této době opravdu hovořit o závěrečném organizačním zmatku. Přesto nelze takovouto možnost jednoduše odsunout jako nereálnou, protože mnoho letadel, nepochybně náležejících do V./EJG 2, bylo po skončení války nalezeno na jiných letištích, než jednotka používala. Nelze samozřejmě vyloučit přelet v samém závěru konfliktu se snahou personálu dostat se do západního zajetí. Nejvíce letadel V./EJG 2 zůstalo na operačních základnách jednotky, tedy v Českých Budějovicích, Plzni a Ansbachu. Na posledně jmenované je navíc patrné, že leteckou techniku zničil vlastní personál.

Dokumenty jsou podloženy přesuny techniky od Erg.KG(J) k JG 2, konkrétně její 10. a 11. Staffel³⁵. V zachycené zprávě z 19. 4. 1945 se hovoří o přijetí čtyř strojů z Erg.KG(J) k 10./JG 2 a jednoho, konkrétně Fw 190A-8, W.Nr. 177900, do 11./JG 2. Uvedené převzetí letadel ale ještě nesouviselo s rušením jednotky, ale s urputnou snahou o posílení zdecimované JG 2 v bojích o Berlín^{****}.

Některé Bf 109 a Fw 190 se mohly na několik dní stát součástí operačního útvaru. Jedná se o případy letadel, která zůstala na letištích, kde prokazatelně skončila svoji činnost bojová jednotka o níž navíc víme, že nedostatek techniky řešila podobným způsobem, tzn. přebíráním strojů z třeba i cvičných útvarů. Příkladem může být Bf 109G-14, W.Nr. 464609, „černá 13“ nalezený v Salzburgu, kam se na konci války uchýlily zbytky JGr. 27. Další dva Bf 109 ze 17./EJG 2 – „černá 23“ a „černá 26“, spolu s Aradem 96B, „modrá 49“, skončily svoji pout na základně v Mühldorfu. Z letiště působily v závěru války operační částí EJG 1. Posledním příkladem pak jsou některé Bf 109 zanechané na letišti ve Skutči. Zde kapitulovaly zbytky JG 77. Další stroje bývalé V./EJG 2 padly do rukou Spojenců na letištích v Prienu, Berlíně-Tempelhofu, s Fw 190A-6, „modrá 31“ Američané přelétli z Lince (nebo Plzně) do Ansbachu. Tyto náhodně rozeseté případy svědčí spíše o individuálním využití letadel na konci konfliktu. Více o těchto možnostech uvedeme v popisu jednotlivých strojů.

**** Více informací viz Messerschmitt Me 262s of KG & KG(J) units.

Výcviková činnost jednotky

Základním záměrem existence útvaru byla konverze bývalých bombardovacích pilotů na piloty stíhacích letadel, což znamenalo pilotáž vrtulových Bf 109 a Fw 190, později i proudových strojů. Reálně se však v rámci této jednotky piloti učili ovládat standardní vrtulovou stíhací techniku. Adepty na precvičení mohli být původně bombardovací piloti nebo piloti z leteckých škol, většinou určených pro bombardovací nasazení. Nakonec se zde mohli objevit i absolventi jiných škol, ale také učitelé létání nebo snad i operačních útvarů, jejichž profese už nebyla ve změněné koncepci Luftwaffe třeba nebo byla silně početně okleštěna.

Běžně tak měl personál, před odesláním ke KG(J) útvaru, projít přes Erg.Gr.IX. (J)Fl.Korps (pod jakýmkoliv názvem). Celkem nebylo důležité z jakého „zdroje“ adept přicházel. Můžeme ale říci, že příchozí nebyli v drtivé většině operační letci a většina absolvovala pouze výcvik. Zároveň je zřejmé, že se jednalo o letce především z leteckých škol pro vícemotorové letouny. V případě hotových bombardovacích pilotů přicházeli v úvahu jedinci, kteří se nezúčastnili první výcvikové vlny přímo u operačních jednotek (tento způsob byl, jak jsme popsali v předchozí studii, provizorní).

Skutečný stav věcí nejlépe dokreslují dochované letové deníky členů útvaru. Opět však musíme říci, že jejich počet je nízký na to, abychom z něj činili obecnější závěry. Poznatky založené na těchto dokumentech však ukazují minimálně možné varianty průběhu výcviku v Erg.Gr.IX. (J)Fl.Korps.

V jednom případě byl letec v předchozím čase příslušníkem bombardovací jednotky, i když pouze její doplňovací části. Jednalo se o Uffz. Gerharda Helmse, jenž před nástupem ke 4./EKG(J) na počátku března 1945 (v zápise v letovém deníku uvádí „4.Erg.KG.J. XI Fl K“ – znovu je patrné, jak se časté změny názvu útvaru nestačily vžit) působil v rámci 13./KG 53. Základní výcvik bombardovacího letce dokončil v závěru dubna 1944 u FFS C 10, od začátku června na něj navázal v řadách IV./KG 53 a zdokonaľoval se v pilotáži na He 111H-16. Poslední let vykonal 14. srpna 1944 a útvar byl 20. 8. 1944 zrušen. Helms zůstal až do nástupu ke 4./EKG(J) bezprizorní. Proč však do jejich řad vstoupil až v březnu 1945 nevíme. Jak zde svůj výcvik ukončil, také není zřejmé, protože po záznamu o posledním letu na Fw 190G-8 (A-8?) s označením „63“ dne 3. dubna 1945 deník nepokračuje. Není ani obvyklým způsobem uzavřen, tzn. zápisem a potvrzením o počtu absolvovaných letů v útvaru s podpisem velitele, což může naznačovat mimořádnou událost v osudech pilota.

Dalším z letců byl Obgefr. Friederich Haferland. Do I./EKG(J) přibyl na počátku února 1945 s náletem 25 hodin a 8 minut základního výcviku „A“ a 151 hodinami a 51 minutami absolvovaného výcviku úrovně „B“. Do Plzně dorazil z řad školy FFS B 8 ve Wiener Neustadt, kterou ukončil 24. 7. 1944 závěrečným zkušebním letem. K dalšímu létání se dostal až za šest měsíců. Mezi 6. únorem 1945 a 16. březnem 1945 (lety č. 419–456) prodělal v Plzni celkem 38 letů na typech Bü 181, Ar 96B, Fw 190S a A. Výcvik u I./EKG(J) (evidentně ve 4. Staffel) mu byl uzavřen zápisem po celkově 456. letu, i když nedatovaným, ale k operačnímu nasazení u nějaké jiné jednotky se již nedostal. Pro zajímavost uvedme, že Fw 190A pilotoval dohromady 67(!) minut, pak se věnoval okružním letům a nácvičku vzdušného boje na Bü 181. Přitom oněch 67 minut bylo rozděleno do 18 letů a z toho ještě plných šest proběhlo na dvoumístném Fw 190S-8. Nejdělsí let na typu Fw 190 trval 23 minut, ostatní nepřekročily pouhých 8 minut. V podstatě se jednalo o vzlet, okruh a přistání. Jakou úroveň ovládní Fw 190 měl pilot po takovémto „školení“ si lze představit.

Uffz. Kurt Ahrens byl leteckým žákem, který ukončil svůj výcvik ve škole FFS B 12 v Zeltwegu až na počátku srpna 1944. V té době už byly bombardovací útvary programově rušeny a školy s personálem omezovány. Ahrens tak 2. 8. 1944 absolvoval svůj poslední let (č. 357) v FFS B 12 na Ju 88A-7, „DE+JE“ a následující den byl ze školy vyřazen. Více než půl roku zůstal letec bezprizorní a teprve v polovině února 1945 dorazil do Plzně do řad I./EKG(J). Zde mezi 17. a 20. 2. 1945 absolvoval deset letů na Bü 181, Fw 44 a Ar 96B. Většinou pilotoval sám, pouze jeden let, na Ar 96 s číslem „46“ a označený jako „Umschulung“, provedl s instruktorem. To ale bylo v Plzni vše. Od 26. února 1945 působil Ahrens na základně v Raffeldingu, kde se stal příslušníkem I./KG(J) 27. Je zřejmé, že „výcvik“ u I./EKG(J) byl skutečně minimální.

Dodějme, že Kurt Ahrens zůstal u I./KG(J) 27 do 26. března 1945, kdy vyslyšel výzvu pro dobrovolníky k akci „Schulungslehrgang Elbe“ a odcestoval do Klecan. K operačnímu nasazení 7. 4. 1945 se ale nedostal³⁶. Nakonec participoval v dalším plánu Hajo Herrmanna, akci „Bienenstock“, kde zvládl mezi 15. a 18. dubnem 1945 tři lety s Ar 96, „G9+35“.

Výjimku mezi popisovanými letci představují bývalí učitelé létání. Ofw. Karl-Heinz Groth ukončil funkci pilotního instruktora ve škole FFS B 36 letem č. 2119 dne 22. 6. 1944. Na podzim

1944 provedl pouze tři přelety s různými Ju 88A (16. 9., a dva 22. 11. 1944). Až teprve 20. ledna 1945 se znovu vznesl do vzduchu, tentokrát za knípem Bü 181 v Českých Budějovicích při akrobatickém letu („Kunstflug“). Předpokládáme, že to bylo v rámci 1./EKG(J). Další tři lety na stejném typu uskutečnil mezi 23. a 24. únorem 1945. Vzhledem k jeho předchozím zkušenostem to pravděpodobně stačilo k tomu, aby mohl být 5. 3. 1945 odeslán do Gablingenu ke KG(J) 54. Zde prodělal několik dalších letů na Bü 181 a 12. března 1945 pak usedl do kokpitu Fw 190, „B3+ZL“. Jeho další osudy bohužel neznáme, protože zbylá část deníku schází.

Obdobným příkladem je Uffz. Gerhard Pahlke, jenž po základním výcviku zůstal u Blindflugschule 4, později FFS B 34, v Kastrup jako instruktor. Poslední let (č. 1219) provedl 1. 7. 1944, pak přešel do Luftkriegsschule (pravděpodobně L.K.S. 12) v Bug auf Rügen. Provedl několik letů s He 111 s označením „B2“ a „2B“, ale na konci srpna 1944 s létáním přestal. Od 1. 2. 1945 se stal příslušníkem 2./EKG(J) v Plzni a zahájil svůj výcvik stíhacího pilota („Jagdfliegerschule“). Ve svém poválečném podání uváděl, že jej absolvoval u „K.G. 1. (J.)“. První let zde uskutečnil 5. února 1945 v Plzni. Následoval pravděpodobně standardní postup přečvičení s úvodními lety na Bü 181 a Ar 96B a to včetně skupinového létání („Rotteneinsatz“). Po dvanácti dnech se poprvé seznámil s Bf 109 v letu, ještě však na dvoumístném Bf 109G-12 s označením „41“. Ještě ten samý den, po čtyřech(!) vzletech a přistáních, usedl do kabiny jednomístného Bf 109 s označením „6“ a provedl první sólový let na Messerschmittu. Následující tři dny pilně cvičil okruhy, aby 20. 2. 1945 prodělal první delší let v Bf 109 „29“ v trvání 38 minut*. Od začátku března se vrátil k letům na Bü 181 a Ar 96B a pokročil k nácvičce slétanosti ve větších skupinách až po „Verbandsflug“. Od 20. března pak následoval nácvičce letů s naváděním ze země – „Zielanflug“. Poslední let v rámci jednotky provedl 21. 3. 1945, pak byly zápisy v jeho letovém deníku řádně uzavřeny Lt. Laubnerem. Celkem měl na Bf 109 nalétáno 17 hodin a 15 minut.

Gerhard Pahlke zřejmě přešel k akci „Bienenstock“ pod vedením Hajo Herrmanna. Na samém konci dubna 1945 se přesunul v Ar 96B, „GK+LT“ z Pöckingingu do Klagenfurtu, odkud 5. a 6. května provedl dva bojové lety s Bü 181, „RP+KW“. Při druhém z nich byl sestřelen severozápadně od Steinamangeru a jeho kopilot Gefr. Günter Golz zahynul. Nicméně Gernard Pahlke válku přežil.

Kolik pilotů prošlo řadami doplňovací I./EKG(J) a dorazilo následně do nějakého KG(J) útvaru, podobně jako Kurt Ahrens nebo Karl-Heinz Groth, nevíme. Z výše uvedených příkladů je zřejmé, že „pobyt“ letce v EKG(J) značně závisel na jeho předchozích zkušenostech a také schopnostech přizpůsobit se nové technice. Počet „vycvičených“ osob tak zřejmě nebyl nijak vysoký, navíc skutečná činnost jednotky začala až na konci ledna 1945.

Rozsáhlý seznam příslušníků 3./EKG(J) uvedl při svém výslechu i Gefr. Arne Justus Rehaen v březnu 1945 (*viz příloha 6 na stranách 170–172 v tištěné publikaci*)³⁷. Zároveň sdělil, že v době jeho zajetí, tzn. na konci března 1945, bylo v útvaru okolo 50 frekventantů. Většina přišla ze zrušených bombardovacích jednotek, jednotlivci také z uzavřených škol, což byl právě jeho případ. Sám Gefr. Arne Justus Rehaen vstoupil do Luftwaffe až 8. 12. 1942 a první letecký výcvik prodělal v rámci FFS A 71 v Prostějově od května 1943 do 2. 1. 1944. Pak přešel do stavu FFS B 11 v Zeltwegu, kde se učil pilotáži na JuW 34, Ju 86, Ju 52, Ju 88, Fw 58

* Téměř všechny Bf 109 zmíněné v jeho letovém deníku jsou fotograficky zdokumentovány a jejich podobu naleznete v další části publikace.

a Si 204A, D. Od července 1944 omezoval létání silný nedostatek paliva. V září 1944 byl s jinými frekventanty odeslán do závodů koncernu Hermann Göring v Zeltwegu/Steiermarku jako předák (výroba částí lokomotiv, lodí). Po krátké nemoci na začátku ledna 1945 odešel dne 10. 1. 1945 z FFS B 11 ke 3./EKG(J) do Ansbachu, kam dorazil 15. 1. 1945. Svoji kariéru ukončil úletem do amerického zajetí 19. 3. 1945 (viz dále).

Další příslušníky jednotky se podařilo dohledat v seznamech ztrát (viz příloha č. 7 na straně 173 v tištěné publikaci), ale také například z výčtu přesunutých letců z I./EKG(J) k akci „Schulungslehrgang Elbe“ – Ogfr. Hans-Dieter Eitle, Ogfr. Wilhelm Gruber, Gefr. Alex Hendrik, Gefr. Will Holland, Fw. Rudi Netscher, Uffz. Helmut Reusch, Uffz. Rudi Schweizer, Ofw. Helmut Vieweg³⁸.

O jednotlivých letcích nemáme příliš informací. Zajímavou postavou byl například Robert Eck. V roce 1941 sloužil v řadách 1./KG.z.b.V. 1 a v závěru roku přešel k 1.(Go)/KG.z.b.V. 1. V květnu 1942 znovu změnil útvar a ocitl se u 1./LLG 2, kde

absolvoval výcvik na kluzácích DFS 230. Po roce změnil své zařazení na 3./LLG 2. V úvodu roku 1944 přešel ke KG 200. Nasazení však ubývalo a tak v samém závěru března 1945 (24. 3. 1945) přibyl do řad 4./Erg.KG(J). Zda ještě prošel nějakým výcvikem, není jasné, ale válku přežil. Procesem přecvičení na stíhací roli skutečně neprocházeli pouze bývalí piloti bombardovacích jednotek.

Jako jistou zajímavost můžeme jmenovat i Dr. (med.) Dietera Bischoffa³⁹, jenž ještě na konci března 1945 (30. 3.) přibyl do Stab I./EKG(J) jako lékař.

Přestože je záznamů malé množství, věnujeme zde krátkou zmínku i instruktorům. Oni byli těmi, kteří měli z různorodých letců „vyrobit“ adepty pro boj s bombardovacími svazy. Podařilo se identifikovat následující z nich: Lt. Lampe, Lt. Laubner, Fw. Waldenmeier, Fw. Schmidt, Fw. Höller (Hüller?) a Bethe.

Všechna jména pocházejí z letových deníků dříve zmiňovaných letců. Bohužel o jejich konkrétních osudech se nám nepodařilo dohledat vůbec nic.

Velitelský sbor

Velitelský sbor je důležitou částí jednotky s velkým vlivem na její kvalitu. V případě Erg. Kampfgruppe (J) byl na samém počátku 21. 11. 1944 do jejího čela jmenován Hptm. Walter Engel⁴⁰. Zkušený důstojník a pilot, který začínal u leteckého průzkumu, ale následně působil u bombardovacích KG 3 a KG 4. Dokonce zastával funkci Verbandführerslehrgang KG 101, takže s vedením výcviku měl zkušenosti. Po redukci bombardovacího letectva prodělal přecvičení na nočního stíhače a stal se příslušníkem NJG 5. Velitelem Erg. Kampfgruppe (J) byl pouze krátce* a už 10. 12. 1944 jej vystřídal Hptm. Walter Grasemann⁴¹. Také on byl velice zkušeným bombardovacím pilotem a od roku 1940 byl příslušníkem KG 27. Ještě 24. listopadu 1944 se stal velitelem IV./KG 27 (přestože je už 10. 11. 1944 vedena jako zrušená; proces trval nějakou dobu a po celý tento čas stále fungovaly všechny její organizační struktury včetně velení). Po jejím skutečném zrušení převzal velení doplňovací Erg. Kampfgruppe (J). Ve funkci vydržel až do března 1945.

Post technického důstojníka jednotky zastával Hauptmann (Hptm.) Hesse, jak potvrdila zpráva technického zástupce firmy Messerschmitt z cesty po jednotkách vyzbrojených letouny firmy. Pravděpodobně se jednalo o Hptm. Willyho Hesseho, který od října 1943 působil ve funkci „Techn.Offz. a Ia“ u štábu IV./KG 27⁴².

Něco málo je známo také o velitelích jednotlivých Staffel. Dietrich Minnigerode⁴³ byl prvním velitelem 1. Staffel. Do dubna 1943 působil v Letecké škole FFS C 11, poté však byl k dispozici úřadu Angriffsführer England. Od července 1944 v hodnosti Hptm. velel 7./KG 27, od začátku září 1944 pak 12./KG 27. Dne 21. 11. 1944 obdržel funkci Staka 1./Erg.KG(J) v níž vydržel do 11. 12. 1944.

Nahradil jej Hptm. Gerhard Lucke⁴⁴, bývalý příslušník 5./KG 51, od února 1943 velitel 2./KG 6. V červenci stejného roku převzal velení 11./KG 6. Od 1. 9. 1944 dočasně vedl IV./KG 6 a od 15. 12. 1944 až do března 1945 pak 1./Erg.KG(J).

Druhou Staffel vedl Hptm. Adolf Fischbach⁴⁵, velice zkušený bombardovací letec a důstojník, sloužící v Luftwaffe od října 1938. Po výcviku a úvodní službě u KG 38 a KG 26 zakotvil na začátku roku 1942 u 6./KG 27. V červnu 1943 převzal velení nad 4./KG 27, od března 1944 pak 11./KG 27. V této době už dosáhl hodnosti

Hptm. Ještě v září 1944, tedy v době omezování činnosti jednotky, vedl 13./KG 27, u které zůstal až do jejího zrušení. Následně obdržel velení 2./Erg.KG(J). V únoru 1945 přešel k pozemní jednotce. Válku přežil a na svém kontě má 446 akcí.

Hptm. Kurt Wilde⁴⁶ byl od roku 1942 příslušníkem I./KG 55. Hodnosti Hptm. dosáhl v lednu 1944 a od března velel 13./KG 55. Po jejím zrušení převzal velení 3./Erg.KG(J), ale vydržel zde pouze do 30. 11. 1944. Odpovědnost velitele útvaru místo něho převzal další velice zkušený letec Hptm. Georg Fandler⁴⁷. Ten svoji kariéru spojil s KG 51, v jejíchž řadách byl dvakrát sestřelen. Po prvním sestřelu v květnu 1941 dokonce padl do britského zajetí (po 17 hodinách na záchraném voru), byl však repatriován. O rok později byl hospitalizován po sestřelu ruskými stíhači. V dubnu 1943 sloužil jako Stafu u 1./KG 51, v lednu 1944 byl ale přeložen ke III./KG 6 a převzal velení 9./KG 6. Tu vedl až do října 1944 a v jejích řadách byl v červenci stejného roku povýšen do hodnosti Hptm. Od začátku prosince 1944 do ledna 1945 pak velel 3./Erg.KG(J). Ještě v květnu 1945 sloužil jako Staka u IV./KG 76. Dalším velitelem 3. Staffel byl Hptm. Dold, jak uvedl zajatý příslušník jednotky Gefr. A. J. Rehaen v březnu 1945⁴⁸. S velkou pravděpodobností šlo o Ottmara Dolda, od roku 1940 příslušníka KG 27. S útvarem prošel v aktivním nasazení celou válku, od konce roku 1942 zastával funkci Techn. Offz. Stab./KG 27. Od 15. 10. 1944 vedl 9./KG 27, později 9./KG(J) 27⁴⁹. Ve funkci skončil v polovině prosince 1944, kdy následně převzal velení nad 3./EKG(J).

Stejný zdroj vyjmenoval při svém výslechu i další osoby ve vedoucích funkcích 3. Staffel. Ia důstojníkem byl Oblt. Richter, T.O. pak Lt. Schurr, Ic důstojníkem Fw. Engelhardt.

Ze zrušené IV./KG 55 se rekrutoval i velitel 4./Erg.KG(J) Oblt. Harald von der Lüche⁵⁰. V jednotce sloužil od července 1943, velitelem 12./KG 55 byl od srpna 1944, tedy v jejím závěrečném období. Po vytvoření doplňovacího útvaru převzal velení 4. Staffel a vydržel zde do konce války.

Výše uvedený výčet ukazuje, že na velitelských postech působili velice zkušení důstojníci s dlouhou velitelskou a operační praxí. Většina jich pocházela z KG 27 a 55, někteří přišli z KG 6. S vedením jednotky tedy zřejmě neměli žádný problém. Otázkou však zůstává, jak to bylo s jejich schopnostmi zhostit se nové role výcviku stíhacích pilotů...

* Walter Engel nadále působil u NJG 5. Z celkem 27 akcí jako noční stíhač si nárokoval 10 vítězství, ale také byl dvakrát sestřelen. Celkem absolvoval 266 operačních letů. Zahynul za nevyjasněných okolností v květnu 1945.

Operační technika

Plánovaný a skutečný stav jednotky

Zajímavé údaje poskytují původní dokumenty o celkové síle jednotky. Tou se vždy rozuměly cvičné stíhací, pro tento druh útvaru v podstatě „operační“, typy, tedy Bf 109 a Fw 190. Již jsme zmínili, že prvotní úvahy z října 1944 předpokládaly sestavu 68 letadel, členěných na čtyři stroje štábu a čtyři Staffel po 16 letadlech.

S krátkou polemikou o přejmenování na II./(Erg.)JG 2 byla svázána i změna celkové organizace a síly, jež se promítla do jejího grafického znázornění*. Obdobně jako u dalších Gruppe útvaru (tzn. (Erg.)JG 2) činil předpokládaný počet Bf 109/Fw 190 122 kusů⁵¹. První podložená zmínka o skutečném stavu pochází až z 30. listopadu 1944, kdy II./(Erg.) JG 2 „očekávala příchod“ 94 letadel – 63 Bf 109 a 31 Fw 190⁵². Přidělování strojů zajišťovalo, na příkaz Lw.FüSt., oddělení Gen.Qu.6.Abt., které se v otázce počtu řídilo platným rozkazem/nařízením/předpisem. O výše uvedeném počtu 94 strojů muselo rozhodnout v listopadu 1944 a evidentně už mělo k dispozici uvažovanou sílu jednotky (míněno II./(Erg.)JG 2) o 122 letadlech. Jinak by nerozhodlo o přidělení více než 68 strojů, jak předpokládaly dřívější úvahy.

Souhrnné měsíční zprávy oddělení Gen.Qu.6.Abt. o přijaté a rozdělované letecké technice obsahují jak celkové údaje za celé období, tak i denní přehledy přidělování letadel ve speciálních případech. Do nich spadal i plán vyzbrojování IX. (J)Flg.Korpsu. První zmínku nalezneme v listopadové zprávě, která však vykazuje údaje a to jak podrobné, tedy denní, tak i souhrnné, pouze pro „operační“ útvary – KG(J) 6, 27, 30 a 55. Celkem jim bylo přiděleno 78 Bf 109 a 16 Fw 190 pro stíhací („operační“) účely a doplněno ještě o 16 ks „cvičných“ Bf 109⁵³. Připomínáme, že se jednalo o rozhodnutí Gen.Qu.6.Abt., ne o fyzický příchod stroje k jednotce. Pod letouny pro stíhací účely se skrývají operační varianty uvedených typů, tzn. Bf 109K-4 a G-10 a Fw 190A-8/9/R11, cvičnými Bf 109 se rozuměly verze pro výcvik, tedy Bf 109G-6 (G-14) a G-12.

O strojích pro doplňovací útvar zde bohužel není zmínka. A to jak v celkovém souhrnu, tak i denních záznamech. Přitom, jak jsme uvedli výše, samotný útvar už informaci o přidělení 94 kusů Bf 109 a Fw 190 měl. Vysvětlení by se mohlo skrývat ve faktu, že Gen.Qu.6.Abt. skutečně rozhodl o přidělení tohoto počtu letadel, ale ještě jej nerozpracoval detailně, tedy do konkrétních typů. Musíme mít na mysli, že prioritním a mnohem důležitějším úkolem bylo v této době vybavit leteckou technikou vlastní KG(J) jednotky, protože úvodní fáze výcviku měla proběhnout v jejich režii. Doplňovací útvar byl třeba až později a proto nebyla rozhodnutí o přidělení techniky, navíc čistě výcvikové, tzn. v drtivé většině opravované, třeba okamžitě. Z dalších podkladů navíc vyplývá, že úřad reálně vykázal přidělení celého tohoto počtu letadel k Erg. KG(J) ve svých dokumentech až o měsíc později.

Po definitivním rozhodnutí o názvu jednotky na Erg.Gr. IX(J) Flg.K. v polovině prosince 1944 se sice do dokumentů vrátil i původně plánovaný počet letadel (68 kusů; záznam k 10. 12. 1944), ale reálně už jednotka vykázala 26 Fw 190 a 47 Bf 109 ve stavu a příchod dalších 21 letadel očekávala⁵⁴. K tomuto konkrétnímu datu jsou tedy skutečný počet letadel a předpokládaný počet strojů dle oficiálních dokumentů v rozporu.

V prosinci už v souhrnných měsíčních záznamech Gen.Qu.6.Abt. najdeme vedle letadel pro KG(J) útvary i rozhodnutí o celkovém přidělení 60 Bf 109 a 31 Fw 190 pro „Erg.Gr. IX(J) Flg.K.“⁵⁵. K tomu je ještě zvláště specifikováno přidělení dvou Bf 109G-12 ke stejnému útvaru. Všimněme si, že dohromady šlo o 94 letadel, tedy téměř stejný počet (rozdíl je jeden kus), jaký zaznamenaly výše citované dokumenty o II.(Erg.)JG 2 z listopadu 1944. Z toho vyvozujeme, že úřad Gen.Qu.6.Abt. vykázal své listopadové rozhodnutí až o měsíc později. V denních záznamech přidělování bohužel nejsou, mimo dva citované Bf 109G-12, uvedeny žádné konkrétní letouny k Erg.Gr. IX(J)Flg.K. Také tato skutečnost je neobvyklá. Denní seznamy rozdělování letadel se vázaly jen a právě na speciální případy a jsou v dokumentech Gen.Qu.6.Abt. pečlivě vedeny až do dubna 1945. Možné vysvětlení předložíme později.

Reálnou prosincovou situaci s technikou jednotky odhalují další zdroje. Na pomoc si můžeme vzít dokumenty o stavech a pohybech letecké techniky v útvech Luftwaffe (Flugzeugbewegungsmeldungen)⁵⁶. Ty v listopadu 1944, v souladu se skutečností, nezaznamenaly žádný stroj ve stavu Erg.KG(J) a dokonce ani samotnou jednotku. O měsíc později však bylo vše jinak a útvar hlásil následující data – viz tabulka na straně 20 v tištěné publikaci.

Jak je zřejmé, jednotka obdržela v prosinci 1944 dohromady 75 kusů Bf 109G-6, G-10, G-14 a Fw 190A-9. Mimo jeden případ odchodu letounu na opravu však vzápětí odeslala ze svého stavu k jiným útvarům 19 letadel. Tímto snížením bychom mohli vysvětlit výše popisovaný rozpor mezi plánovaným počtem 68 strojů („Erg.Gr.IX(J)Flg.K.“) a reálně vyšším stavem u jednotky v polovině prosince. To znamená, že po definitivním rozhodnutí o organizační struktuře útvaru a tím také o jeho síle, byla nadbytečná technika odeslána do jiných jednotek (pravděpodobně také cvičných). Na konci měsíce disponovala Erg.Gr. IX(J)Flg.K. reálně celkem 55 letadly.

Pokud je naše vysvětlení správné, ukazuje, jak těsně souvisela rozhodování o změnách v organizaci a členění jednotek, včetně jejich rušení a vzniku, s prací oddělení odpovědného za jejich přidělování. Pokud se změnila struktura útvaru, musel Gen.Qu.6.Abt. řešit otázky jejího vyzbrojení nejenom po stránce typové skladby, ale také správného počtu. Technika nemohla být přidělována a odebírána bezdůvodně a nějakým jiným subjektem než Gen.Qu.6.Abt.

Nesrovnalosti záznamů však pokračují. V lednu 1945 oddělení Gen.Qu.6.Abt. zaznamenalo a vykázalo detailní, tedy denní, rozhodnutí o přidělení konkrétních 125 strojů⁵⁷ k „E.K.G.(J)“. Záznam vždy obsahuje nejenom (více méně) přesný typ letounu a jeho počet, ale také příslušnou Staffel jednotky. Například „1./E.K.G.(J) IX. Flg.K.“. Typově se skládaly z Bf 109G, G-6, G-6/U4 a G-12 a Fw 190A, A-6. Nicméně souhrnné lednové údaje žádný letoun k Erg.Gr. IX(J)Flg.K. neuvádí. Opět je tedy rozpor mezi dvěma dokumenty jednoho úřadu, tentokrát však opačný než v prosinci 1944. Zatímco celkové počty přidělení techniky k Erg.Gr. IX(J) Flg.K. nezaznamenávají, denní svodky potvrzují 125 případů.

Dle našeho názoru však Gen.Qu.6.Abt. nerozhodl v lednu 1945 o „dalších“ 125 kusech techniky, ale denní záznamy se vztahují na již dříve, v souhrnném dokumentu avizované, přidělení 94 letadel z prosince. Jednoduše skutečná práce s přidělením konkrétních letadel byla provedena (a zanesena do dokumentů) až v lednu 1945.

Nevyjasněný však zůstává počet 125 letadel, protože jak víme, od definitivního ustavení jednotky jako Erg.Gr. IX(J)Flg.K. byl její plánovaný stav 68 strojů. Zde však musíme připomenout,

* Předpokládáme, že šlo o reálně uvažovaný počet letadel jednotky, podložený předpisem K.St.N.

že v lednu 1945 prošla jednotka další zásadní změnou – na základě Erg.Gr. IX(J)Flg.K. vznikla I./EKG(J). O této změně sice víme, ale neznáme její další atributy, jako je například organizační členění I./EKG(J). Příslušné dokumenty Lw.FüSt. nebo Gen.Qu.6.Abt. nejsou k dispozici. Předpokládáme však, že se s názvem změnila i struktura nového útvaru a to podle předpisů ostatních stíhacích doplňovacích jednotek (tzn. E.JG 1 a E.JG 2). Ty disponovaly v plném stavu 162 (čtyři Staffel) resp. 122 (tři Staffel) stroji^{*58} na jednu Gruppe. Celá úvaha je pouze naše spekulace, nicméně předpoklad o navýšení velikosti útvaru na 162 letadel není v rozporu s modelem ostatních doplňovacích jednotek.

V podstatě se opakovala situace z prosince 1944, kdy Gen.Qu.6.Abt. reagoval na změny při přechodu od II.(Erg.)/JG 2 na Erg.Gr. IX(J)Flg.K. Nyní musel stejně vyřešit další reorganizaci z Erg.Gr. IX(J)Flg.K. na I./EKG(J), která s sebou (s velkou pravděpodobností) přinesla (opětovně) navýšení plánovaného stavu jednotky. Lednové denní záznamy přidělování techniky tak souhrnně zachycují nejenom dříve přijaté rozhodnutí o vyzbrojení 94 stroji, ale také (možné) navýšení celkového počtu techniky na 162 kusů při reorganizaci na I./EKG(J).

Možná poněkud zdoluhavému vysvětlování okolo síly jednotky jsme se věnovali proto, abychom se co nejvíce přiblížili k odpovědi na otázku, kolika kusy letecké techniky vůbec kdy útvar mohl disponovat. Na základě předchozích faktů tak můžeme říci, že jednotka pod názvem I./EKG(J) měla plnit své zadání s tabulkovými 162 letadly.

Jak jsme již uvedli, oficiální záznamy o síle jednotky končí 10. ledna 1945. V dalším období máme k dispozici pouze údaj Gefr. A. J. Rehaena, který při výslechu po svém přistání za spojeneckými liniemi 19. 3. 1945 uvedl, že k tomuto dni měla 3. Staffel jednotky umístěná v Ansbachu k dispozici:

„38 x Me 109 G-6, G-14, K-4 (pouze několik);

6 x Ar 96;

6 x Bucker 181;

*2 x Fw 44 "Stieglitz"^{*59}.*

I když vezmeme v úvahu přesnost údajů uváděných zajatci při výsleších, počet 38 operačních Bf 109 na Staffel nám dává odhad síly celé jednotky na 4 × 38 strojů, tedy 152 kusů. To se poměrně dobře shoduje s našimi předešlými úvahami.

Zda ke změnám ve stavu došlo také při poslední reorganizaci na konci března 1945, kdy došlo znovu ke změně názvu, tentokrát na V./EJG 2, nevíme. „Typ“ jednotky však zůstal stejný. Nicméně pokud vezmeme v úvahu též změnu zaměření na proudovou techniku (Me 262), pak jedna Gruppe E.JG 2 operující s Me 262 (tedy III./E.JG 2) disponovala pouze třemi Staffel a celkově 122 kusy letadel⁶⁰. To se však pohybujeme na čistě teoretické rovině, protože útvar Me 262 nikdy nedostal a navíc byl stále organizován do čtyř Staffel.

Je samozřejmé, že rozhodnutí o přidělení techniky není to samé, co její skutečná dodávka. Poslední ověřený údaj o počtu techniky Erg.Gr. IX(J)Flg.K. pochází z 10. ledna 1945, z doby, kdy ještě nebylo dokončeno její vyzbrojování. Zda se někdy dostala na plánované počty není jasné, ale informace uvedená Gefr. A. J. Rehaenem by tomu nasvědčovala. Z pohledu dostupnosti techniky je to možné, neboť využívala většinou opravené letouny. Také značné množství fotograficky identifikovaných letadel jednotky zanechaných na různých letištích po skončení války napovídá, že disponovala větším počtem techniky.

Typová skladba

Samotné zaměření doplňovacího útvaru určovalo skladbu jeho typové výzbroje. Protože hlavní náplní byla příprava pilotů na operační pilotáž Bf 109 a Fw 190, musely být tyto dva typy logicky nejvíce zastoupeny v jeho výzbroji. Pro nácvič dalších činností, které nevyžadovaly nutně stíhací letoun, obdržela jednotka ještě další druhy letadel.

Ojedinělým dokumentem o typové skladbě je měsíční hlášení o stavu techniky z prosince 1944⁶¹. Podle něho disponovala jednotka na konci měsíce 55 kusy Fw 190A-9, Bf 109G-6, G-10 a G-14. Podobně podrobné údaje, až do úrovně varianty, zaznamenaly také lednové denní záznamy Gen.Qu.6.Abt.⁶² o přidělování letadel. Zmiňují varianty Bf 109G-6, G-6/U4, G-12 a také Fw 190A-6.

K dalším úkolům výcviku se využívaly především Arada 96B, Bü 181, Go 145A a Fw 44J, ve stavu se však objevil i He 111H-10. Jsou doloženy útržkovitými záznamy z dalších dokumentů (seznamy ztrát), z letových deníků a fotograficky. Průběžná hlášení o stavu personálu a techniky uvádějí tyto pomocné stroje pouze jednou⁶³. K 20. 12. 1944 potvrdila jednotka vlastnictví šesti „Ar 96“, z toho čtyř v operačním stavu a tří „Bü 181“, z toho dvou schopných nasazení. Jejich počet nepochybně ještě narostl, což vyplývá z porovnání výše uvedených čísel a identifikovaných Ar 96B a Bü 181B/C v letových denících příslušníků jednotky. Bohužel nějaký další podložený údaj o počtu těchto strojů není, vyjma faktů uvedených Gefr. Rehaenem v březnu 1945, k dispozici.

Fotografie částečně potvrzují údaje z dokumentů. U Bf 109 tvořil letový park v drtivé většině Bf 109G-6 (G-6/U4), následován Bf 109G-14 (i když pravděpodobně bez systému MW 50) a G-12. Pouze jeden, velice nekvalitní záběr zachycuje v Plzni Bf 109, který by mohl být interpretován jako G-10, bohužel nenese žádné taktické označení charakteristické pro jednotku. U Fw 190A prozatím není znám snímek varianty A-9 tohoto útvaru.

Fotografie však potvrzují zařazení dalších variant. U Bf 109G to je Bf 109G-6/AS (G-14/AS?), „černá 26“ nalezený na letišti v Mühlendorfu. Jeho označení nepochybně svědčí o jeho předešlém vlastníkovi – 2./EKG(J) resp. 17./EJG 2. Stejná varianta zůstala zanechána na letišti v Českých Budějovicích, tentokrát pod označením „bílá 34“. Bf 109 s motory DB 605AS se tedy do výzbroje prokazatelně dostaly. Jako výjimku musíme vést i informaci Gefr. A. J. Rehaena o několika Bf 109K-4 ve stavu 3./EKG(J) v Ansbachu v březnu 1945⁶⁴, jejíž platnost nelze ověřit.

U Fw 190 je těžké určit přesnou variantu verzí Fw 190A neboť během oprav mohl být trup kombinován s křídlem novějšího provedení. O přesné variantě tak lze v těchto případech mluvit jen s určitými pochybnostmi. To můžeme vztáhnout na stroj „modrá 33“, pravděpodobně varianty A-4, jiné snímky ukazují Fw 190A ve variantách A-6, A-7 a A-8. Stejně tak je zřejmé, že jednotka operovala s dvoumístnými Fw 190S. Minimálně lze hovořit o dvou kusech, „modrá 41“ zachyceném fotograficky a „61“ zaznamenaném v letovém deníku Gerharda Helmse (pokud se nejedná o chybu v zápise a nešlo o stejný stroj).

Bez pochybností je potvrzeno zařazení varianty Fw 190D-9 v podobě stroje W.Nr. 211115, „modrá 18“ z Plzně. Další Fw 190D-9 a také D-13 zanechané v Plzni však nemají označení jednotky a s velkou pravděpodobností náležely spíše do stavu JG 2, jejíž rozptýlené části se dostaly i do Plzně.

U čistě cvičných typů hovoří dobové dokumenty pouze o „Ar 96“ a „Bü 181“. Přesnější určení variant umožňuje znalost několika sériových čísel Ar 96B. Ty je určují jako varianty B-1 a B-7, nepochybně však mohly být ve stavu i jiné. Podobně je to i u druhého cvičného typu, u kterého známe variantu – Bü 181C-3,

* Počet se odvíjel od počtu vytvořených Staffel, přičemž jednu Staffel tvořilo 60 strojů. Gruppe měly tři, čtyři nebo pět Staffel, ke kterým se připočítaly dva stroje štábní letky.

W.Nr. 120504 z I./EKG(J) poškozeném 2. února 1945. *Souborné typové skladby naleznete v tabulce na straně 23 v tištěné publikaci.*

Zdroje letecké techniky

Zdrojem letecké techniky Erg.KG(J) a to jak „operačních“, tak i čistě cvičných typů, byly zejména opravní. Je to logické, protože se jednalo o útvar cvičný, kde se vždy využívala starší, opravená nebo repasovaná technika. Nepochybným dokladem je znovu citované pravidelné měsíční hlášení jednotek o svém leteckém vybavení z prosince 1944⁶⁵. Z celkově dorazivších 75 kusů letadel bylo celých 66 strojů z opraven, zbytek pocházel z výroby.

Nejprve se věnujme nové technice. Prosincový záznam jasně hovoří o tom, že novými letouny („Neufertigung“), tzn. dodanými přímo z výroby, byly pouze Bf 109G-14. Důvodem dodávek nových Bf 109 ke cvičným účelům jsme se zabývali v minulé studii. Letecký průmysl nebyl v inkriminovaném období schopen pokrýt požadavky výrobců typu Bf 109 na systémy MW 50 a nově vyrobené Bf 109G-14 nakonec Luftwaffe akceptovala bez této výbavy⁶⁶. U Bf 109 byla nejvíce postižena továrna Erla a její Bf 109G-14 sérií 462–464⁶⁷. Takové se ve stavu I./EKG(J) skutečně nacházely. Celkem 1 009 podobně klasifikovaných strojů (nejenom kvůli chybějícímu MW 50, ale především kvůli neschopnosti vybavit je s výkonnějšími motory DB 605AS a D) Luftwaffe přesunula rovnou k výcviku⁶⁸.

Podobně se podařilo identifikovat minimálně tři případy přidělení nově vyrobených Ar 96B-7 z produkce firem Avia a Letov v protektorátu Čechy a Morava. Stroje převzaté zástupci Luftwaffe v lednu a únoru 1945 odešly rovnou do řad EKG(J).

Jako další „zdroj“ techniky musíme zmínit i možnost přebírání letadel od jiných jednotek. V souvislosti s námi popisovaným útvarem to žádný z dochovaných dokumentů nezmiňuje, naznačují to však fotografické prameny. Poměrně dobře je známa série fotografií Bf 109G-14, W.Nr. 4645xx, „žlutá 25“ z plzeňského letiště s emblémem okřídleného Gryfa na krytu motoru. Znak byl po celou dobu války užíván bombardovací jednotkou KG 55. Ta byla také součástí transformace bombardovacích útvarů na KG(J) a na podzim 1944 obdržela techniku k přecvičení. V jejím případě to byly Bf 109G-6, G-12 a Fw 190A-3/8⁶⁹. Z fotografií vyplývá, že znak své jednotky vytvořili příslušníci KG(J) 55 i na těchto stíhacích strojích. Snad pokračovali v tradici, protože své letouny (He 111) takto „zdobili“ už od samého začátku války.

Výše uvedený Bf 109G-14 však na snímcích z Plzně nese jasné označení 18./EJG 2 (ex 3./EKG(J)). Od KG(J) 55 se letoun mohl k jednotce dostat dvěma způsoby. Buď standardním předáním v době, kdy KG(J) 55 obdržela novou techniku a tento stroj se stal nadbytečným. O takovém případě však nemáme žádný dobový dokument. Druhá možnost přicházela v úvahu v samém závěru války. Už jsme uváděli⁷⁰, že KG(J) 55 byla rozkazem Lw.FüSt. z 9. 4. 1945 zrušena a její technika byla k dispozici jiným útvarům LfL.Reich. I./EKG(J), resp. tehdy už V./EJG 2, v této době ještě stále existovala a nadále se snažila plnit svoji funkci. Poslední doložené lety příslušníků jednotky máme z počátku dubna 1945⁷¹. Není tedy vyloučeno, že si některé ze strojů převzala.

U čistě cvičných typů bylo jejich předešlé využití více pravděpodobné. Tyto stroje měly přece jenom delší životnost a v některých případech, citovaných dále, sloužily u Luftwaffe i několik let. Také Gefr. A.J. Rehaen při svém výslechu v březnu 1945 potvrdil, že Ar 96 přišla ke 3./EKG(J) v Ansbachu od ostatních Staffel z Plzně, zatímco „Bückery“, tzn. Bü 181, pocházely ze stavu školy (FFS A), snad bývalé, v Drážďanech⁷².

Protože se na plzeňském letišti nacházelo více letadel, především Bf 109, které neodpovídaly svým označením V./EJG 2 (viz

dále), docházelo zřejmě k přebírání letecké techniky od jiných jednotek častěji. Předpoklad vyslovujeme samozřejmě se zahrnutím znalosti přítomnosti dalších leteckých útvarů na letišti.

Systém a rozsah oprav

Většina letadel jednotky však pocházela z opraven. Máme tím na mysli opravy průmyslové, to znamená, že příslušný stroj byl z Luftwaffe předán leteckému průmyslu, do segmentu specializovaného na opravy. Celý, dle typů strukturovaný, dlouhodobě fungující systém opravárenských firem existoval celou válku a byl schopen vrátit do „oběhu“ značné množství techniky. Pro názornost uvádíme přehled z prosince 1944 a ledna 1945, tedy z období, kdy Gen.Qu.6.Abt. potřeboval zdroje pro vyzbrojení I./EKG(J) – viz tabulky na straně 25 v tištěné publikaci.

Hlavní účel samozřejmě byl zprovoznit co nejvíce operačně schopných letadel. Například v srpnu 1944 bylo z celkově 473 opravených stíhacích Bf 109 posláno zpět k jednotkám plných 358, dalších 60 odešlo k výcvikovému účelům a zbylých 55 kusů bylo zasláno k přestavbách (předpokládáme většinou na dvoumístné G-12)⁷³.

Počty opravených letadel pak vstupovaly do měsíčních výkazů obdržené a rozdělené techniky úřadu Gen.Qu.6.Abt. Ten pracoval při rozdělování letadel s jejich celkovým množstvím (příslušného typu) ze všech zdrojů, které měl k dispozici. Jako základní období byl zvolen jeden měsíc*.

Řízení systému opraven Bf 109 bylo úkolem oddělení Arbeitsausschuss F2/b, pro typ Fw 190 pak Arbeitsausschuss F4/b⁷⁴. Oba spadaly pod úřady Sonderausschuss F2, resp. F4, tzn. organizací, odpovídajících za výrobu typů Bf 109, resp. Fw 190.

Během války se samozřejmě organizace opraven průběžně upravovala, aby dostála nárokům Luftwaffe. Jak se stupňovala letecká válka, zvyšovaly se neustále i požadavky na jejich kapacitu. Měnil se proto počet firem zahrnutých pod jednotlivá oddělení, stejně jako organizace. Vzhledem k počtu vyráběných a provozovaných letounů měl pochopitelně nejrozvětvenější strukturu Arbeitsausschuss F2/b, odpovědný za opravy Messerschmittu Bf 109. Kompletní popis by svým rozsahem zabral příliš mnoho místa a budeme se mu věnovat ve zvláštní studii. Zde si nastíníme stav na konci roku 1944, přímo ovlivňující vznik jednotky našeho zájmu.

Poslední souhrnné německé údaje o firmách opravujících Bf 109 máme ze srpna 1944⁷⁵. Do úkolu bylo zařazeno dvanáct subjektů, které se zabývaly celkovými opravami typu. To znamená, že z jejich bran odcházely kompletně opravené Bf 109 a jejich počty se následně objevily v dokumentech Gen.Qu.6.Abt. V systému navíc participovaly další subjekty, jejichž úkolem byly opravy hlavních komponent (například motory Daimler-Benz měl na starosti Sonderausschuss T2/a) nebo systémů letadel (podvozky pro Bf 109 spravoval Arbeitsausschuss F14/c, kovové vrtule všech typů pak Arbeitsausschuss T6, atd.). Ty se samozřejmě také vracely následně do oběhu a to buď do opraven nebo i standardní sériové výroby.

* Na vysvětlenou uvedme, že zdrojem letadel, které úřad rozděloval, byly výrobci, opravní, přestavbová centra („Umbau“) a centra pro další instalace (speciální). To byly zdroje vnější, tedy letecký průmysl. Z tohoto celku, ale již pod svojí jurisdikcí, odeslal úřad některé letouny k doplňkovému vyzbrojení/vyzbrojení („Nachrüstung Betrieb“), ale zároveň ze stejného zdroje nějaké stroje získal. Tím vznikl konečný počet letadel, který byl k dispozici pro rozdělení v příslušném měsíci. Gen.Qu.6.Abt. tedy rozhodl o přidělení počtů k jednotlivým leteckým armádám, dále do rezervy OKL a úřadu pro letecké vyzbrojování („Gen.d.Fl.Ausb.“). Navíc odeslal některé kusy na přestavbu („Umbau“) a nakonec ještě ve speciálních případech rozhodl o přímém přidělení strojů konkrétním jednotkám. Rozhodování v posledních dvou bodech bylo zaznamenáváno v denním intervalu a právě jako speciální případ bylo chápáno vyzbrojování nově utvářených jednotek KG(J) včetně doplňovací Erg.Gr. IX. (J)Fl.K.

Nás však budou zajímat především celkové opravy, kde byl opravovaný stroj následně zpětně zkompletován, zalétán a předán Luftwaffe. Jak jsme již uvedli, poslední ověřený údaj z německé strany hovoří o dvanácti subjektech. K dispozici je však i Spojenci vytvořený seznam podniků německého leteckého průmyslu, obsahující samozřejmě i opravárenské kapacity, z 11. listopadu 1944⁷⁶. Vypracován byl zřejmě na základě leteckého průzkumu a dalších zpravodajských informací. Ten klade opravy do třinácti míst a firem, které se v sedmi případech shodují s německými údaji ze srpna 1944. Některé z firem zmizely, například Caproni nebo Erla Antverpy*, jiné přibýly. Je to pochopitelné. Celý systém se neustále měnil v závislosti na válečných podmínkách a dostupné kapacitě, fungoval však až do samého konce války.

Způsob práce opraven byl rozdílný od hromadné sériové výroby nových letadel. „Zdrojem“ byly letouny havarované, poškozené, olétané (tzn. které vyžadovaly dle počtu odlétaných hodin opravu/repasi) nebo výkonnostně nevyhovující, které byly operačními částmi Luftwaffe, tzn. jednotkami nebo Luftflotte, vráceny zpět pod úřad Gen.Qu. Obvykle proto, že je nebyly schopny opravit vlastními silami nebo byly nadbytečné. Úřad Gen.Qu. shromažďoval letouny v Luftpark nebo Feldflugpark a ty, které nebyly přesunuty zpět do služby nebo rezerv, byly následně odeslány do systému oprav. To znamenalo, že letoun opustil Luftwaffe a přešel pod odpovědnost průmyslu.

Buď mohl stroj skončit v „předsunutých“ opravárenských firmách („předsunutými“ se rozumělo k příslušnému území/válčišti; například předsunuté opravárenské centrum pro draky Bf 109 pro západní sektor bylo v podniku Erlawerke VII v Antverpách a Hansen v Münsteru, pro severní sektor to byla firma Brinker Eisenwerke v Kjelleru, atd.) nebo byl odeslán k domácímu opravárenskému subjektu (na německé území)⁷⁷. Zde byl letoun kompletně rozmontován na základní části, tj. trup, motor, křídlo, ocasní plochy a ostatní vybavení, přesně zjištěn rozsah poškození a nutných zásahů. Jednotlivé části byly odeslány do jiných oprav a dále s nimi bylo nakládáno jako se samostatnými díly. Existence konkrétního stroje tak zůstala navázána na vlastní trup, nyní zcela zbavený vnitřní instalace. Pokud bylo shledáno, že trup je neopravitelný, byl rozebrán a letoun tohoto čísla zrušen. V těchto případech se samozřejmě všechny využitelné díly a systémy recyklovaly a vracely do oběhu. Stejná procedura se dělá i s ostatními částmi. Trup se tedy s původně osazenými křídly a dalšími částmi následně „nesetkal“.

Zpětná montáž probíhala obdobně. Ke trupu byly postupně připojeny ostatní celky, opravené nebo zkontrolované jinými dodavateli. Konečný sestavovatel pracoval s dostupnými částmi a pravděpodobně právě dostupnost dílů určovala konečný vzhled stroje po opravě. Například, pokud byly k dispozici novější ocasní plochy, byly připojeny ke trupu, i když je původně nepoužíval. Stejně to bylo s motorem, jenž také přišel z opravy. Prozatím není jasné, zda byl vůbec určen nějaký „standard“, v jakém měl letoun opravy opouštět.

Systém oprav zároveň umožňoval co nejekonomičtější využití klíčových komponent a to dokonce s přesahem do sériové výroby. Jak víme, nejsledovanějším ukazatelem leteckého průmyslu byla sériová výroba, bedlivě kontrolovaná velením Luftwaffe. Pro dosažení co nejlepších výsledků potřebovala velké množství výrobků různých subdodavatelů, jejichž možný nedostatek ohrožoval požadavky zadavatele (RLM). Jednalo se například o motory, ocasní plochy, systémy GM-1 a MW 50, radiostanice, kryty kabin, podvozky atd. V uspokojování požadavků těchto výrobků měla sériová

výroba přednost před opravami. Opravy se dokonce mohly stát i zdrojem zmíněných dílů. Pokud byly nedostatkové komponenty demontovány v nepoškozeném stavu, mohly se dostat k upotřebení v sériové výrobě. V opravárenském systému je nahradily repasované, případně starší díly.

Jako jeden z příkladů proměny konkrétního stroje během opravy použijeme Bf 109G-14, W.Nr. 785102, zachycený na sérii snímků (viz strana 28 v tištěné publikaci) při záletu v lednu 1945 v podniku Flugzeugwerke Mannheim ve Wertheimu^{**}. Sériové číslo jej bezpečně řadí do varianty G-14 z Mtt Regensburg. Stroje obdobných sériových čísel byly vyráběny v závodě Waldwerk přibližně v říjnu 1944. Série 784922–785142 z objednávky č. 123037 už byla stavěna pouze v provedení s motorem DB 605AS⁷⁸ a systémem MW 50 v kombinaci s palivem C3^{***}. Všechny Bf 109G-14/AS v Mtt Regensburg už také dostávaly při výrobě zvětšené ocasní plochy, některé kusy též prodloužené ostruhy.

Porovnáme-li zmíněné skutečnosti s fotografiemi letounu po opravě, je zřejmé, že během zpětného sestavení byl původní motor DB 605AS nahrazen běžným DB 605A a ocasní plochy starším, menším typem^{****}. Stopy po původních aerodynamických přechodech před kabinou jsou však i přes nový kamuflážní nástřik stále patrné. Na některých snímcích je viditelná rozsáhlá oprava trupu ve spodní polovině trupových dílů č. 3 a 4, což mohl být důvod celkové opravy stroje.

Je zřejmé, že během procesu oprav mohlo dojít ke značným změnám konkrétního letounu, resp. v podstatě byl sestaven nový. Jako základní část stroje, tedy část, ke které se vázalo jeho sériové číslo, byl považován trup od motorové přepážky po trupový díl č. 8. Pokud se musela z důvodu poškození odepsat, skončila tím existence Bf 109 příslušného sériového čísla. Naproti tomu ostatní části mohly být využity na jiných letounech.

Další ukázkou proměny opravovaného Bf 109 může být stroj Bf 109G-6, W.Nr. 163824, dodnes dochovaný v původním stavu v australském AWM. Nebudeme se zabývat jeho podrobným popisem, protože by zabral příliš mnoho místa a stroj neměl nic společného s námi sledovanou jednotkou. Jen v krátkosti uvedme, že byl vyroben mateřským podnikem Mtt Regensburg jako Bf 109G-6/AS, „NF+FY“, zhruba v červenci 1944. Ještě před přidělením k operačnímu útvaru však byl 12. 8. 1944 účastníkem havárie s W.Nr. 20488 na letišti v Rheine⁷⁹. Při ní utrpěl 30% poškození a byl odeslán k opravě do firmy Ludwig Hansen & Co. v Münsteru.

Oprava stroje byla dokončena k 31. 12. 1944, jeho podoba se však značně lišila od té původní. Především obdržel pohonnou jednotku verze DB 605A-1, W.Nr. 78246. Motor samotný už také prošel několikaletými opravami. První v únoru 1943 (celkem 10 pracovních hodin oprav), pak v dubnu 1944 (31 hodin) a nakonec v září 1944 (téměř 17 hodin). První dvě proběhly v „Reparaturwerke No. 3602“, poslední v opravě No. 3351. Při druhé, nejrozsáhlejší opravě na něm bylo aplikováno dvanáct úprav ze seznamu

* Závod Erla Werke VII v Antverpách byl už od září 1944 obsazen Spojenci.

** Původně podnik sídlil v Mannheimu, ale v roce 1944 byl přesunut do Wertheimu.

*** Technicky se lišilo od provedení s palivem B4 pouze v nastavení některých prvků motoru a jiným typem svíček motoru. Není však znám případ Bf 109G-14/AS z Mtt Regensburg, který by používal palivo B4 (i když to bylo technicky možné). Od počátku výroby Bf 109 se systémem MW 50 až do přibližně září/října 1944 byl provoz MW 50 v kombinaci s palivem B4 zakázán. Později došlo k jeho nouzovému povolení a vše, po příslušných testech Daimler-Benzu, vyvrcholilo v prosinci 1944 oficiálním představením motoru DB 605AB, který palivo B4 v kombinaci s MW 50 akceptoval.

**** Spekuluje, že motor DB 605AS(M), stejně jako větší ocasní plochy, mohly posloužit při výrobě nového Bf 109G-14/AS. Samozřejmě nemůžeme vyloučit ani možnost, že obě části byly zničeny při havárii, kvůli které se stroj dostal do opravy.

číslovaných „Änderungsanweisung“. Nakonec byl odeslán k firmě Ludwig Hansen a použit při znovusestavení W.Nr. 163824.

Stejně tak byly větší ocasní plochy nahrazeny menším provedením. Obě poloviny křídla pocházely každá od jiného výrobce. Liší se totiž v technických detailech a jejich rozdílný původ dokládá též viditelná původní kamufláž. Z konfigurace stroje z výroby tak zbyla pouze základní část trupu. Letoun zřejmě nikdy nebyl přidělen nějakému útvaru. Tento případ zřetelně ukazuje, jak celý systém průmyslových oprav fungoval.

Jak jsme popsali, (pravděpodobně) neexistoval žádný standard „opraveného“ stroje, žádná přesná pravidla v jakém technickém provedení opustí opravnu, protože to bylo odvislé od dostupných hlavních částí při zpětném sestavování. Podle těchto znaků nelze rozlišit, ve kterém podniku byl kus opraven.

Oprávenské firmy, které dodávaly kompletní letouny, ale nakonec musely opatřit stroj novým kamuflážním nástřikem a ten

byl pro jednotlivé opravy charakteristický. Přestože platil předpis o zbarvení každého typu letadla včetně Bf 109, nebyl striktně dodržován. Respektive jednotliví výrobci měli svůj charakteristický „rukopis“, u opraven se rozdíl ještě zvěšovaly. Týká se to samozřejmě především detailů, ale v některých případech můžeme mluvit o vlastním „stylu“. Kamufláž tak umožňuje, alespoň v některých případech, určit potenciálního autora oprav. Dosud identifikovaná provedení jsou popsána u konkrétních strojů dále.

Záznam o opravě byl samozřejmě proveden do průvodní dokumentace letounu a také přímo na konkrétní stroj. Označení mělo podobu malého žlutého (nebo červeného) trojúhelníku s troj písmennou zkratkou výrobce a datem převzetí stroje z opravy. U Bf 109 býval většinou umístěn na levém boku trupu v okolí kabiny, ale známa jsou i další umístění. Pravděpodobně se to řídilo zvyklostmi jednotlivých firem.

Operační „nasazení“ Erg. KG(J), I./EKG(J) a V./EJG 2

K první ztrátě došlo **1. února 1945**, podle seznamu ztrát se u Plzně zřítil Bf109G-14, W.Nr. 464516. Jeho pilot Ofw. Josef Delhey při havárii zahynul⁸⁰. Tělo pilota bylo převezeno k pohřbu do Plzně a v současnosti je Josef Delhey (*23. 12. 1916, Aachen) vzpomínat na bronzových deskách pohřbených německých vojáků ve vojenské části Ústředního hřbitova v Plzni. Příslušnost k I./EKG(J) jasně potvrzuje ručně psaný údaj „2.Erg.Kampfgruppe (J) IX. Fl.Kps“ v poválečné evidenci Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e. V. a totožný zápis obsahují i personální ztráty Luftwaffe. Oba dokumenty také upřesňují místo jeho úmrtí „Weitechin, 27 Km NW.Pilsen“, nepochybně dnešní malou osadu Vojtěšín u Úněšova na severním Plzeňsku. Tato oblast s převážně německým obyvatelstvem byla v roce 1938 okupována Německem a začleněna do Sudetengau. Přesto se zde podařilo ještě v roce 2010 najít pamětníka Antonína Lídla (*1936), který původem ze smíšeného manželství mohl na okupovaném území zůstat. Pan Lidl vzpomínal, že trosky zříceného letadla svezli místní obyvatelé hned po havárii v zimě 1945 na náves, kde zůstaly opuštěné ležet do konce války. Havárii samotnou neviděl, ale poskytl vyprávění svého bratra, který jako malý kluk vše pozoroval z louky pod vesnicí. Podle vyprávění letadlo přiletělo od jihu nízko nad zemí a bez známek poškození se v okamžiku zřítilo na okraj louky za vesnicí, kde explodovalo a jeho trosky po zmrzlé půdě doklouzaly do lesa. Tělo pilota bylo k nepoznání roztrháno. V místě havárie na rozhraní louky a lesa bylo povrchovým průzkumem v roce 2010 zjištěno ještě několik drobných kovových úlomků, které smutný příběh potvrzovaly.

Hned následující den **2. února 1945** během výcviku na letišti v Českých Budějovicích (Fl.Pl. Budweis) byl z 30 % poškozen stroj Bücker Bü 181C-3, W.Nr. 120504, jeho pilot Obgfr. Alois Schulien byl zraněn⁸¹. K nehodě došlo uvnitř areálu letecké základny a vedle seznamu ztrát ji nedokumentuje jiný pramen. Seznam rovněž uvádí jen obecně I. Gruppe, ale na letišti v Českých Budějovicích působila její 1. Staffel. Zmíněný stroj W.Nr. 120504 pocházel z produkce firmy Zlín v Otrokovicích, z poslední série dokončené někdy během léta 1944.

Konečně haváriemi provázený výcvik na třetí základně I./EKG(J) v německém Ansbachu dokumentuje k **17. únoru 1945** záznam o nouzovém přistání stroje Bf 109G-14, W.Nr. 782753 severovýchodně od základny. Zranění pilota záznam neuvádí, ale poškození stroje dosáhlo 40 %. Příčinou byla technická závada⁸².

Také zde je uvedena pouze příslušnost k I. Gruppe, ale v Ansbachu měla působit její 3. Staffel.

K další havárii **17. února 1945** došlo v Mnichově. Přímo do města, v ulici Pöppelstraße 6 ve čtvrti Obere Au se zřítil He 111H-10, W.Nr. 5301. Čtyřčlenná posádka zahynula⁸³. Příslušnost stroje není zcela jasná, neboť se objevuje jak I./EKG(J), tak IV./EKG 1 (v celkovém seznamu ztrát Luftwaffe ze dne 23. 3. 1945 je veden pod IV./EKG 1). Místo leží v ose letiště München-Riem, domovské základny právě IV./EKG 1 (ex IV./KG 51) a k havárii zřejmě došlo při přistání nebo startu z této základny, ale členové posádky jsou v personálních ztrátách jednotlivě připisováni k I./EKG(J). Pilot Uffz. Erhard Raubaum (*12. 11. 1922, Wedringen) a Uffz. Hans Gabriel (*19. 2. 1922, Frankfurt a/M) jsou vedeni pod 2. Staffel EKG(J), ovšem číslo jejich známek 62 695 ukazuje na původní příslušnost k 11./KG 27. Také třetí člen posádky Uffz. Julius Häring (*9. 2. 1917, Stuttgart) je veden u 2. Staffel, jeho známka 63 642 ukazuje původně na 10./KG 27. Zřejmě jako cestující byl na palubě ještě příslušník Luftnachrichtenzug I./EKG(J) Uffz. Sebastian Jennerwein (*27. 5. 1919, Schliersee). Všichni čtyři letci jsou dnes pohřbeni ve vojenské části München-Waldfriedhof.

Stroj W.Nr. 5301 byl vyroben u ATG v Lipsku koncem roku 1939 původně jako He 111H-2, obdržel Stkz. DB+XT a byl zařazen u pilotní školy FFS C 22.

K další menší nehodě došlo **20. února 1945** opět v Ansbachu. Za letu se zde srazily dva cvičné stroje Arado Ar 96B-7 a musely nouzově přistát východně od základny. První, úplně nový stroj W.Nr. 451046 (Avia Praha, zálet 9. 2. 1945, předáno 13. 2. 1945) s 15% poškozením náležel k I. Gruppe, druhý W.Nr. 550249 (Stkz. KP+TR, Letov Praha) s poškozením 25 % náležel k II. Gruppe EKG(J)⁸⁴.

Právě dne 20. února 1945 se staly Střední Franky a jejich centrum Norimberk cílem jednoho z největších náletů. Americká 8. AAF s plnou silou 900 bombardérů B-17 od 1. a 3. Air Division napadla město. Přímý doprovod bombardérům zajišťovalo 350 stíhacích Mustangů, zatímco dalších 200 stíhaček do stejné oblasti vyrazilo k volnému stíhání. Několik hloubkových útoků na vlaky bylo zaznamenáno také na Plzeňsku, největší se asi odehrál v 13.45 h u Stříbra, kde byl napaden vlak č. 93409 složený z 5 nákladních vagónů a 22 cisteren. Hned 19 cisteren bylo zapáleno.

Hlavním cílem ale byly základny Luftwaffe. Tento den neúspěšnější 20. Fighter Group zničila celkem 6 letadel ve vzduchu

a 26 (+ 23 poškozených) na zemi. Dále zničila 15 (+ 5 poškozených) lokomotiv, 25 (+ 115 poškozených) vagonů. U Straubingu se její 77. Squadron potkala se skupinou školních letadel. 1./Lt. Frank L. Van Sickle spatřil nízko letící Bf 108 a okamžitě ho sestřelil, ale vzápětí se objevily další tři Bf 108. 2./Lt. Albert B. North jednoho sestřelil, další unikl a poslední Bf 108 přistál na louce, kde bylo ukryto dalších 8 letadel. 1./Lt. Frank L. Van Sickle zničil zamaskovaný Fi 156, Bf 108 a jeden neidentifikovaný dvoumotorový stroj, 2./Lt. Albert B. North přidal také jeden Bf 108, jeden Bf 109 a neidentifikovaný jednomotorový stroj. Další sestřelená školní letadla hlásili 1./Lt. Leo H. Kerns, 1./Lt. William C. Fay, 1./Lt. Henry J. Piatkiewicz a 1./Lt. Garth L. Reynolds. Dle lokálních zpráv se zřejmě podařilo napadnout letiště Mitterharthausen u Straubing a Puchhof na poloviční cestě mezi Straubingem a Regensburgem. Na Puchhof zaútočily mezi 12.32–12.47 h tři Mustangy. Jeden školní letoun právě přilétávající nad letiště byl sestřelen. Na ploše pak byly zničeny tři stroje Bf 109, dva Ki 35 a po jednom Bü 181, Fi 156 a Caudron C.445. Zničena byla také jedna hala. V blízkém Mitterharthausenu mezi 12.45–13.08 h zničilo 8 Mustangů tři stroje Bü 181, dalších sedm Bü 181, šest Bf 109, dva He 177 a po jednom Ju 88 a He 111 bylo poškozeno. Zároveň byly nad letištěm sestřeleny další dvě stíhačky. Maj. Robert J. Meyer vedl letce od 79. Squadron do prostoru východně od Bayreuthu, kde se jim podařilo zničit 7 lokomotiv a 16 vagonů. Na letišti Weiden zjistili několik zaparkovaných He 111 a Bf 110, po akci letci hlásili zničení hned 16 He 111 a Bf 110 a dalších 19 strojů poškozených. Podle lokální zprávy byly útokem asi 20 Mustangů v 13.20 h na letišti Meierhof u Weidenu zničeny dva Si 204, dva Me 410 a jeden Me 410 byl poškozen. Konečně 55. Squadron zaznamenala pouze sestřel jednoho Bf 109, kterého dosáhl 1./Lt. Kenneth D. McNeel.

Do střetnutí s letci Luftwaffe se dostala také 356. Fighter Group, která vyrazila k volnému stíhání do prostoru Plzeň – Karlovy Vary – Norimberk – Coburg. U Bayreuth narazila na skupinu osmi Fi 156 a šest sestřelila. Polovinu z nich dostal Maj. Donald J. Strait, 1./Lt. Clinton D. Burdick přidal další dva a o posledního Fi 156 se podělil s 2./Lt. Eldonem L. Slankerem. Další letci 356. FG objevili letiště Windischenlaibach, jihovýchodně od Bayreuthu, a zničili zde dva Ju 88, po jednom Bf 110 a Fw 190 a několik neurčených letadel. Na letišti Bayreuth-Bindlach ještě zapálili jeden Fw 190 a dva další poškodili. Konečně, při útoku na letiště Fürth u Norimberka zasáhli pět odstavených Ju 88. Vedle toho zničili tři lokomotivy a poškodili 40 vagonů.

Základně I./EKG(J) v Plzni stejně jako v Ansbachu se první mohutný útok jen těsně vyhnul, ale i napadená letiště ohlásila jen minimální škody, mezi relevantní ztráty lze zahrnout jen 40% poškození Fw 190 od SG 151 v Bayreuthu a 40% poškození Me 262 od KG(J) 54 na letišti Giebelstadt, ovšem potvrzené ztráty lehkých, cvičných letadel ani jejich příslušnost nejsou známe.

Drobné letecké útoky se v regionu opakovaly ještě 21. a 23. února 1945, ale jejich cílem již výhradně byla železniční doprava.

Podle zápisů Pohřební služby města Plzně se 27. února 1945 konal na Ústředním hřbitově pohřeb Uffz. Valdemara Frimperta; byl pohřben v oddělení 76, hrob 85. K jeho úmrtí muselo dojít někdy mezi 20.–23. únorem 1945, ale kromě poznámky, že byl k pohřbu přivezen z letiště, nejsou o tomto poddůstojníkovi Luftwaffe známé žádné další detaily.

Dne 24. února 1945 do provozu u I./EKG(J) v Plzni opět zasáhla vážná nehoda, kterou krátce popisuje záznam ve služební knize Velitelství pořádkové policie v Praze. Podle dokumentu oznámil v 16 hodin telefonicky Mstr. Lamer z Četnického velitelství ve Stříbře zřícení dvou letadel „Type BÜ 181“ mezi obec Újezd

n/Mží a osadu Dobronice blízko Města Touškova na severním Plzeňsku. K havárii došlo kolem 9. hodiny dopoledne, obě letadla byla úplně zničena a oba letci při havárii zemřeli. Mstr. Lamer současně uvádí, že pravděpodobnou příčinou byla srážka ve vzduchu. Obě letadla patřila letecké základně v Plzni.

Domněnku o srážce obou letadel potvrzuje očitá svědkyně Věra Machová (*1930), která havárii sledovala přímo z Újezda n/Mží: „... to bylo v zimě, byla zatažená obloha, mraky, když od Plzně přilétly dvě letadla a jako by zkoušely nějakou akrobacii, najednou rána a zmizely za horizontem směrem na Touškov. Jako děti jsme se hned běželi podívat, letadla spadla do úvozu za dnešním kravínem, to už tam byli vojáci, nikoho blíž nepustili. Piloty museli v zakrácené plachtě vynést až na cestu, pak vše odvezli.“

Další detail přináší kniha Pohřební služby města Plzně, podle které byli 2. března 1945 na Ústředním hřbitově v oddělení 76 do hrobu č. 103 až 106 současně pohřbeni čtyři němečtí vojáci Hptm. Skrzipek, Uffz. Grienauer, Uffz. Göhring a Uffz. Mirbeth. V dalších dokumentech o úmrtí mají právě Uffz. Karl Grienauer a Uffz. Horst Göhring jasně uvedeno „Absturz, 4km nordlich Tuschkau“. Příslušnost k jednotce je u Karla Grienauera (*20. 11. 1920, Vídeň) uvedena „2.Erg.K.G.(J) 9. Fl.Div.“, ale jeho identifikační známka nesla starší zařazení „-879- 2. Flg.Ausb. Reg.43“. Pilotní škola Sch/FAR 43 byla umístěna v Crailsheimu, ale již v říjnu 1941 v rámci celkové reorganizace výcviku byla přejmenována na FFS A/B 43. Starší označení na identifikační známce ukazuje, že Karl Grienauer musel pilotní výcvik nastoupit již před tímto datem. U Uffz. Horsta Göhringa (*22. 6. 1922, Berlín) je uvedeno „2/Erg.K.G.(J) 9. Fl. Div.“ a identifikační známka „-192- M.29 Rad 3/60“. Zařazení k pracovnímu oddílu RAD (Reichsarbeitsdienst) bylo obvyklým předstupněm vstupu do armády.

Také v Ansbachu umístěná část I./EKG(J) zaznamenala nehodu, když při přistání chybou pilota byl z 15 % poškozen Bf 109G-6 W.Nr. 163740⁸⁵.

Následující den 25. února 1945 se opět připomněli američtí stíhači. V rámci doprovodu bombardérů 8. AAF nad Mnichov se nad jižní Německo, Rakousko a Čechy vydalo přes 700 stíhacích Mustangů a Thunderboltů. Z jihu, ze základen v Itálii se přidaly také bombardéry 15. AAF útokem na nádraží v rakouském Amstetten. Z jejich doprovodu byla uvolněna celá 332. Fighter Group a dalších padesát P-38 a P-51 od 14., 82., 31. a 52. FG, které se společně staly zřejmě hlavními aktéry asi desítky útoků na vlaky v jihozápadních Čechách.

Přestože k útokům došlo v těsné blízkosti základen v Plzni a Českých Budějovicích, nejsou vysoké ztráty, které I./EKG(J) tento den zaznamenala, spojovány s činností amerických stíhačů.

Již bylo výše uvedeno, že 2. března 1945 se na Ústředním hřbitově v Plzni konal pohřeb čtyř příslušníků EKG(J). Mezi nimi byl také Hptm. Eduard Skrzipek (*26. 6. 1917, Beuthen, dnes pol. Bytom). S Bf 109G-6, W.Nr. 163982 se zřítíl přímo v areálu základny v Plzni⁸⁶. Rozhodně šlo o velmi zkušeného frontového letce. K Luftwaffe vstoupil v roce 1937, od ledna 1940 sloužil u 5./KG 27, prodělal Západní tažení, Bitvu o Británii, účastnil se útoku na Rusko, kde 27. 5. 1942 obdržel nejprve Deutsches Kreuz in Gold a 14. 4. 1943 současně s povýšením na Oberleutnant získal Ritterkreuz. Později se stal velitelem 14.(Eis.)/KG 27, na Hauptman byl povýšen 1. 2. 1944 a 24. 6. 1944 obdržel k Ritterkreuz také Dubové ratolesti. Po 600 bojových letech byl v srpnu 1944 stažen z ruské fronty a měl působit v Erprobungsstelle Rechlin u Erprobungskommando 388. Personální ztráty uvádějí jeho nové zařazení „Stab I./Erg.K.G.(J)“, zatímco dokumenty o úmrtí ještě zmiňují starší „5.Staf.Kampfgeschwader Boelke 27“. Rovněž

číslo identifikační známky 62682/24 odpovídá původní 5./KG 27, u které Eduard Skrzipek strávil většinu vojenské kariéry.

Další leteckou havárii lze s působením EKG(J) pro nedostatek jiných pramenů spojit jen nepřímou vzhledem k blízkosti základny v Plzni. K 28. únoru 1945 vypracovalo Okresní velitelství četnictva v Kralovicích měsíční přehled, který obsahuje i výčet mimořádných událostí. Nejprve k 10. únoru 1945 uvádí nouzové přistání německé stíhačky severně od města (jednalo se o Fw 190A-8 W.Nr. 739329 od III./KG(J) 55, pilot Uffz. Heinrich Meyer byl těžce raněn) a pod dalším bodem k 25. únoru 1945 jen heslovitě zmiňuje zřícení letadla do rybníka u obce Hodovíz. Pilot z letadla vyskočil na padáku a nezraněn došel do sousední obce Štichovice. Ranní svodka německé Pořádkové policie v Praze, vycházející zřejmě z nedochovaného, podrobného hlášení četníků, uvádí: „*Bezirk Pilsen. 25.2., gegen 13.30 Uhr, Wehrmachtflugzeug BF 109/29 bei Hodowies abgestürzt, Führer leicht verletzt.*“ Zmíněné číslo 29 snad může být označení, které četníci opsali z trupu letadla.

Během čištění rybníka v roce 1992 byl na jeho břehu nalezen vrak letadla, ze kterého se podařilo zachránit téměř nepoškozený motor DB 605A se znakem plzeňské Škody na odlitku klikové skříně. Tento nález ukazuje na starší verzi Bf 109G-6 používanou právě u EKG(J) se základnou v blízké Plzni.

Čtvrtým letcem, který byl pohřben na hřbitově v Plzni, byl Uffz. Martin Mírbeth (*11. 2. 1922, Feichten), který ve stejný den zemřel u Dobřan, jižně od Plzně. Personální ztráty Luftwaffe zmiňují pouze Wiesengrund (německý název pro město Dobřany) a jeho příslušnost k „4.Erg.K.G.(J.) 9. Fl.Div.“, příčina úmrtí zde nezvykle uvedena není. Že se opět jednalo o leteckou havárii lze vyčíst až z poznámky v záznamu o úmrtí, kde je uvedeno jen prostě „*Flugzeugabsturz, Wiesengrund*“. Samotnou havárii ale zřejmě přežil, neboť do márnice Ústředního hřbitova byl převezen z Reserve Lazarett Pilsen. Více detailů se nepodařilo zjistit, ale vzhledem k příslušnosti k 4. Staffel je pravděpodobné, že se u Dobřan zřítíl ve stroji Focke-Wulf Fw 190.

Konečně, v údolí Divoká Šárka, východně od Prahy-Ruzyně došlo v 13.40 h k havárii Focke-Wulfu Fw 190. Podle hlášení Pořádkové policie se zde poblíž zahradnické školy zřítíl i s pilotem „*Wehrmachtflugzeug FW 190 Nr. 5151*“. Blížší identitu stroje se nepodařilo zjistit, ovšem pilotem byl Fhj.-Ofw. Gerhard Tonn (*29. 9. 1919, Zirschow, Usedom), příslušník 4. Staffel Erg.KG(J) z Plzně. Údaje v personálních ztrátách ještě doplňují, že byl pohřben na hřbitově v Praze-Ďáblicích.

Stejný den se u Svárova v blízkosti letiště v Ruzyni zřítíl ještě Focke-Wulf Fw 190 ze stavu KG(J) 6. Případy z Divoké Šárky i Svárova jsou současně první zmínkou o přítomnosti typu Fw 190 u EKG(J) resp. KG(J) 6.

Jestliže se letecké útoky základnám v jihozápadních Čechách vyhnuly, v sousedním Bavorsku byly ztráty ve srovnání s útokem z 20. února výrazně citelnější. Jen na základně Illesheim, nedaleko Ansbachu, kde sídlil Stab/EKG(J), ohlásili piloti Mustangů zničení dvou Bf 109, čtyř Fw 190 a poškození dvou Fw 190, dvou Ar 96 a jednoho Bf 109. Německá strana referuje jen o zničení jednoho Ar 96 a poškození Fw 190. Oba útokem zasažené stroje mohly náležet právě Stab/EKG(J), ale jde pouze o naši spekulaci.

Americké těžké bombardéry napadly také sousední základnu Giebelstadt, kde zničily šest Me 262 od KG(J) 54, současně proběhlo jednostranné střetnutí mezi Mustangy 55. FG a několika Me 262, kterým se ještě včas podařilo odstartovat. Výsledkem byly další čtyři Me 262 sestřelené v okolí základny. Američané po střetnutí nárokovali hned sedm Me 262, ale je možné, že se do střetnutí dostaly ještě stroje z III./EJG 2, která postrádala jeden Me 262 západně od Norimberka (Me 262A-1, W.Nr. 110491, Oblt.

Josef Böhm, jako místo úmrtí je uveden Großhabersdorf resp. Deberndorf). Cílem útoku se stala i samotná základna III./EJG 2 v Landsbergu, kde byl z 60 % zničen Siebel Si 204, W.Nr. 351538. Napaden byl také Erding, kde byl poškozen jeden Si 204, W.Nr. 381508 a Bf 109G-14, W.Nr. 462875 ze stavu IV./EJG 1.

Celkem tento den Američané ohlásili 21 vzdušných vítězství jistých, 4 pravděpodobné a 14 zničených a 17 pravděpodobně zničených strojů Luftwaffe na zemi.

K další havárii u části I./EKG(J) umístěné v Ansbachu došlo 28. února 1945. Pro závadu motoru se jihovýchodně od Heilbronnu zřítíl Bf 109G-6, W.Nr. 412940. Nejmenovaný letec se zachránil nezraněn, ale stroj byl zcela zničen⁸⁷.

Technické závady byly také příčinou dvou nouzových přistání dne 2. března 1945. U Langenlohe přistál pro poruchu motoru Bf 109G-6, W.Nr. 165578, stroj byl poškozen jen z 15 %. Severozápadně od Gauting zase nouzově přistál Fw 190A-8, W.Nr. 530115*. Zde bylo poškození vážnější (dosáhlo 85 %) a zraněn byl rovněž pilot Uffz. Ulrich Thönissen⁸⁸.

Stejný den dopoledne 8. AAF podnikla jeden z dosud největších náletů, opět provázený střetnutím s Luftwaffe. První svaz 3. Air Division čítající 450 bombardérů B-17, přeletěl kolem 9. hodiny západní hranice Německa, přes Hannover dosáhl Brandenburg, kde se stočil k jihu, a mezi 10.28–10.45 h bombardoval Drážďany a blízké rafinerie. Ve stejné trase následoval svaz 400 bombardérů B-24 Liberator 2. Air Division, který mezi 10.30–10.50 h bombardoval Magdeburg. Jižní trasou proniklo do Německa 400 bombardérů B-17 1. Air Division, v 9 hodin přelétly Trevír a přes Schweinfurt a Plauen pronikly asi v 10.25 h nad Chemnitz. Stíhací doprovod tvořilo přes 750 Mustangů a Thunderboltů, proti kterým se v cílové oblasti postavilo 198 letadel 1. JD (převážně od JG 300 a JG 301)⁸⁹. Přes nárokových 24 vítězství ztratila Luftwaffe v boji 24–15–17 (ztraceno–nezvěstných–poškozeno) stíhaček a 11–15–11 (mrtví–nezvěstní–zranění) pilotů. Výsledkem byl téměř úplný zánik JG 300 a 301 rovnající se zániku stíhací obrany Německa.

Zřejmě proti přilétávajícímu svazu 1. AD měla být vyslána skupina Me 262, neboť v 8.38 h odstartovalo z Giebelstadtu 14 Me 262 od I./KG(J) 54. Z Lechfeldu odstartovalo v 10.35 také několik Me 262 od III./EJG 2, do kontaktu s nepřítelem se nedostaly a v 11.12 h se vrátily na základnu.

Na příletové trase skupiny Me 262 od I./KG(J) 54 ale od 7.40 h hlídkovalo 14 Mustangů 355. Squadron 354. Fighter Group 9. Air Force. Američané spatřili jen čtyři přibližující se Me 262 a ihned se dali do jejich pronásledování. Capt. Bruno Peters zasáhl jednu Me 262, která mu po vyhodnocení byla přiznána jen jako pravděpodobně sestřelená. Současně F/O Ralph Delgado zasáhl další Me 262 a její pilot vyskočil na padáku. I./KG(J) 54 skutečně v boji ztratila dva stroje, s Me 262, W.Nr. 110913 se u Würzburgu zřítíl Fw. Heinrich Griens, zatímco stroj W.Nr. 111889 jeho pilot Fw. Günter Görlitz opustil na padáku.

Ve stejné době jižněji, nad údolím Dunaje hlídkovala 353. Squadron. V 9.15 h jižně od Dillingenu a.d. Donau sestřelil 1./Lt. Theodore W. Sedvert další Me 262. Tento sestřel přiznává i německá strana, podle které byl jižně od Dillingenu čtyřmi Mustangy sestřelen Me 262, W.Nr. 110655. Jeho pilot Ofhr. Horst Metzbeband zahynul. V seznamu ztrát je veden jako příslušník I./EKG(J)⁹⁰. Ovšem ve vzpomínkách ObFhr. Hanse Busche je Horst Metzbeband (uváděn jako Netzeband) připisován k KG 51⁹¹.

* Sériové číslo však odpovídá variantě A-6.

Dillingen je blízko základny Neuburg a.d.Donau, kterou intenzivně používala IV./EKG 1 (ex IV./KG 51) k výcviku pilotů bombardovacích Me 262 a stroj W.Nr. 110655 byl právě v bombardovací verzi Me 262A-2a⁹². Všechny indicie ukazují, že sestřelený Me 262 náležel právě IV./EKG 1 z Neuburg a.d.Donau*.

Přes nejasnosti o příslušnosti tohoto Me 262 se I./EKG(J) do „střetu“ s Američany skutečně dostala. V 10 hodin sestřelil vedoucí 353. Squadron Capt. James P. Keane cvičný dvouplošník Fw 44. Američany byla lokalita uvedena jako Illesheim, německá strana upřesňuje lokalitu na obec Lichtenau na východním okraji základny Ansbach. Sestřelen zde byl Focke-Wulf Fw 44J, W.Nr. 2956, pilot vyvázl nezraněn⁹³. Jednalo se o stroj vyrobený v ČKD Praha (za okupace BMM Prag), který tovární pilot Jan Anderle zalétal 27. června 1940⁹⁴. Obdržel Stkz. CO+YZ a v srpnu 1941 byl zaznamenán u FFS A/B 121.

Na základně v Plzni byl 7. března 1945 ze 40 % poškozen cvičný stroj Arado Ar 96B-1, W.Nr. 4076 náležející k III./KG(J) 30. Příčinou byla srážka ve vzduchu, ale poškození dalšího letadla hlášeno nebylo. V úvahu ale připadá opět místní I./EKG(J). Přítomnost personálu a letadel od KG(J) 30, ale i KG(J) 6, na domovské základně I./EKG(J) v Plzni byla častá a minimálně v záznamech o ztrátách je dokumentována od ledna 1945 (27. ledna 1945 – nouzové přistání Bf 109 od KG(J) 6, 17. února 1945 – srážka dvou Fw 190 od KG(J) 30). Personál KG(J) 30 zřejmě v Plzni vykonával část výcviku (pilotáž stíhaček) pro nasazení s Mistely, na který byla jednotka přeřazena na konci ledna 1945⁹⁵.

Dne 8. března 1945 se pravděpodobně při běžném cvičném letu zřítil do lesa u osady Bzí nedaleko Chocenic na jižním Plzeňsku další Bf 109. Havárii sledoval Josef Vaněk (*1933): „... letadlo přelétlo přes vesnici a bylo jen slyšet jak na plný plyn zalétlo kamsi za ves do lesa. Ještě ten den jsme se ho s klukama vydali hledat. Nic jsme nenašli a vrátili jsme se smutně domů. Na místo havárie jsem se dostal až druhý den, to už ve vsi všichni o havárii věděli, šli jsme podle zápachu benzínu. Na místě byl useknutý dub skoro půl metru v průměru. Okolo v křoví několik rozlámaných, bílých nebo světle šedých plechů a uprostřed vyrytá jáma asi od trupu letadla. Další den přišli německý vojáci. Místo si ale jen prohlédli. Až později přijela skupina pilotů pátrat po letci. Vykopali několik trosk letadla, svetr a chomáč vlasů.“ Velký kráter po dopadu letadla, dnes zcela zarostlý vegetací, v západní stráni lesa Bzí s poházenými kusy kovu v okolí jen potvrzuje vzpomínky Josefa Vaňka.

Podle knihy Pohřební služby bylo z Chocenic na Ústřední hřbitov v Plzni přivezeno tělo Uffz. Fritze Schwarze a 15. března bylo pohřbeno do hrobu 1 v oddělení 77. Další údaje o úmrtí a identifikační známka 268495/81 již jen potvrzují příslušnost Uffz. Fritze Schwarze (*29. 3. 1923, Bernau bei Berlin) k 2. Staffel EKG(J). Vše potvrzují záznamy personálních ztrát jednotky, které navíc uvádějí ztrátu stroje Bf 109G-14, W.Nr. 510990⁹⁶.

Ve stejný den došlo ještě k havárii přímo na letišti v Plzni, kdy během startu srazil Focke-Wulf Fw 190 dva příslušníky pozemního personálu. Stroj Fw190A-8, W.Nr. 380396, s označením „5“ ze „4./Erg.K.Gr.(J) d. 9. Fl.Div.(J)“ byl poškozen ze 70 %, jeho pilot Ogefr. Golge byl zraněn. Zbrojář Ogefr. Adolf Berger byl zraněn a jeho kolega Ogefr. Wilhelm-Friedrich Disselhoff (*29. 5. 1924, Giessen) na místě zemřel. Podle personálních ztrát oba mechanici patřili k 7./KG(J) 30⁹⁷. Údaje o pohřbu Ogefr. Wilhelma-Friedricha Disselhoffa na plzeňském hřbitově schází, ale dnes je jeho jméno citováno na bronzových deskách zde pohřbených německých vojáků.

* Neuburg a.d.Donau byl rovněž domovskou základnou pro části II./Erg. KG(J).

Nehoda na letišti ale zřejmě měla ještě další oběť. Podle hřbitovní knihy byl 15. března současně s Uffz. Schwarzem pohřben do sousedního hrobu č. 2 Uffz. Wilhelm Kistner (*17. 1. 1923, Neustadt an der Aisch). U jeho jména je poznámka „Fliegerhorst“. Na pamětních bronzových deskách, kde je jeho jméno rovněž uvedeno, je však datum úmrtí až 12. března 1945.

K další smrtelné nehodě došlo 14. března 1945 na letišti Ansbach, při které (opět podle personálních ztrát) zemřel Uffz. Karl Forster. Není ale zřejmé, jestli došlo ke zřícení letadla nebo jak souvisela s leteckým provozem. Uffz. Karl Forster (*14. 11. 1923, Mannheim) byl pohřben v Otterbachu u Ansbachu. Havárii zmínil při svém výslechu i Gefr. A. J. Rehaen, když uvedl, že Uffz. Forster havaroval poblíž letiště v Ansbachu 15. 3. 1945 při chybném přistání⁹⁸.

Poznámka „Fliegerhorst Pilsen“ je v pohřební knize uvedena také u Uffz. Rudolfa Mannherze a souvisí zřejmě s podobnou havárií. V záznamech Luftwaffe je veden jako příslušník 2. Staffel EKG(J) jak potvrzuje rovněž jeho identifikační známka č. -268 495/57-. Dne 16. března 1945 se v Bf 109G-6 zřítil do areálu letiště v Plzni a 21. března 1945 byl Uffz. Rudolf Mannherz (*19. 12. 1921, Ettlingen, Karlsruhe) pohřben na Ústředním hřbitově v Plzni v oddělení 77, hrob 8.

V hřbitovní knize následuje záznam ještě o současném pohřbu Gefr. Otto Ableidingera do hrobu 11, který byl k pohřbu vypraven z Reserve Lazarett I. Pilsen, a další řádka v knize bez podrobností ještě uvádí jméno Hesselbein, uloženého do hrobu 10, a Müller (-ová), uložené do hrobu 9. Nepochybně se jedná o příslušníky Flugplatzkommando Budweis A.19/XVII. Příslušnost Gefr. Otto Ableidingera (*20. 9. 1905, Barmen, Wuppertal) je v úmrtních záznamech ještě upřesněna o číslo známky -3320- a podřízenou jednotku Werftabt.18/XVII, jako příčina smrti je uvedeno „Unfall, Fl.H.Pilsen zw. Werft u. Halle II.(Schrottpl.)“. Flg. Wilhelm Hesselbein (*8. 11. 1899, Wien) se známkou č. -2691- má jako místo úmrtí uvedeno jen prostě „Pilsen, Fliegerhorst“. V záznamech dílenské pomocnice (Werft-Helferin) Gertraud Müller (*16. 9. 1925, Schwerin) je strohé, ale důležité „Fl.H. Pilsen, Abst., Unfall“. Zkratka „Abst“ jako „Absturz“ může spojovat úmrtí tří mechaniků se zřícením Bf 109 a možná souvisí s černou legendou vyprávěnou mezi čs. poválečnými letci sloužícími na plzeňské základně, že na konci války se německá stíhačka zřítila přímo do jednoho z hangárů a pozabýjela zde všechny přítomné mechaniky.

Poslední oběť, kterou lze spojit s provozem na základně v Plzni a možná ještě i s výše popsanou havárií, je Fw. Max Karp. Také jeho tělo bylo přivezeno k pohřbu z Reserve Lazarett I. Pilsen, ale datum úmrtí je uvedeno až 18. března 1945. Fw. Max Karp (*10. 4. 1918, Berlín) podle čísla identifikační známky 74190/10 byl příslušníkem, letcem u Nachtkette NAGr. 2. Znamka však nemusela vypovídat o aktuálním zařazení letce a je tedy možné, že Max Karp byl jedním z přecvičovaných letců, jež nepocházel z řad bombardovacího letectva.

Výše citovaný Gefr. Rehaen do výslechového protokolu uvedl také havárii z 19. března 1945, kdy severozápadně od Norimberku zahynul při zřícení Gefr. Bauer⁹⁹. Oficiální dokumenty ale tuto tragédii nezaznamenávají.

V měsíčním přehledu za březen 1945, které opět vypracovalo Okresní velitelství četnictva v Kralovicích, je zpráva z 23. března 1945, kdy se ve 14.30 mezi obce Korýtká a Vrážné, západně od Plas na severním Plzeňsku po vzájemné srážce zřítily dva stroje „Messerschmid“. Oba jejich piloti se zachránili na padáku. Kronika Plasy krátce zmiňuje: „Brzy na jaře spadla 2 německá letadla za Borem, pod Korýtkami. Byla sestřelena americkými stíhači, kteří čistili vzduch.“, ale pamětníci ani citované četnické hlášení

přítomnost Američanů vylučují. Jedno letadlo se střemhlav zřítilo do lesa ve stráni pod silnicí Plasy–Korýtky, druhý stroj dopadl asi 1 km západně do pole pod vsí Vrážné. Obě místa se podařilo během průzkumů v roce 2010 v terénu snadno identifikovat, ale získané nálezy drobných součástek jen potvrdily typ jako Messerschmitt Bf 109. Přesnější identita obou strojů nebyla zjištěna, ale blízkost základny v Plzni opět může naznačovat jejich příslušnost k I./EKG(J).

Po této události až do poloviny dubna 1945 se v lokálních pramenech již další zprávy o letecké aktivitě neobjevují. Také zprávy o aktivitě Luftwaffe v Plzni od poloviny dubna 1945 jsou již výhradně americké proveniencí spojené s útoky na zdejší letiště.

Prvně se letiště v Plzni stalo předmětem zájmu amerických stíhacích letců až dne 16. dubna 1945 v rámci rozsáhlého útoku proti zbývajícím německým základnám na jihu Německa a v Čechách. Tento den odpoledne vyslala 8. AAF nad kontinent dva svazy bombardérů. Cílem pro 306 strojů B-24 Liberator od 2. Air Division bylo seřadovací nádraží v Landshutu, zatímco 454 bombardérů B-17 Flying Fortress mělo zaútočit na nádraží v Regensburgu, Plattlingu a Straubingu. Akci bombardérů provázelo nasazení 875 stíhaček, které následně vykazaly zničení 724 a poškození 373 strojů nepřítele na zemi. V chaosu, který během tohoto dne panoval na českém nebi, lze jen těžko rozplést jednotlivé útoky. Základnu v Plzni prokazatelně navštívily Mustangy z 78., 339., 355. a možná i z 359. a 364. Fighter Group. Výsledkem bylo zničení nebo poškození asi dvacítky odstavených Bf 109 a Fw 190.

Podobně obtížně lze identifikovat jednotlivé útoky následující den 17. dubna 1945, kdy se nad vybrané cíle vydalo 1 054 těžkých bombardérů. Dopoledne uskupení 160 bombardérů 3. Air Division zahájilo další mohutný útok na Drážďany, který odpoledne dokončilo 450 bombardérů 1. Air Division. Zbývající část 3. AD zaútočily na Ústí nad Labem a Karlovy Vary. Doprovod bombardérům opět zajišťovalo přes osm stovek stíhaček a jejich výsledek v počtu nepřátelských strojů zničených nebo poškozených na zemi dosáhl čísla 400.

Letiště v Plzni se prokazatelně pokusily napadnout Mustangy 364. Fighter Group, ale pro silnou protiletadlovou palbu neznamenal žádný úspěch a přesunuly se nad letiště Karlovy Vary, kde zasáhly několik Ar 96. O útok se pokusili také letci 4. Fighter Group, která zde v kompaktní sestavě zničila jen čtyři letadla. Protiletadlovou palbou z letiště byl ale zasažen Mustang No. 44-14387,

1./Lt. Roberta O. Davise. Pilot chvíli pokračoval v letu směrem na západ, ale u Chebu musel poškozený stroj opustit na padáku a zahynul. Letiště v Plzni nebo Českých Budějovicích bylo cílem také pro Mustangy 339. FG. Podobně jednoznačně nelze identifikovat cíl, jednalo se buď o Plzeň, nebo Cheb, v případě útoků 355. a 361. Fighter Group. Celkem lze v amerických denních nárocích z Plzně vybrat zničení tří Fw 190 a poškození dalších dvou Fw 190 a dvou Bf 109, které ještě mohly náležet k I./EKG(J).

Konec letecké základny v Plzni přinesl nálet na město 25. dubna 1945. Hlavní cíl pro svaz 198 bombardérů 1. Air Division byla zbrojovka Škoda přímo ve městě, zatímco 78 bombardérů podřízeného 1. Combat Bomb Wing zaútočilo na letiště na jihozápadním okraji města. Krátce po 11. hodině dopoledne tak nad letiště od severu postupně nadlétly stroje 398., 91. a 381. Bomb Group. Každá skupina odhodila 220 kusů GP bomb 500 lb, 200 kusů GP bomb 250 lb a 80 kusů zápalných bomb M17 a také desítky balíků s letáky. Připravený flak z okolí města ale přímo nad cílem sestřelil jednu B-17 a další pro poškození havarovala během návratu. Svaz útočící na zbrojovku také přišel palbou flaku přímo nad městem o tři bombardéry, další nouzově přistál během návratu.

Údaje o zničených letadlech na základně nebyly vyhodnoceny, zpráva 1. CBW pouze konstatuje: „Dva ze čtyř velkých hangárů byly zničeny a mnoho letadel v jejich sousedství bylo poškozeno. Čtyři zásahy do kasárenské oblasti v jihovýchodní části a dva další baráky byly pravděpodobně opraveny po předchozím poškození. Mnoho zaplněných kráterů bylo patrné na přistávací ploše. Šest nových kráterů bylo spatřeno na letišti poblíž velkých hangárů, ale přistávací plocha a ranvej se zdála být plně provozuschopná. Jeden malý hangár byl zničen výbuchem, další dvě malé budovy dosud hoří...“

Přes zřejmě totální zničení základny v Plzni zaznamenává kronika obce Strunkovice nad Blanicí překvapivě další aktivitu letadel z I./EKG(J): „27. dubna (1945) ráno v 7 hodin poplašila místní obec německá stíhačka, která hromovým hlukem dvakrát obletěla Strunkovice a pak havarovala na poli za obcí. Pilot zraněn nebyl.“ Dle fotografické dokumentace vložené v kronice se jednalo o Arado Ar 96B s trupovým označením „50“. Vrak stroje byl zřejmě později rozebrán a odtažen z pole na Cinádrovu pilu u železniční zastávky.

Hned následující den 28. dubna 1945 další německé letadlo nouzově přistálo u obce Kařez na cestě mezi Prahou a Plzní. Zde však další detaily scházejí.

Letecká technika Erg. KG(J), I./EKG(J) a V./EJG 2

Z popisu historie jednotky vyplývá, že první cvičné letouny obdržela do svého stavu na počátku prosince 1944. Z tohoto pohledu tak budeme hovořit o konkrétní typové skladbě jednotky s názvy „Erg.KG(J) Gruppe“, „Erg.Gr. IX. (J)Fl.Korps“, dále „I./EKG(J)“ a konečně „V./EJG 2“.

Systém označování

Po celé období existence jednotky bylo její základní členění na úrovni Gruppe rozvrženo do čtyř Staffel. Přestože se grafické označování jednotlivých Staffel v Luftwaffe nepoužívalo, v tomto speciálním případě využila jednotka zásady určené o jeden organizační stupeň výše, tedy Gruppe. Každá z vytvořených Staffel tak aplikovala na své stroje identifikační symboly odvozené z existujícího modelu. První Staffel nepoužívala žádný symbol, druhá nosila za trupovým výsostným označením vodorovný pruh, třetí pak pruh

svislý a čtvrtá vlnovku. Jejich umístění i provedení je jedinečné a charakteristické právě pro jednotlivé Staffel.

Také barvy taktického označení (a symbolů Staffel) byly jednotné – 1. Staffel bílá, 2. Staffel černá, 3. Staffel žlutá a 4. Staffel modrá. U 4. Staffel není barva jistá, některé ze zdrojů ji uvádějí jako červenou. Bohužel relevantní dokumenty, například záznamy ztrát nebo letové deníky, barevnost označení neobsahují. Podle zvyklostí Luftwaffe by 4. Staffel měla používat spíše modrou barvu. Další důvody pro tuto skutečnost uvádíme dále u podrobnějšího popisu letounu Fw 190A-6, W.Nr. xxx70, „modrá 31“.

Na všech bezpečně identifikovaných letadlech jednotky jsou navíc aplikované pruhy (přibližně 450 mm – šířka 6. trupové sekce Bf 109) obepínající trup hned za trupovým křížem. Poloha pruhu, těsně se dotýkajícího výsostného označení, je také charakteristickým znakem útvaru. Stejně jako v případě taktického označení, používaly Staffel různé barevnosti pruhu. Jistotu máme u 3. Staffel,

u jejichž strojů zanechaných na základně v Ansbachu potvrzují barevné snímky tmavě modrou barvu. Ostatní Staffel používaly pruhy světlé barvy. Většinou se jeví jako bílá, v některých případech však spíše jako velmi světle žlutá.

Pokud by barevnost pruhu měla značit konkrétní Staffel, nedává smysl, aby tři z nich, konkrétně 1., 2. a 4., používaly stejný odstín. Fotografie však toho potvrzují, což nás vede k názoru, že pruhy měly jiný význam, než přesnou identifikaci Staffel jednotky. Jako spekulaci můžeme vyslovit možnost identifikace cvičných letadel určitého prostoru (například správního – Luftgau). Zdůvodnění barevnosti pruhů však není jisté. Žádné jiné speciální označení stroje I./EKG(J) neobdržely.

Konkrétní stroje

Popis jednotlivých letadel jednotky rozčleníme dle jejich zařazení do jednotlivých Staffel.

Stab/EKG(J)

Organizace útvaru zahrnovala čtyři stroje štábu, žádný z nich se nám ale prozatím nepodařilo identifikovat. Předpokládáme, že byly označeny symboly strojů štábu Gruppe, jako v ostatních stíhacích jednotkách, nicméně žádný takovýto letoun není znám. Stab I./EKG(J) sídlil v Plzni (později snad v Illesheimu) a jediný stroj se symbolem štábního roje nalezený v Plzni byl Fw 190D-13, W.Nr. 836016. Jak jsme již zmiňovali, v tomto případě se jedná spíše o letoun Stab I./JG 2. Z různých útržkovitých dokumentů a vzpomínek pilotů vyplývá, že několik kusů této poslední sériové vyráběné varianty Fw 190D bylo skutečně k JG 2 dopraveno.

Jediným potvrzeným letounem Stab I./EKG(J) tak zůstává Bf 109G-6, W.Nr. 163982, se kterým smrtelně havaroval Hptm. Eduard Skrzipek 25. 2. 1945 v Plzni. Označení stroje však není v dobových dokumentech uvedeno.

1./EKG(J) (později 17./EJG 2)

Základnou 1. Staffel bylo po celou dobu její existence letiště v Českých Budějovicích, kde po skončení války zůstalo poměrně značné množství Bf 109G jednotky. Nesly velká bílá taktická čísla a světlý (bílý nebo světle žlutý) pruh za trupovým výsostným označením. U Messerschmittů Bf 109 této Staffel jsme zaregistrovali největší počet případů, kdy byl tento pruh posunut nestandardně o jeden díl vzad (Bf 109 čísel „2, 13, 33“ a „34“ v obou případech). Celkem se nám v Českých Budějovicích podařilo identifikovat jedenáct kusů Bf 109 čísel „2, 3, 4, 5, 6, 13, 22, 31, 32“ a dva čísel „34“.

Zajímavostí je velice časté označení letadel 1. Staffel úzkým bílým nebo žlutým kroužkem na vrtulovém kuželu. Ačkoliv zde nalezneme také stroje s obvykleji zbarveným kuželem, tzn. standardní spirálou, jednou třetinou bílou a nebo v jednodolitém černém nebo černozeleném nátěru, vyskytuje se tenký kroužek příliš často, než aby to byla náhoda. Není nám znám žádný jiný případ nějaké jednotky, která by tento druh označení používala s takovou četností. Může to být jeden z pomocných znaků identifikace letadel z 1. Staffel.

Bf 109G-14, W.Nr. ?, „bílá 3“, České Budějovice

(strana 43 v tištěné publikaci)

„Bílá 3“ je typickým představitelem repasovaného stroje firmou Flugzeugwerke Mannheim (zkráceně Flumann) ve Wertheimu. Jeho kamufláž je naprosto shodná s letouny z fotografií zalétávacích pilotů podniku na přelomu let 1944/45 na letišti ve Wertheimu.

Je na nich patrný „rukopis“ ve formě typického zbarvení a označení zde opravovaných Stodevítek. Boky trupu pokrývaly velké,

někdy téměř až kruhové skvrny se střídavou intenzitou nanesených barev. Boční kříž vyplňuje tmavší z kamuflážních odstínů, který ale v horní části přesahuje po jeho stranách.

Používané odstíny lze odvodit od barevného snímku vaku Bf 109G-6, zanechaného po skončení války v Illesheimu. Provedení kamufláže opět potvrzuje, že prošel opravou ve Wertheimu. Opravený stroj firma nastříkala odstínem RLM 76 na spodních a bočních plochách, barva však měla nádech do žlutošedé, horní a částečně boční plochy, stejně jako skvrny na bocích pak kryly odstíny RLM 81 a 82. Opravy ve Wertheimu tak používaly, alespoň od začátku roku 1945, odstíny barev zaváděné přibližně od poloviny roku 1944. To potvrzují i dříve zmíněné fotografie z přelomu let 1944/45, kde jsou letouny celkově tmavé a není téměř znát rozdíl mezi horními odstíny. Svoji specifickou formu měly také technické popisky.

Stroj

Bez znalosti sériového čísla není možné zjistit žádné podrobnější údaje o stroji. Verzi G-14 potvrzuje přítomnost výstražného trojúhelníku u otvoru plnění systému MW 50 na levé straně trupu. Pod levou polovinou křídla se nacházela anténa FuG 16ZY. Letoun byl vybaven krytem kabiny „Erla-Haube“ s upevněným stožárkem antény. To ukazuje na pozdější provedení tohoto typu kabiny.

Jako většina Bf 109 v Českých Budějovicích, můžeme snad říci pocházejících z 1./EKG(J), postrádal stroj kryty podvozku. Personál jednotky je zřejmě odstranil, aby se nezanášely sněhem z nezapověněné plochy letiště na začátku činnosti v únoru 1945.

Kamufláž

Zbarvení odpovídá výše uvedenému vzoru z Wertheimu. Bohužel nejsou viditelné horní plochy křídla.

Označení

Bílá číslice „3“, bílý pruh za trupovým křížem a úzký proužek na vrtulovém kuželu tvoří označení stroje. Na snímku z pravé strany jsou nezřetelně patrné žluté konce křídla zespodu. Podobnou úpravu mají i další Bf 109 na základně, byla tak zřejmě v jednotce pravidlem.

Bf 109G-14(?), W.Nr. ?, „bílá 4“, České Budějovice

(strana 46 v tištěné publikaci)

Stroj

Pravděpodobně vlastním personálem poškozený Bf 109G-14, „bílá 4“ zůstal na ploše letiště se zbytky maskovací sítě na křídle a před přídílí. O letounu nejsme schopni zjistit podrobnější údaje, protože neznáme jeho sériové číslo. Na základě podobnosti s na stejném místě zanechaným Bf 109G-14, „bílá 3“ předpokládáme, že se i v tomto případě jednalo o opravený Bf 109G-14. Pro tento fakt svědčí i přítomnost antény FuG 16ZY pod levou polovinou křídla. Nicméně anténa není nepochybný důkaz a nebyla svázána s žádnou konkrétní verzí. Její masové rozšíření opravdu přišlo až v době většinové produkce G-14, lze jí však identifikovat i na několika pozdně vyrobených Bf 109G-6.

Motor DB 605A používal palivo B4, tzn. 87oktanový letecký benzín.

Vedle krytů podvozku schází také kryt šachty ostruhového kola. Samotná ostruha postrádá protiprachový látkový nebo kožený kryt tlumiče a také zámek. Takovouto zjednodušenou variantu provedení ostruhového kola mělo mnoho opravovaných Bf 109.

Všimněte si několika průstřelů menších ráží na trupu a křídle a také opravy v místě horního závěsu směrovky.

Kamufláž

Zbarvení odpovídá zvyklostem firmy Flugzeugwerke Mannheim. Rozvržení barev na horních plochách křídla není díky tmavým odstínům RLM 81 a 82 viditelné.

Označení

Velká bílá nelemovaná čtyřka spolu s bílým pruhem za trupovým křížem tvořila označení letounu. Na vrtulovém kuželu předpokládáme tenký bílý kroužek, byť není na fotografii patrný. Opět vycházíme z podobnosti s „bílou 3“. Stejně tak, podle jiných Bf 109 z I./EKG(J), předpokládáme žluté konce křídel.

Pod VOP nad šachtou ostrohy jsou na boku patrné dva bílé obdélníky, jejichž význam není zřejmý.

Bf 109G-6/AS, W.Nr. ?, „bílá 34“, České Budějovice

(strana 48 v tištěné publikaci)

Stroj

Na volném prostranství letiště zůstal po skončení války Bf 109G-6/AS s číslem „bílá 34“. Fotografie z obou stran umožňují jasnou identifikaci letounu jako G-6/AS, protože na pravé straně trupu schází označení plnicího otvoru systému MW 50. Jinak se jedná o standardní provedení této varianty z podniku Mtt Regensburg, tedy letoun vyrobený jako nový kus s motorem DB 605AS. Celkem závod vyprodukoval 324 (325)¹⁰⁰ kusů této varianty v rozmezí dubna až srpna 1944. Letouny nosily sériová čísla ze sérií 163, 164, 165, 166 a byly v nich rozmístěny bez nějakého systému. Nejspíše to souviselo s nízkými a nepravidelnými dodávkami motorů DB 605AS na jaře 1944, následně pak s upřednostňováním montáže motoru do G-14/AS.

Stroj už byl vybaven krytem motoru se dvěma vybouleními na spodní části (i když je konstrukčně nevyžadoval) a větším chladičem oleje (Fö 987 s výměnnou plochou 8,5 dm²) pod nosem.

Kamufláž

Zbarvení odpovídá zásadám podniku v Regensburgu a použité odstíny barev byly nepochybně standardní RLM 76 zespodu a RLM 74 a 75 shora. Směrovka a kýlovka nesly specifické provedení skvrn charakteristické pro Regensburg.

Označení

Velké bílé taktické číslo „34“ leželo na bocích trupu. Výjimečně je zde pruh obepínající trup umístěn o jeden trupový díl vzad, než bylo obvyklé a zdá se být poněkud tmavší (na barevné rekonstrukci je proveden světle žlutou; mohlo se ve skutečnosti jednat o zbytek označení, které stroj obdržel už během výroby v Mtt Regensburg). Na vrtulovém kuželu můžeme rozlišit nezřetelný světlý proužek, bohužel právě v tomto místě je drobné poškození snímku.

Bf 109G-6, W.Nr. ?, „bílá 36“, Skuteč

(strana 50 v tištěné publikaci)

Vedle domovských základů útvaru se značné množství bezpečně identifikovaných letadel I./EKG(J) našlo po skončení války na jiných letištích. Jedním z nich bylo letiště ve Skutči, na kterém na samém konci konfliktu přelétly části stíhací JG 77, operující na východní frontě. Celkem zde po ukončení bojů zůstalo 30 kusů Bf 109 v různém stupni poškození, z toho jeden letuschopný. Z fotografií je zřejmé, že zanechané Bf 109 tvořily dvě nesourodé skupiny – jedna zahrnující operační stroje JG 77, identifikované dle jejich označení a verze a druhá sestávající ze starších provedení Bf 109 s dvoucifernými taktickými čísly a také bílými a žlutými

kroužky na vrtulových kuželech. Pokud porovnáme provedení markingu a typovou skladbu druhé skupiny s letouny I./EKG(J), je jasné, že si odpovídají.

Abychom se pokusili najít odpověď, zda a jakým způsobem se část letadel I./EKG(J) mohla objevit na letišti ve Skutči ve východních Čechách, musíme se krátce věnovat situaci a základně v samém závěru války.

Letiště ve Skutči nebylo běžnou vojenskou základnou určenou pro bojový útvar. První operační jednotkou ve Skutči se stala transportní II./TG 2. V polovině dubna 1945 (13. 4. 1945) obdržela tato jednotka rozkaz o přesunu z Bronkova (přibližně 10 km jihozápadně od Chotěbuzi, Cottbus) do Příbyslavi a Zbraslavic¹⁰¹. Na každé z těchto letišť měla přibýt jedna Staffel, což ale neřešilo celou sílu tehdejší II./TG 2, tvořenou třemi Staffeli. O den později už byla II./TG 2 zachycena v přehledu LfL.Kdo.6 na nových základnách – 5./TG 2 se nacházela v Příbyslavi, 6./TG 2 ve Zbraslavicích a poslední Staffel, 7./TG 2, ve Skutči¹⁰². Na letiště přilétly transportní Ju 52/3m, bohužel není známo v jakém počtu. Přesun II./TG 2 do Skutče je tedy podložen rozkazy a dokumenty o dislokacích jednotek LfL.Kdo.6. Jiný útvar ale není na této základně původními materiály zaznamenan.

Fotografie z května 1945 zde však nepochybně potvrzují přítomnost velké skupiny Bf 109. Díky vzpomínkám několika příslušníků jednotky JG 77 a také letovému deníku Uffz. Rolfa Bucka z 9./JG 77 (od 19. 4. 1945 přeřazeného do Stab./JG 77¹⁰³) můžeme tvrdit, že pocházely právě z tohoto útvaru. Buckův deník uvádí 1. května 1945 mezi 13.30 a 14.05 přesun (přelet) z Prostějova do Skutče. Typ letounu není v záznamu exaktně uveden, jednalo se ale zřejmě o Bf 109, na kterém do té doby operačně létal. Do vzduchu se Buck dostal znovu až 8. 5. 1945, kdy okolo jedné hodiny odpolední přelétl ze Skutče do Hradce Králové. V podvečer pak, spolu s dalším letcem, použil kurýrní Fi 156 pro přelet do amerického zajetí.

JG 77 bojovala na východní frontě od konce ledna 1945 a z moravských základů operovala v rámci VIII. Flg.Korpsu pod hlavičkou LfL.Kdo.6. Spolu s dalšími jednotkami tvořila její 3. Flg.Div. kooperující s Pz.AOK 1. V přehledu dislokací jednotek celého LfL.Kdo.6 z 3. května 1945¹⁰⁴ je JG 77 uváděna v Prostějově, kde sídlil její Stab a II. Gruppe, I./JG 77 bázovala v „Peterswaldu“, tedy v Petřvaldu u Karviné. V této době už útvar tvořily pouze dvě Gruppe, protože III./JG 77 byla 5. 4. 1945 zrušena¹⁰⁵. Její stroje následně posílily zbývající části jednotky.

Jak je patrné, existuje zřejmý rozpor mezi dislokací JG 77 ve výše uvedeném záznamu Rolfa Bucka a oficiálním přehledem jednotek LfL.Kdo.6 z 3. 5. 1945, který o nějaké části JG 77 ve Skutči nehovoří (viz výše). Na této základně zaznamenává pouze 7./TG 2. Dle našeho názoru se jednotka nedostala do Skutče už okolo začátku května, ale spíše až na samém konci války, tzn. 7. 5. 1945 v rámci ústupu (úletu) jednotek směrem na západ. Záznam z letového deníku Rolfa Bucka prozatím neumíme vysvětlit. Je možné, že obsahuje nepřesnosti, v atmosféře hrozby ruského zajetí celkem pochopitelné. Poslední zápisy jsou navíc nekompletní, neobsahují údaje o typech letadel a také zde nejsou žádné poznámky o nějaké operační činnosti.

Operační lety ale JG 77 prováděla ještě na začátku května 1945. Útvary celé 3. Flg.Div. pokračovaly v aktivní činnosti a držely své základny na Moravě až do konce války. Teprve po oznámení kapitulace během 7. 5. 1945 se vydávaly na pouť k americkým liniím. Kapitulace měla vejít v platnost o půlnoci z 8. na 9. května, takže měly na ústup jeden den. Pokud to bylo možné, použily k tomu i leteckou techniku. Limitoval je ale nedostatek paliva. Tímto způsobem se mnoho letadel zmíněných jednotek objevilo na konci

války na letištích ve východních Čechách. Konkrétně stroje JG 77 zůstaly zanechány, a v některých případech zde byly i zničeny, na základnách v Hradci Králové, Chrudimi, Moravské Třebové a právě Skutči. Identifikovány zde byly Bf 109G a K s označením I. a III. Gruppe. Přitom k žádnému takovému přeletu neexistuje oficiální rozkaz.

Jaká část JG 77 se dostala do Skutče, není zcela jasné. I./JG 77 zamířila z Petřvaldu jihozápadním směrem a skončila v Moravské Třebové, kde po válce zůstalo minimálně 16 kusů Bf 109G. Další stroje I. Gruppe (identifikované ovšem pouze podle označení) se dostaly do Hradce Králové.

Části z Prostějova, tedy oficiálně Stab a II./JG 77, si to namířily severozápadně na letiště ve Skutči a Chrudimi. Minimálně v případě Chrudimi byla skupina větší a zahrnovala také Fw 190F z SG 4, průzkumné Fw 189 z 1./31(Nacht) a Fi 156 z Pz.Aufkl. Schwarm 4. Šlo o jednotky spadající též pod 3. Flg.Div. a v minulosti často spolupracující s JG 77 v Prostějově. Evidentně se jednalo o organizovanou akci.

Přímou ve Skutči zůstaly minimálně dva Bf 109K-4 s označením III./JG 77, která však v té době, jak jsme zmínili, už neexistovala, dále tři Bf 109G-14 z neidentifikované Gruppe a ještě další Bf 109 z bývalé III. Gruppe. Ostatní Bf 109 nepocházely (původně) z JG 77. K tomu, aby si operační jednotka přivlastnila letouny jiného útvaru, musel existovat důvod. V případě JG 77 to byl nedostatek letecké techniky v závěru války, kdy už přestal fungovat systém přidělování letadel. Nové Bf 109 už nebylo kde brát.

Intenzivní bojová činnost opotřebovávala sílu JG 77 po celý rok 1945 a nikdy nedovolila dosáhnout tabulkových stavů. Plně vybavenou Geschwader tvořily tři Gruppe, doplněné ještě štábním rojem se čtyřmi stroji, přičemž Gruppe měla mít ve stavu 52 letadel. Celkem tak měla JG 77 disponovat 160 stíhačkami. Pokud však sledujeme početní stavy techniky JG 77 od konce března 1945, tak se množství letadel nikdy nedostalo nad 43 kusů a pohybovalo se spíše okolo 30 kusů na Gruppe. Navíc mluvíme o celkovém počtu letadel, operační schopnost byla pochopitelně snížena o letouny v opravách. K jistému zvýšení stavů Stab, I. a II./JG 77 došlo mezi 10. a 16. dubnem v důsledku převedení techniky od zrušené III./JG 77. Poslední záznam o síle jednotky pochází z 23. 4. 1945¹⁰⁶ – Stab vykázal 5 kusů Bf 109 (5 bojeschopných), I. Gruppe pak 35 kusů (26 bojeschopných) a II. Gruppe také 35 kusů (26 bojeschopných). To je méně než polovina tabulkového stavu v provozuschopných letadlech. Přitom pilotů bylo 142! Jednotka, v polovině dubna stále v intenzivním nasazení v bojích zejména v okolí Ostravy, ale letouny potřebovala. Důvod k doplnění letecké techniky tedy JG 77 měla.

Nyní se vrátíme zpět z I./EKG(J), resp. V./EJG 2. Velká vlna rušení leteckých jednotek v Luftwaffe proběhla na počátku dubna 1945, další následovala okolo 20. 4. 1945. Jak již bylo uvedeno, 21. 4. 1945 rozhodlo velení Luftwaffe o zrušení všech Gruppe doplňovací EJG 2, mimo III./EJG 2. V. Gruppe působila na základnách v protektorátu a ve výzbroji měla Fw 190 a Bf 109. Rušené útvary stále spadaly pod IX. Flg.Korps, který však postupně přecházel z Lf.L.Kdo.Reich pod velení Lf.L.Kdo.6. Nejprve operačně – 21. 4. 1945 a pak i organizačně – od 26. 4. 1945¹⁰⁷. Dne 23. 4. 1945 navrhl náčelník generálního štábu Lf.L.Kdo.6 využití pozemního personálu V./EJG 2, z čehož je patrné, že se už v této době o zdroje jednotky zajímalo velení této letecké armády. Osud pilotů a letadel pak určil rozkaz generálního štábu (opět) Lf.L.Kdo.6 z 26. dubna 1945, který je dával k dalšímu využití „IX. Flg.Korpsu“. Tento celek však nedisponoval žádným útvarem vyzbrojeným pístovými Bf 109 a proto bylo jejich využití s velkou pravděpodobností řešeno o úroveň výše, tzn. v rámci celého Lf.L.Kdo.6. Pod její

VIII. Flg.Korps (později Lw.Kdo.8) náležela 3. Flg.Div. v jejímž rámci operovala JG 77. Zde je ono „propojení“ mezi „nabídkou“ z rušené V./EJG 2 a „poptávkou“ z operační JG 77*.

Stálé operační nasazení počet 75 letadel zaznamenaný 23. 4. 1945, kdy ještě nemohl být ovlivněn příchodem techniky od V./EJG 2, dále redukovalo. Reálný stav tak musel neustále klesat. Vzniklá „nabídka“ volných Bf 109 tak mohla přijít v pravý čas.

Výše uvedený teoretický konstrukt je naštěstí doložen také vzpomínkou jednoho z pilotů JG 77. Hans Bauer se někdy v dubnu 1945, po svém dramatickém úletu z jedné ze základen JG 51 u Gdaňského zálivu (pravděpodobně Junkertroylhof), ocitl na „polním letišti v Troppau“ (Opava). Je zřejmé, že jeho novým operačním útvarem byla JG 77, která dlouho létala z nedalekého Dolního Benešova (v samém závěru války působily její části též z Jakartovic). Obě letiště ležela poblíž Opavy, která žádné vlastní letiště neměla.

Vzhledem k nedostatku letadel v „Troppau“ dostal se skupinou dalších příslušníků jednotky za úkol přivést nová letadla z Českých Budějovic. Bauer s ostatními absolvovali dobrodružnou pozemní cestu přes Jihlavu do Českých Budějovic. Jeho Bf 109 však nebyl ještě připraven a on musel čekat. Pravděpodobně více dní, protože si udělal krátký výlet i do svých rodných Peček. Spolu se svým kamarádem Heinzem Sieversem, kterého následně potkal na letišti v Českých Budějovicích, se nakonec rozhodl pro odlet k americkým liniím. Po krátkém letu s Bf 109 z Českých Budějovic přistál poblíž Větrní v americké okupační zóně¹⁰⁸. Označení letadla, patrné na nekvalitní fotografii po nouzovém přistání, tvořilo velké bílé číslo „12“, provedením odpovídajícím zvyklostem 1./EKG(J), resp. 17./EJG 2.

Ačkoliv je vzpomínka zatížená mnoha nepřesnostmi (například letiště v Troppau) a neobsahuje konkrétní data, potvrzuje vyslání skupiny personálu JG 77 z Moravy do Českých Budějovic pro letadla. V této době se ale v Českých Budějovicích nacházely pouze stroje bývalé 17./EJG 2.

Bauer se o ostatních pilotech skupiny nezmiňuje, pravděpodobně však ze základny odlétli, když on musel čekat na uschnutí svého Bf 109. Letecká technika zrušené V./EJG 2 se tedy skutečně mohla dostat do rukou personálu JG 77.

Stroj

Popisovaný Bf 109G-6 s označením „bílá 36“ představuje určitou výjimku v historii typu, protože se prokazatelně jednalo o jediný Bf 109, který se dostal do vzduchu s československými znaky. K tématu „české“ Stodevítky na letišti ve Skutči je zajímavé doplnit několik podrobností o stavu letiště ze samého konce války. Z pečlivě vedeného „Deníku o činnosti na letišti Skuteč“ je možné vyčíst situaci, v jaké byla tato letecká základna opuštěna a také několik podrobností o zde zanechané technice.

První záznam z výše zmíněného dokumentu je datován 8. 5. 1945. „Od 13. hod. začal odjezd německé jednotky z města, která celý den prováděla ničení zásob, dopoledne na letišti, odpoledne od 14.00 hod. na hřišti sportovního klubu, kde spalovala auta, benzin, vojenský materiál i zařízení. Zabránilo tomu nebylo možné, neboť letiště bylo osazeno 35 kulometnými hnízdy a 4 letouny, které byly připraveny na rozkaz nĕm. velitele letiště mjr. Mendeho ke startu, každý s 250 kg pumou, na zničení města Skuteč“.

Podle tohoto záznamu tak německá posádka držela a kontrolovala letiště do poslední chvíle před svým odchodem a snad byly alespoň některé ze strojů, předpokládáme že právě Bf 109, stále letuschopné.

* Není vyloučeno, že uvolněné stroje V./EJG 2 využily i další útvary Lf.L.Kdo.6.

„V 17.50 hod. začalo pod vedením kpt. Brandeise a čsl. partyzánů přebírání letiště, zajišťování k výbuchu připravených min a bomb, kterého úkolu se ujali se vedle kpt. Brandeise, co pyrotechnika, též dobrovolně se přihlásivší br. Jan Kyselka a br. Alois Veselý.“

Už pozdě odpoledne bylo celé letiště v českých rukách. Noví majitelé zároveň provedli první průzkum zde se nacházejícího materiálu a vybavení. K letecké technice se pro tento den uvádí: „Všecký materiál letiště a zbraně byly částečně zničeny (letadla rozbita krumpáčem na nosných plochách, na přistávacích plochách a křídélkách, pušky bez závěrů, kulometry bez hlavní, padáky odřezány a odneseny na hřiště ve městě, kde zapáleny).“

Další den provedl český personál podrobnější prohlídku letecké techniky, včetně prvního soupisu. „Při prohlídce plochy letiště za vedení Ing. Bromského nenalezeny žádné známky podminování. Letadla byla rozestavena po celé ploše letiště, aby bylo zamezeno přistávání ruských případně našich letadel.“

„Letecký park pod vedením br. Moudrého začal ihned uvolňovat plochu letiště a odtahovat letouny ke kraji letiště, nejdříve pomocí jednoho koňského potahu, později pomocí traktoru z Dletic. Na letišti zjištěn následující stav letounů: Me 109 ... 24 kusů, Gigant ... 6 kusů, Fokke Wulf 1 ks. V soupisu se dále pokračuje.“

Zda byl důvod rozmístění letadel na ploše skutečně pravdivý nevíme, je ale zřejmé, že už 9. 5. 1945 s nimi bylo manipulováno a byla odstraňována ze vzletové plochy. Stejně tak byl „Me 109-36“ opatřen československými znaky, uschopněn k letu a nakonec v 17.47 vzletl s partyzánem por. Andrejem Jaroslacem v kabině nad město¹⁰⁹. Teprve následující den, 10. 5. 1945, přistálo na letišti první sovětské letadlo. Byl jím kurýrní „U 2 č. 5“ s „pplk. Holoborodkem“, který se v 19.40 dotkl přistávací plochy.

Další soupis německé techniky, včetně podrobného plánu jejího umístění, vznikl poněkud později. „Soupis letadel, konečný stav“ byl vypracován 21. 5. 1945 a podává přesnější přehled o zanechané technice. Stíhacích Bf 109, zde označovaných jako „Me-109 Messerschmitt“, zůstalo na letišti celkem 30 kusů, z toho jeden letuschopný, devět s 10% poškozením, dva s 50%, třináct s 90% a pět se 100% poškozením. Většina z nich byla tedy zcela zničena. Dále se zde nalézalo jedenáct kusů Me 323 („Me – 232 Gigant“), dva kusy Ju 52/3m („Ju-52 Junkers“), jeden kus Fw 58 („Fw-2m“) a jeden neidentifikovaný stroj, označený jako „Fw-1m“. Mohlo se jednat o Fw 44, ale důkaz chybí. Množství 30 kusů Bf 109 je vysoké a při porovnání výše uvedených stavů letadel u JG 77 vyplývá, že nemohly všechny pocházet z původních zdrojů jednotky.

Československými znaky bylo nakonec opatřeno více Bf 109, což dokládají dobové fotografie. Navíc český personál přetřel na většině ostatních Stodevítek německé kříže světlou barvou, snad aby jasně demonstroval nového vlastníka.

Bf 109G-6, „bílá 36“ vykazuje jasné známky opraveného stroje. Mimo neobvyklého zbarvení nesl nové provedení kýlovky a směrovky, nahrazený byl pravý kryt motoru pocházející z jiného letounu. Pancéřování kabiny je starší konstrukce, bez části s pancéřovým sklem, chyběl přístroj FuG 25a.

Kamufláž

Fotografie, kterých se dochovalo poměrně dost, ukazují použití jednoho odstínu barvy na horních plochách (buď starší RLM 74, nebo novou RLM 81). Nešlo o nějakou případnou úpravu u jednotky, protože jsou dobře patrné pečlivě provedené technické popisky. Nástřík tak pocházel od některého z opravárenských center. Zde odkazujeme na téměř totožný způsob zbarvení „černá 16“ z Plzně.

Označení

Bílé číslo „36“ bylo vyvedeno na tmavší skvrně překrývající nějaké původní označení. Bílý pruh kryl celý 6. trupový díl a přimykal se k trupovému kříži.

2./EKG(J) (později 18./EJG 2)

Operační základnou 2. Staffel bylo letiště v Plzni, kde se také na konci války nalézalo největší množství její techniky. Jednotka měla vyhrazenou černou barvu taktického označení a za trupovým křížem nosila na letounech vodorovný proužek – označení 2. Staffel. Jeho poloha zachovávala jednotné provedení. Spodní hrana proužku korespondovala se spodní hranou horních bílých částí (lemů) trupového výsostného označení.

Také stroje 2. Staffel byly označeny světlým pruhem za trupovým křížem. Na většině fotografií se jeví jako bílý, v několika případech však poněkud tmavší. Jak jsme již zmínili, není jasné, zda je to výsledek použitého fotografického materiálu, podmínek při focení nebo byla skutečně použita jiná světlá barva. Jisté je, že žlutá barva určená na popisku plnění paliva, to nebyla.

V případě této Staffel se na jejich strojích neobjevilo žádné další speciální označení, jako byl úzký bílý nebo žlutý proužek na vrtulovém kuželu u 1./EKG(J).

Z fotografických materiálů jsme dokázali identifikovat celkem 19 Bf 109 této Staffel s taktickým označením „černá 6, 8, 11, 13, 14, 16, 18“, „20“ (dva případy), „21, 23, 26, 27, 28, 29, 35, 41, 42, 46“.

Bf 109G-6/U4, W.Nr. ?, „černá 29“, Plzeň

(strana 61 v tištěné publikaci)

Stroj

„Černá 29“ je představitelem stroje repasovaného v opravárenských dílnách firmy Brinker Hannover ve Wunstorfu. Nese typickou kamufláž Bf 109 prošlých opravou v tomto závodě. O jeho historii nejsme bohužel schopni zjistit nic dalšího, protože neznáme jeho sériové číslo. To občas bývalo u Stodevítek z Wunstorfu napsáno ve střední části směrovky, bohužel tato část není na fotografiích rozeznatelná nebo je plátno směrovky strženo.

Krytka plnění tlakového vzduchu v 5. trupovém díle dole prozrazuje, že se jednalo o subverzi U4, tzn. vybavenou motorovým kanonem MK 108. Jejich přítomnost v jednotce potvrzují záznamy Gen.Qu.Abt.6 z 26. ledna 1945, kdy uvádějí rozhodnutí o přidělení pěti kusů této subverze ke 2./EKG(J). Je však třeba mít na paměti, že alespoň v některých obdobích existoval nedostatek kanonů MK 108 pro sériovou výrobu. Není tedy vyloučeno, že kanon byl z letounu při repasi vymontován a nahrazen běžným MG 151/20. Nicméně jsme prozatím nenalezli žádné indicie o tom, že by při repasích byly prováděny nějaké změny ve výzbroji.

Zajímavostí je vyměněný zadní pevný díl překrytu kabiny, evidentně bez jakéhokoliv nátěru. Navíc chybí anténní stožárek, jenž byl součástí tohoto dílu. Vše by mohlo svědčit o opravě v dílnách jednotky.

Kamufláž

Po opravě dostaly Stodevítky z Wunstorfu zcela novou kamufláž. Byla tak rozdílná od všech standardů, že je nepochybným znakem letadel prošlých touto destinací. Spodní plochy si podržely nástřík běžnou RLM 76, v některých (jiných) případech je možné, že alespoň část plochy křídla zůstala bez nátěru. Horní plochy, na trupu až k úrovni odtokové hrany křídla, obdržely zbarvení dvěma tmavými odstíny RLM 81 a 82 ve formě nepravidelných polí. Dělicí linie bývala zubatá, podobně jako u Bf 109 z podniku Erla. Tmavé odstíny vytvářely dojem jednolitě barvy, ale při pozorném

pohledu jsou patrné hranice mezi barvami. Účelem bylo co nejlépe zamaskovat stroj na zemi. Tmavé barvy tak pokryly i spodní kryt motoru, téměř až na samý spodek.

Boky trupu pak doplňovaly skvrny světlé RLM 76 s poměrně ostrými hranami. Neexistoval žádný vzor a každý stroj byl unikátní. Jsou doloženy případy, kdy tyto světlé skvrny chybí, není však jasné, co bylo příčinou. Zda spěch při předání stroje, nedostatek barev, nebo to souviselo se zvyklostmi určitého období práce ve Wunstorfu.

Po zhotovení kamufláže doplnil podnik některé z technických popisek. I jejich forma byla pro Wunstorf charakteristická.

Výsostné označení se ustálilo na nejjednodušší formě, tzn. kříže tvořily pouze jejich bílé části a svastiku bílý lem. Jen forma křížů na spodní straně křídla nebyla jednotná, respektive jsme na různých letounech našli různé provedení. Je tedy třeba se řídit fotografiemi. V případě „černé 29“ šlo o černé jádro s bílými lemy.

Označení

Taktické označení mělo formu černého čísla bez lemu a označení 2. Staffel. Pruh na trupu těsně přiléhá ke trupovému kříž. Vrtulový kužel nesl jednolitý nástrík tmavou RLM 70 nebo 71, stejnou jako vrtulové listy.

Bf 109G-14, W.Nr. 464633, „černá 28“, Plzeň

(strana 66 v tištěné publikaci)

Stroj

Jedním z nejlépe dokumentovaných letadel 2./EKG(J) je stroj „černá 28“, zanechaný na letišti v Plzni. Sériové číslo jej bezpečně řadí do výroby podniku Erla v Lipsku, kde vznikl v listopadu 1944. Následně byl 4. 12. 1944 převzat zástupci Luftwaffe (BAL)¹¹⁰. S velkou pravděpodobností náležel do početné skupiny G-14, které byly na podzim roku 1944 vyrobeny nekompletní a při předání jim scházel systém MW 50. Na pravé straně trupu u plnicího otvoru není výstražný trojúhelník tohoto systému, což tuto teorii podporuje*. Letoun byl asi proto rovnou zařazen do výcvikové jednotky, tedy 2./EKG(J). Podle data převzetí můžeme odhadnout, že se tak stalo v prosinci 1944. Z fotografií je dobře patrné, že letoun nenesl žádné předchozí označení, k útvaru tedy přišel jako nový kus. Nicméně jeho osud asi nebyl jednoduchý, neboť z neobvyklého zbarvení nosných ploch vyplývá jejich pravděpodobná náhrada. Odehrála se zřejmě v útvary dílnách, každopádně však v rámci Luftwaffe, kde se neprovádělo sjednocování nebo náhrada zbarvení.

Kamufláž

Typická kamufláž Bf 109G-14 z produkce podniku Erla používala barvy RLM 76/75/74 se skvrnami obou tmavších odstínů na bocích. Skvrny byly oddělené, ale už ne kruhové, jak tomu bylo v předchozím období. Tato kamufláž kryje trup stroje, obě poloviny křídla a VOP jsou však zcela rozdílné.

Levá polovina křídla nese jednotný, poměrně světlý nástrík (snad variantu RLM 75), na kterou nanaslel personál jednotky tmavé nepravidelné skvrny. A to včetně plochy výsostného označení. Jen křídélko mělo běžné zbarvení dvěma odstíny. Naproti tomu pravou polovinu křídla kryla jednolitá tmavá barva, pravděpodobně RLM 74. Koncový oblouk si však ponechal běžné provedení kamufláže z Erly Lipsko s dobře patrnou dělicí linií barev RLM 74/75.

Vodorovný stabilizátor nesl opět jednotné zbarvení světlejším odstínem, doplněný o tmavé skvrny, pouze pravá výškovka si zachovala běžné provedení.

* Na druhou stranu, právě podnik Erla se s tímto označením příliš nezatežoval (i když je používal).

Celek je značně neuspořádaný a svědčí o snaze dovést letoun do provozuschopného stavu v dílnách mimo průmyslový systém oprav. Výměna nosných ploch nebyla tak složitá, aby ji příslušné dílny Luftwaffe nezvládly. Jednotné zbarvení horních ploch křidel vede k závěru, že by se mohlo jednat o náhradní díl, dodaný v základní formě kamufláže.

Označení

Černé číslo a vodorovné označení Staffel bez lemování se nacházelo na standardních pozicích. Za trupovým křížem obepínal trup bílý pás, který se však na některých fotografiích jeví tmavší. Není jasné, zda šlo pouze o výsledek zvoleného způsobu nanesení barvy nebo šlo skutečně o jiný odstín. Pruh nebyl natřen standardní žlutou, což je dobře patrné při porovnání se žlutou barvou v popisek paliva na levé straně.

Vrchol kýlovky nesl z obou stran sériové číslo, vyvedené standardní formou číslic z Erly. Pravá strana postrádala označení systému MW 50.

Minimálně na pravé polovině křídla měl spodní kříž formu černého jádra s bílým lemem, což je pro Bf 109G-14 série 464xxx neobvyklé. Podporuje to teorii o náhradě celé části. Spodní kryt motoru se jeví výrazně tmavší, snad jiným odstínem RLM 75 nebo dokonce žlutý.

Bf 109G-14, W.Nr. 464613, „černá 14“, Plzeň

(strana 71 v tištěné publikaci)

Stroj

Další Bf 109G-14 ze skupiny Bf 109 pocházející z Erly v Lipsku, jenž nese všechny typické znaky pozdně vyráběných Bf 109G-14. Byl už například vybaven větší olejovou nádrží o objemu 55 litrů, což značí krytka plnění umístěná na vyšší pozici a také radiostanicí FuG 16ZY s „Y“ anténou pod levou polovinou křídla. Zajímavým detailem byl žlutý kroužek za kabinou pilota, jehož přesný význam prozatím neznáme**.

Převzetí z výroby proběhlo 4. prosince 1944¹¹¹. Opět chybí technická popiska systému MW 50, takže předpokládáme, že jím letoun nebyl vybaven.

Kamufláž

Vše na tomto stroji je standardní a to včetně kamufláže. Jak bylo v této době obvyklé, podnik Erla jej zbarvil odstíny RLM 76/75/74 a u I./EKG(J) nedošlo k žádným úpravám.

Označení

Číslo „14“ a označení Staffel byly na běžných pozicích, za trupovým křížem byl doplněn světlý pruh. Jeví se poněkud tmavší než barva trupového kříže, ale to mohlo být způsobeno technikou nanesení, kdy vrstva barvy nekryla stoprocentně.

Bf 109G-8/R5, W.Nr. 201461, „černá 20“, Plzeň

(strana 74 v tištěné publikaci)

Stroj

Na shromaždišti zanechané německé techniky na plzeňském letišti byl vyfocen letoun „černá 20“. Jeho kýlovka a směrovka neodpovídají svým zbarvením zbytku stroje a byly evidentně nahrazeny. Při detailním zkoumání samého okraje fotografie lze identifikovat na náběžné hraně kýlovky číslici „2“ a za ní pak část číslice „0“. Poslední tři číslice byly „461“ (snímek této části nemáme k dispozici

** Více informací viz Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6, JaPo, 2017.

pro publikační účely), dohromady tedy 20x461. Jejich forma byla úzká a vysoká, vměstnaná před svastiku. Ze sériového čísla vyplývá původní varianta letounu – fotoprůzkumná G-8 série 200.

Vzhledem ke skutečnosti, že stroj s číslem W.Nr. 200461 byl hlášen jako zničený během souboje s La-5 dne 23. srpna 1944 (1./NAGr 8), musí být kus z Plzně čísla W.Nr. 201461. Pokud jsme identifikovali sériové číslo správně, pak Bf 109G-8/R5*, W.Nr. 201461 pocházel ze srpna 1944 z produkce továrny WNF. Po nějakém poškození byl opraven, ale nevrátil se už do podoby fotoprůzkumného stroje. Předpokládáme, že fotografické vybavení z něho bylo kompletně demontováno a otvory pro kamery na spodní části páteho trupového dílu zakryty. Stroj nebyl vybaven prutovou anténo-
nou systémem FuG 16ZY.

K jeho poškození mohlo dojít už těsně po výrobě, ještě v době záletu nebo přeletu k uživateli. Zmiňujeme tuto možnost proto, že v srpnu 1944 se takováto událost stala na letišti v Brně, sloužícímu k záletům zde sestavovaných Bf 109 z WNF. Dne 24. 8. 1944 bylo na letišti náletem poškozeno osm kusů Bf 109G-14 a též jeden Bf 109G-8¹¹². Rozhodně se jedná o zajímavou ukázkou možné změny určení původně specializované varianty Messerschmittu na čistě pomocnou/výcvikovou.

Další zajímavostí je existence jiného Bf 109G s označením „černá 20“ v Plzni. Na vrakovišti se našel kousek od popisovaného stroje.

Kamufláž

Celkově tmavé vzezření kamufláže nás vede k rekonstrukci zbarvení novými odstíny RLM 81 a 82, spodní plochy pak v RLM 76. Kýlovka a směrovka nesly zcela jiné zbarvení.

Horní plocha křidel se jeví jako barevně jednotná, ale poškození nátěru určení ztěžuje.

Vrtulový kužel si zachoval tovární zbarvení s černozeleňým základem a jednou třetinou bílou.

Označení

Černá dvacítká, označení 3. Staffel a bílý pruh na trupu odpovídají standardu jednotky.

Bf 109G-6, W.Nr. ?, „černá 16“, Plzeň

(strana 76 v tištěné publikaci)

Stroj

Těžce poškozený stroj zůstal po válce na ploše plzeňského letiště. Horní část druhého trupového dílu byla zničena, doslova proseknuta a pravděpodobnou příčinou mohla být kolize s pojiždějším letounem. Scházela také koncový oblouk levého křídla s křídélkem, vodorovné ocasní plochy a kýlovka. Naproti tomu vlastní směrovka zůstala na místě.

„Černá 16“ vykazuje zřejmé znaky opraveného kusu – ocasní plochy sice byly nového typu, ale kryt kabiny, a to včetně pancéřování, zůstal v původní konstrukci. Není patrná ani anténa přístroje FuG 25a. Naopak za výjimku můžeme označit závěsník pro přídatnou nádrž pod trupem. Tím obvykle nebyly letouny I./EKG(J) vybaveny, nebyl k tomu důvod.

Kamufláž

Dochované snímky zobrazují kamufláž tvořenou na horních a bočních plochách jedním odstínem. To potvrzuje především fotografie horních ploch. I v případě použití nových RLM 81 a 82

jsou tyto barvy na černobílých snímcích odlišné, zde je však zřejmý jednolitý odstín. Setkali jsme se s tím už dříve při popisu „bílá 36“ ze Skutče. Jeden z opravárenských podniků tak používal takto zjednodušené zbarvení.

Označení

V tomto případě nijak nevybočovalo ze zvyklostí útvaru. Černé číslo „16“, černé označení Staffel a také bílý pruh okolo trupu jsou na obvyklých místech.

Bf 109G-6/AS, W.Nr. ?, „černá 26“, Mühldorf

(strana 78 v tištěné publikaci)

Pro osvětlení možnosti, jak se letouny V./EJG 2 mohly ocitnout na letišti v Mühldorfu, se musíme vrátit do doby zrušení útvaru a podívat se na situaci na této základně ve druhé polovině dubna 1945. Po 23. 4. 1945 sem přesídlila a zároveň přešla pod velení 7. Jagddivision, jedna „Einsatzstaffel Erg./JG 1“¹¹³. Jednalo se o operační část doplňovací EJG 1, tedy část nasazenou do bojových akcí. Do této doby zde nebyl žádný z útvarů Lf.Kdo.6, resp. podřízených Lw.Kdo.4, Lw.Kdo.West nebo Gen.Kdo.VIII. Flg. Korps¹¹⁴. O tři dny později jeden z přehledů dislokací jednotek 7. JD potvrdil Einsatzstaffel Erg./JG 1 na stejném místě¹¹⁵, přesun tedy skutečně proběhl. Pro doplnění dodejme, že jedna „Schul. St. EJG 1“ byla v Bad Aiblingu a další „Eins. St. EJG 1“ v Erdingu.

Bohužel v žádném z dokumentů není řečeno, která ze Staffel v Mühldorfu působila. Bojovým nasazením procházely v této době části dvou Gruppe EJG 1 – II./EJG 1 a III./EJG 1 (ta absorbovala okolo 15. 4. 1945 v té době operační části IV./EJG 1, resp. jak zní v dokumentech, IV.(Erg.)/JG 1 byla přejmenována na III.(Erg.)/JG 1¹¹⁶). II. Gruppe působila v severní části fronty pod velením Lw.Kdo.Nordost a 1. Fliegerdivision, zatímco III.(Erg.)/JG 1 létala pod VIII. Fliegerkorps a 21. 4. 1945 sídlila na základně ve Zhořelci (Görlitz). Navíc 7.(Erg.)/EJG 1 operovala ze severočeských Hodkovic. V původních dokumentech jsme našli zmínky, že operačně nasazené části jednotky náležely do štábů obou Gruppe. V souhrnných přehledech stavů jednotek se však od 23. 4. 1945 setkáváme ještě se 17./EJG 1, uváděnou v podřízenosti 7. JD^{**}. Výše uvedené datum se shoduje se dnem rozkazu o přesunu jedné operační Staffel do Mühldorfu a druhé do Erdingu.

Je možné, že operačně nasazené části jednotky neměly žádné společné označení, resp. že piloti zde soustředění náleželi do různých Staffel. Záleželo pouze na jejich schopnostech, zda byli uznáni za schopné bojových akcí.

V každém případě se ale v Mühldorfu jednalo o operační útvar, u kterého velení Lf.Kdo.6 resp. 7. JD, stálo o jeho co nejvyšší operabilitu. Řečeno jednodušeji, musel disponovat dostatečným počtem letadel a pilotů. A s letadly byl v této době problém.

Nemáme v rukou přímý důkaz, že si tato jednotka stáhla nějaké stroje nebo piloty z V./EJG 2 rozpuštěné 26. 4. 1945, není to ale ve výše popsané situaci nemožné^{***}. Jak bylo citováno v rozkaze o rušení V./EJG 2, k dispozici byla jak letadla, tak i piloti. Pokud jednotka trpěla nedostatkem techniky nebo personálu, mohla zdroj využít.

Ještě 30. 4. 1945 pověřilo velení Lf.Kdo.6 podřízenou 7. Jagddivision vytvořením Jagdgruppe 27 (s výzbrojí Bf 109)¹¹⁷, útvaru o síle 48 letadel, jenž měl sdružit techniku a personál

^{**} 17./EJG 1 vznikla při rozsáhlé reorganizaci jednotky 23. 3. 1945 z původní 13./EJG 1. Jako „Auslesestaffel“ spadala pod I. Gruppe.

^{***} 17./EJG hlásila 23. 4. 1945 22 kusů Bf 109G-6, z toho 20 v operačním stavu a 18 pilotů schopných nasazení.

* Subverze G-8/R5 měla namísto radiostanice FuG 16ZY instalovanou FuG 16ZS, umožňující komunikaci s pozemními útvary.

z „2.(Erg.)/JG 1“ a zbytků JG 27*. V označení částí EJG 1 citujeme původní dokumenty a je zřejmé, že neodpovídají známé struktuře a rozmístění jednotky v tomto čase. 2. Staffel by totiž měla být součástí I./EJG 1, jež létala v severním Německu. Nebudeme nyní tento rozpor řešit a budeme pokračovat v popisu událostí okolo jednotky z Mühlendorfu, ať už bylo její konkrétní označení jakékoliv. Jen krátce podotkneme, že ono označení pravděpodobně neuvádělo konkrétní Staffel, ale znamenalo pouze pořadové číslo operačních Staffel. Tedy „druhá operační Staffel“.

Zatímco „2.(Erg.)/JG 1“ byla v Mühlendorfu, JG 27, resp. její I. a III. Gruppe operovaly z Bad Aiblingu. Není jasné, zda k seskupení JGr. 27 skutečně došlo. K 3. 5. 1945 totiž Jagdgruppe 27 přelétla do Salzburgu, zatímco operační částí EJG 1 zůstaly ještě v Mühlendorfu resp. v Erdingu („(E)/J.G. 1 bisher mit einer Eins.-Staffel Mühlendorf und Erding“). Zdá se, že k nějakému plnému spojení nedošlo, přesun alespoň části techniky od 2./EJG 1 k Jagdgruppe 27 však nelze vyloučit.

Poměrně dlouhým popisem jsme chtěli ukázat, že použití uvolněné letecké techniky a pilotů z V./EJG 2 v operačních útvech Lfl.Kdo.6 nebylo nereálné. Na poslední chvíli vytvářené svazky, evidentně nouzové, jako byly Jagdgruppe 27, 53 a 300, měly soustředit nejlepší personál („... besten flg. u. Bodenpersonal...“) a potřebovaly letadla. Jiná, než z rušených útvarů, už ale nebyla.

Je to samozřejmě pouze jedno z možných vysvětlení výskytu letecké techniky V./EJG 2 v Mühlendorfu a nakonec i v Salzburgu. Dalším mohl být například přelet do zóny amerického zajetí na samém konci války. Pro tuto možnost svědčí fakt, že v Mühlendorfu byly nalezeny (nejméně) dva Bf 109G jednotky, ale také Arado Ar 96B, což nebyl typ určený k operačnímu použití.

Stroj

Jeden ze dvou identifikovaných Messerschmittů Bf 109G jednotky nalezených v Mühlendorfu nesl označení „černá 26“ a šlo o verzi s motorem DB 605AS. Přikláníme se k tomu, že se jednalo spíše o Bf 109G-6/AS než o Bf 109G-14/AS se systémem MW 50. Tvarové provedení aerodynamického přechodu na boku trupu řadí letoun do produkce podniku Mtt Regensburg. Jednalo se tedy o sériově vyrobený Bf 109G-6/AS, podobně jako v případě dříve popisované „bílé 34“. Tento letoun však létal s původním spodním krytem motoru bez malých vyboulení vpředu. Lze jej tedy zařadit na samý začátek produkce Bf 109G-6/AS v Regensburgu. Neznáme jeho sériové číslo, takže o něm nemůžeme přinést více podrobností.

Kamufláž

Horní plochy křídla, výškovky a trupu, včetně jeho boků, doplnil personál jednotky velkým množstvím tmavých skvrn. Tato praxe, často aplikovaná právě ve 2./EKG(J), bohužel velice znesnadnila identifikaci původní kamufláže. Na křídlech jsou však patrná pole světlejší a tmavší barvy ve známém schématu z Mtt Regensburg, takže stroj nesl zřejmě standardní zbarvení Bf 109G tohoto podniku z odstínů RLM 74/75/76.

Spodní kříž tvořilo černé jádro s bílými lemy.

Označení

Taktické označení černou „26“ doplnil vodorovný symbol Staffel a také světlý pruh na trupu. Pruh se jeví jako mírně tmavší, než bílé části trupového křížce. Nápadně se podobá žluté barvě identifikačního pruhu vpředu ležícího Fw 190D-9, W.Nr. 600xx4, „bílá 4“

* Stejně tak byl na základě letecké techniky JG 53, JG 300 a „1.(Erg.)/JG 1“ vytvořen Geschwaderstab JG 300 s Jagdgruppe 300 (s Fw 190) a Jagdgruppe 53 (s Bf 109).

ze III./JG 2. Pokud tedy nebyl bílý, muselo se jednat o nějakou velmi světlou barvu.

Vrtulový kužel si ponechal tovární zbarvení s jednou třetinou bílou a zbytkem černozeleňým.

Bf 109G-14, W.Nr. 464609, „černá 13“, Salzburg

(strana 82 v tištěné publikaci)

Stroj

Jak jsme popsali v předchozím textu, v samém závěru války se do Salzburgu přesunula Jagdgruppe 27, vzniklá na technice JG 27 a „2.(Erg.)/JG 1“. Tím je vysvětlena jedna z možností přítomnosti stroje na této rakouské základně. Je také samozřejmě možné, že se zde „černá 13“ objevila z nějakého jiného důvodu, jako byl například přelet pilota do Salzburgu.

Letoun pocházel z listopadové produkce podniku Erla v Lipsku. Procesem přejímky prošel 1. prosince 1944, pak byl zřejmě zařazen přímo do Erg.KG(J) v Plzni. Boky trupu pokrývají výrazné stopy spalin z motoru, letoun tak byl zřejmě intenzivně používán.

Kamufláž

Standardní zbarvení, které letoun dostal ve výrobním závodě, upravil pozemní personál 2./EKG(J), ještě před aplikací označení, velkým množstvím tmavých skvrn na horních plochách křídel a trupu. Celý vzhled se tím výrazně ztmavil. Jak jsme popisovali, nebyl to u 2./EKG(J) ojedinělý případ – viz „černá 28“, „černá 42“, „černá 23“, což svědčí k předpokladu, že k tomu musel být nějaký důvod. Snad šlo o snahu lépe zamaskovat stroje zaparkované na okrajích lesa, kde se stojánky plzeňského letiště skutečně vyskytovaly.

Označení

Taktické označení a označení Staffel vykazují běžné zvyklosti útvaru, standardní je také bílý pruh na trupu. Právě na fotografii tohoto letounu je zřetelně patrný rozdíl mezi barvou pruhu a popisky plnění paliva, která je žlutá. Pruh tedy nemohl být žlutý, alespoň ne za použití předpisové žluté RLM 25.

Zajímavostí je úzká spirála s nepravidelným stoupáním na vrtulovém kuželu.

3./EKG(J) (později 19./EJG 2)

Minimálně od února 1945 operovala 3. Staffel z letiště v Ansbachu. Své Messerschmittы označovala žlutými čísly a svislým proužkem a také tmavě modrým pruhem v šírce jednoho trupového dílu hned za trupovým křížem. Před příchodem amerických jednotek zničil většinu své letecké techniky personál jednotky.

Messerschmittů, o kterých můžeme tvrdit, že určitě náležely do 3. Staffel jsme zaznamenali sedm případů, s konkrétními čísly „žlutá 2, 4, 8, 12, 20, 26, 27“.

Bf 109G-14, W.Nr. ?, „žlutá 26“, Ansbach

(strana 85 v tištěné publikaci)

Stroj

Na základně v Ansbachu zůstalo při okupaci americkými jednotkami (354. FG, 353. FS) minimálně šest vraků Bf 109G z V./EJG 2. „Žlutá 26“ byla, stejně jako ostatní, zničena vlastním personálem umístěním nálože někam do prostoru mezi motor a pilotní prostor. Šlo o standardní Bf 109G-14 z Erly v Lipsku a také v tomto případě předpokládáme, že k jednotce přišel přímo z výroby v prosinci 1944.

Měl již větší olejovou nádrž, směrovku typu B se dvěma trimy, ale stále kola podvozku o rozměrech 660 × 160 mm.

Kamufláž

Zbarvení zcela odpovídalo provedení tohoto výrobce a nenalezli jsme zde žádné zvláštnosti.

Označení

Taktické označení a symbol 3. Staffel byly žluté, bez lemu. Symbol Staffel byl proveden poněkud ledabyle a svislý rozhodně nebyl. Tmavě modrý pruh obepínal trup za křížem. Vrtulový kužel obtáčí úzká bílá spirála.

Bf 109G-14, W.Nr. ?, „žlutá 27“, Ansbach

(strana 87 v tištěné publikaci)

Stroj

Barvené fotografie nebo filmy zobrazující stroje I./EKG(J) jsou vzácné. Existence filmu s americkými vojáky prohlížejícími německé vraky letadel ze základny v Ansbachu je proto pro naše téma velkým přínosem. Umožnila nám totiž správně určit barvu pruhu na trupu letadel 3./EKG(J) a zároveň si potvrdit používané kamuflážní barvy Bf 109G-14 dodávaných firmou Erla v Lipsku.

Nejlépe je na uvedených fotografiích viditelný stroj „žlutá 27“. Šlo o standardní Bf 109G-14 z produkce Erly, i v tomto případě zničený vlastním personálem. Letoun přibyl do jednotky jako nový kus, není totiž viditelné žádné předchozí označení.

Kamufláž

Snímky potvrzují, že v období výroby tohoto stroje (podzim roku 1944) podnik Erla stále používal běžné odstíny RLM 76/75/74. Víme, že tyto barvy vydržely firmě až do samého konce války a tak nejenom Bf 109G-14, ale také Bf 109G-10 a G-10/R6 odcházely z podniku v těchto odstínech.

Poškození konstrukce směrovky umožňuje rozeznat také vnitřní konzervační barvu zvanou „Oxid Rot“.

Označení

Na taktické označení a označení Staffel použil personál jednotky standardní žlutou RLM 27. Pruh okolo trupu byl tmavě modrý, nejspíše také předpisovým odstínem RLM 24.

Bf 109G-14, W.Nr. ?, „žlutá 20“, Luneville, březen 1945

(strana 92 v tištěné publikaci)

Stroj

Za americkými liniemi skončil dne 19. března 1945 pout Bf 109G-14, „žlutá 20“. Zápis z amerického výsledku pilota¹¹⁸ odhaluje další data této události:

„PLACE, DATE, and TIME Just SW of OGEVILLER, nr LUNEVILLE. 19 March 1945. About 1300 hours.

TYPE and MARKS Me 109G-4 (Possibly G-6). 20 + 1 (yellow) NB: The “1” represents an upright bar.

UNIT 3/Ergänzungskampfgruppe (J).

FELDPOSTNUMMER L 62 366 Nürnberg (according to Prisoner, = 3/Erg.Kampf.Gr. (J)).

AUSWEIS None carried.

START and MISSION Took off alone from fighter-conversion School at Nürnberg/ ANSBACH and 1145 hours, with intent to desert to American Forces at any airfield in TOUL area.“

Pilotem byl Gefr. Arne Justus Rehaen, jenž od 15. 1. 1945 prodělával výcvik u 3./EKG(J) v Ansbachu a záznam jej hodnotí jako „young Berliner, the son of pacifist parents, has been an anti Nazi from the beginning of the European War in September 1939 and had contemplated an ultimate desertion to the Allies ever since the time“. Cesta letounu za americké linie byla záměrná, nicméně letoun nakonec prodělal nouzové přistání v důsledku technické závady. Zpráva uvádí:

„LAST FLIGHT

Having been ordered up solo to make practice circuits and some aerobatics in an Me 109 over ANSBACH airfield, Prisoner saw his long-awaited chance and, carefully selecting an aircraft with a full petrol complement, he took off. After circling the field a few times, he headed North and, after a few minutes' flight in this direction, switched off his 16ZY and headed SW toward the Rhine at a height of about 3800 m. His 25a remained off from the start. Passing between HEILBRONN and STUTTGART, he crossed the Rhine some distance S of STRASSBURG. Already he had noticed that his engine gave signs of over-heating.

Shortly after traversing the Rhine, he sighted what he took to be three P-51 Mustangs at some distance North, whereupon Prisoner dived to about 1200 m, heading West. The Mustangs did not bother him, nor did he sight any other aircraft during his flight. Around St.DIE area, he took a north-westerly course and at about this time received his first Allied attention, in the form of flak-bursts coming from a town in the sector. He fired 2 red flares. The flak missed him; and Prisoner continued NW in what he hoped to be the direction of TOUL, constantly losing altitude, as his coolant-indicator rose, until the strong stench of oil in his cockpit and the sight of coolant steam spurting from both sides of the engine determined him to make a crash-landing“.

Co se týká vlastního Bf 109, dokument bohužel neuvádí žádné sériové číslo. Původním výrobcem byl podnik Erla, protože ve 4. trupovém dílu vpravo je patrný oválný otvor, původně určený pro manipulaci se systémem GM-1. Ten dostalo 324 kusů Bf 109G-6/U2 z Erly, ale záhy se na jeho místě objevilo zařízení MW 50*. Nicméně krytka nadále zůstala na trupech všech vyráběných Bf 109G v Erle až do konce války (byť neměla smysl). Pokud je tedy tento prvek přítomen na Bf 109G, jednalo se vždy o letoun z Erly.

Letoun prodělal průmyslovou opravu a byl znovu sestaven ve firmě Flugzeugwerk v Graudenz. Při prohlídce letounu po nouzovém přistání zaznamenal příslušník A.T.I.** , TAC XII „na levém boku přidě plný červený trojúhelník následovaný nápisem M C X 8 1 45“ („on the port side of the nose was a solid red triangle, followed by the lettering, also in red: M C X 8 1 45“). Zkratka „mcx“ jednoznačně identifikuje závod Flugzeugwerk Graudenz G.m.b.H.¹¹⁹ na letišti stejného místa a oprava byla evidentně ukončena 8. 1. 1945. Bf 109 obdržel větší ocasní plochy, ale starší kabinu. Na první pohled jsou patrná velká vyboulení na horní ploše křídla, charakteristická pro kola podvozku o větších rozměrech (660 × 190 mm). Ve skutečnosti však mohla kola zůstat menších rozměrů.

Americká zpráva dále prozradila, že stroj byl vybaven přístroji FuG 16ZY a FuG 25a a standardní výzbrojí 1× MG 151/20 v ose vrtule a dvojicí kulometů MG 131 nad motorem. Pilot prohlásil, že stroj je verze G-6 nebo G-14. Američané jej ohodnotili jako zastaralý („obsolete“) a verzi G-4 nebo G-6. Jedinou zajímavostí byly dřevěné ocasní plochy, které zástupce A.T.I. vedly k domněnce,

* U mnohých původně Bf 109G-6/U2 byl dokonce systém GM-1 konvertován na MW 50.

** A.T.I. – Air Technical Intelligence(?)

že letoun měl trup prošlý opravou (doslova „záplatovaný trup“ – „fuselage patch-repair previously“). Z poznámky vysvítá, že americká strana měla o německém systému oprav přesné informace.

Zástavba radiostanice FuG 16ZY naznačuje, že šlo zřejmě skutečně o opravenou variantu Bf 109G-14.

Kamufláž

Podle neobvyklého zbarvení je zřejmé, že tento Bf 109G-14 prošel opravou. Trup a horní plochy křídel kryly tmavé odstíny RLM 81 a 82, spodní plochy pak RLM 76. Boky trupu doplňovaly skvrny RLM 76, zde však s rozpítnými okraji. Způsob provedení je podobný jako ve Wunstorfu, nicméně právě světlé skvrny RLM 76 jsou rozdílné. Dobře viditelná je dělicí linie barev na náběžné hraně křídel ve formě vlnek. Stroj tak reprezentuje vzhled opravených Bf 109 z Graudenz.

Označení

Taktické označení nijak nevybočovalo ze standardu jednotky. Žluté číslo a žlutý symbol 3. Staffel, za trupovým křížem pak tmavě modrý pruh. Vrtulový kužel dostal černý nástřik a úzkou bílou spirálu. Zadní disk vrtule však zůstal v původním, továrním zbarvení. Pozemní personál tedy vrtulový kužel barevně upravoval v sejmutém stavu.

Za zmínku stojí svastika, vytvořená pomocí šablony.

Bf 109G-14, W.Nr. 46453x, „žlutá 25“, Plzeň

(strana 94 v tištěné publikaci)

Stroj

V Plzni se na konci války nalézaly minimálně dva Messerschmittovy 3. Staffel. Přelety mezi jednotlivými základnami nebyly nijak výjimečné a jedním z těchto letadel byl i stroj „žlutá 25“. Jeho zvláštnost spočívá v jeho minulosti. Na fotografiích je dobře patrné starší označení a také znak okřídleného Gryfa na motoru svědčí o jeho předchozím uživateli – II./KG(J) 55. Tato jednotka ale byla 9. dubna 1945 rozkazem OKL zrušena a stroje byly dány k dispozici LfL.Kdo.Reich. Toho zřejmě využila V./EJG 2 a stroj si zařadila do stavu.

Podle části sériového čísla (viditelné je 46453x, poslední číslice může být 0, 2, 3, 6, 8, 9) lze dovodit, že letoun musel vzniknout v listopadu 1944. Znalost osudu letadel s podobnými sériovými čísly nám dovoluje zúžit možnosti na 464532 nebo 464533. Oba byly převzaty zástupci BAL 29. 11. 1944.

Zajímavé je použití spodního krytu motoru z jiného stroje. Dvě malá vyboulení a větší chladič oleje napovídají, že pocházel z letounu s motorem DB 605AS nebo D z produkce Mtt Regensburg nebo WNF. Zde byl ale připojen na stroj vyrobený u Erly v Lipsku. Stejně tak byl nahrazen i horní kryt olejové nádrže s plicím otvorem v nižší (starší) pozici. Bf 109G-14 těchto sérií však už v této době dostávaly novější, objemnější (55litrové) olejové nádrže. Plnění by tak nebylo možné bez odstranění krytu. Samozřejmě nejsme schopni určit, zda k těmto náhradám došlo ještě u původního provozovatele, tzn. II./KG(J) 55 nebo až u V./EJG 2, opravu však provedly útvary dílny.

Letoun byl vybaven koly o rozměrech 660 × 160 mm a provedením směrovky typu B s oblou spodní hranou.

Kamufláž

Podnik Erly opatřil letoun na tu dobu standardním zbarvením odstíny RLM 76/75/74. Také provedení zcela odpovídalo zvyklostem v Lipsku.

Označení

Výsostné označení a technické popisky odpovídají standardům výrobce.

Původní majitel II./KG(J) 55 přidělil stroji bílou „2“ a vodorovný proužek jako označení Gruppe. Jednotka ale zvolila zvláštní způsob značení, kdy taktické číslo leželo vpravo od kříže na obou stranách trupu. Provedení je potvrzeno na jiném letounu KG(J) 55 a to Bf 109G-12, „bílá 22“ zanechaném v Landau Isar. Stejně tak se na obou bocích motorového krytu objevil emblém II./KG(J) 55. Podklad štítu byl tedy žlutý.

Po přechodu do stavu V./EJG 2 nahradila bílou „2“ velká žlutá „25“, tentokrát na běžné pozici před křížem. Modrý pruh za křížem překryl původní označení a přibyl žlutý, svislý symbol 3. Staffel. Vrtulový kužel nesl úzkou bílou spirálu, podobně jako na jiných Messerschmitttech 3. Staffel.

4./EKG(J) (později 20./EJG 2)

Poslední Staffel útvaru byla vyzbrojena Focke-Wulfovými Fw 190 různých verzí a variant. Základnu měla v Plzni, tzn. že působila společně s 2. Staffel a jejími Messerschmittovými Bf 109. Označení Staffel bylo provedeno vlnovkou s charakteristickým tvarem „kníru“, podle kterého jsou stroje jednotky dobře identifikovatelné. Také její letouny nosily úzký světlý pruh za trupovým křížem. Pro naše rekonstrukce jsme zvolili nestandardní, světlý odstín žluté barvy. Jde o pouhý odhad, nicméně dle našeho názoru nejvíce odpovídající skutečností ze zachovaných černobílých fotografií.

Problémem zůstává barva taktického označení. Většina literatury (včetně našich předchozích prací) volí barvu červenou. Nicméně není pro to žádný konkrétní důkaz. Například všechny dochované letové deníky barvu označení neuvádějí. Jak víme, identifikace červené a modré barvy je z černobílých fotografií krajně problematická.

Pokud bychom brali v úvahu převažující zvyklost v používané barvě označení 4. Staffel ve stíhacích jednotkách Luftwaffe, museli bychom se přiklonit k barvě modré.

Dalším způsobem identifikace může být porovnání odstínů barev na jedné fotografii mezi sebou. Jako etalon mohou posloužit barvy popisek nebo jiných známých barevných detailů.

Námi předložené rekonstrukce vzhledů jednotlivých letadel 4. Staffel jsou založeny na barevném filmu, zachycujícím nouzové přistání Fw 190A-6, W.Nr. xxxx70, „31“ na letišti v Ansbachu. Po přistání byl letoun natáčen kameramanem amerického letectva a i když nebyl zachycen v ideálním pohledu, je zřejmé, že na čelním pancíři olejové nádrže je rukou napsané červené číslo „5“. Víme tedy, že pětka je červená a pokud ji na jiných snímcích porovnáme s barvou taktického označení, zjistíme, že je jiná. Dobře viditelné je to především na čelním pohledu zleva. Z toho odvozujeme, že barva čísla „31“ na boku byla modrá a dále, že 4. Staffel používala tuto barvu na všech svých letounech. Ve všech známých případech neslo taktické označení a též symbol Staffel tenký bílý lem.

Výše uvedené skutečnosti nám dovolily identifikovat devět kusů Fw 190A/D/S této Staffel označených čísly „4“, „8“, „17“, „18“, „19“, „22“, „31“, „33“ a „41“.

Fw 190A-6, W.Nr. xxxx70, „modrá 31“, Ansbach

(strana 104 v tištěné publikaci)

Stroj

Události předcházející nouzovému přistání letounu v Ansbachu byly několikrát popsány v jiné literatuře. Líčení se v mnohém liší, zejména pak v důvodu, proč byl německý stroj pilotován americkým pilotem 1./LT. Bruce W. Carrem z 353. FS z 354. FG.

On sám po válce uváděl útěk z německého zajetí po svém sestřelení a následně „odcizení“ Focke-Wulfu na jakési základně, snad na území Československa. Jeho spolubojovníci však později celou historiku zpochybnili s tím, že Carr rád zveličoval. Podle nich si Carr chtěl před skončením války užít dobrodružství, a tak opustil základnu v Ansbachu, pěšky odešel na jiné, Američany již obsazené německé letiště, kde si vyhlédl německý letoun. Smluvil si před tím čas setkání se svými kolegy ve vzduchu a s „ukradeným“ Focke-Wulfem se k nim přidal na zpáteční let do Ansbachu. Zde si uvědomil, že neví, jak vysunout podvozek a musel přistát na břicho. Ani lokalita, odkud měl německý stroj zcizit, není jistá. Měl to být buď rakouský Linec nebo česká Plzeň. Pohledem do mapy zjistíme, že Plzeň je od Ansbachu vzdálena přibližně 200 km vzdušnou čarou a Linec dokonce 300 km. Jak by mohl někdo zvládnout uvedenou vzdálenost pěšky, není jasné... Smíříme se s tím, že skutečný důvod Carrova letu na německém letounu zatím neznáme, nicméně historika o jeho odcizení z německých rukou je opravdu vybájená¹²⁰.

Ať již v Linzi nebo v Plzni, vybral si Carr pro svůj let Fw 190A s označením „modrá 31“. Letoun prošel celkovou repasí, kdy bylo ke staršímu trupu s výzbrojí kulometry MG 17 nad motorem (A-5 nebo A-6) připojeno novější křídlo s Pitotovou trubicí na konci pravé poloviny. Toto umístění komponentu začalo být používáno až v průběhu závěru výroby Fw 190A-7, ale standardem bylo až od verze A-8. Vybaven byl také novým typem překrytu kabiny.

Protože sériové číslo stroje není čitelné, nejsme schopni určit, zda pocházel z verze A-5 nebo A-6. V prvním případě by byly jeho první dvě číslice 41, 71 nebo 84, ve druhém pak 47, 53, 55 nebo 65¹²¹.

Kamufláž

Při opravě obdržel stroj i novou kamufláž ve standardních barvách RLM 76/75/74. Její provedení se vyznačuje světlým středem trupového kříže a téměř vodorovnou dělicí linií horních a spodní barvy na trupu. Na samotném trupu byl použit pouze jeden tmavý odstín.

Spodní plocha křídla částečně postrádala nátěr, což bylo v případě Fw 190 časté. Spodní barva na náběžné hraně naopak přesahovala nahoru.

Výsostné označení sestávalo z křížů ve formě černých úhelníků na trupu a spodní ploše křídla, svastiky tvořené pouze bílým lemem a bílých úhelníků na horní straně křídla.

Sériové číslo bylo napsáno na horní části kýlovky, pravděpodobně z obou stran.

Označení

Modré číslo „31“ a symbol Staffel byly bíle lemované, za křížem obepínal trup světlý pruh. Na některých fotografiích se jeví jako světlejší než spodní odstín RLM 76, na jiných zase tmavší. Pod taktickým označením je skvrna světlé barvy, překrývající nějaké původní číslo. Letoun tak zřejmě před převzetím 4./EKG(J) působil v jiné jednotce. To ostatně potvrzuje i přehled letecké techniky útvaru z prosince 1944¹²², který uvádí, že všechny přibylé Fw 190 (označuje je jako A-9) přišly z jiných jednotek.

Na pancéřový prstenec olejové nádrže vyvedl pozemní personál z obou stran červenou číslici „5“. Její význam neznáme a nelze vyložit, že ji stroj dostal až od okupačních vojsk.

Vrtulový kužel nesl tenkou bílou spirálu.

Fw 190A-9, W.Nr. ?, „modrá 19“, Prien

(strana 110 v tištěné publikaci)

Stroj

Fw 190A-9, „modrá 19“ byl nalezen na letišti v Prienu. Zde se na konci války shromáždily zbytky Jagdgruppe 53, ale množství a hlavně typy zde zanechaných strojů svědčí o vícero různých užitvatelech plochy. Z bývalé V./EJG 2 zde skončily dva stroje. Zmíněný Fw 190A-9 a navíc ještě Ar 96B, „modrá 51“. Není zřejmé, zda si je přivlastnila nějaká jiná jednotka, nebo byly oba stroje použity pro úlet do amerického zajetí. Kloníme se spíše ke druhé možnosti.

Kamufláž

Kamufláž stroje se zdá být standardní pro uvedený typ. Pokud před přidělením ke cvičným účelům prošel opravou, nebyla nijak rozsáhlá a zbarvení zůstalo původní z výroby.

Označení

Taktické číslo „19“ leží částečně na skvrně světlé barvy, překrývající původní označení. Stroj tak evidentně dorazil do řad 4./EKG(J) z jiného útvaru. Zde obdržel jak taktické označení, tak i označení Staffel a také světlý pruh okolo trupu.

Na vrtulovém kuželu chybí spirála.

Fw 190A-7, W.Nr. ?, „modrá 17“, Berlin-Tempelhof

(strana 112 v tištěné publikaci)

Stroj

I tento stroj byl nalezen mimo domovskou základnu 4./EKG(J) a to dokonce na největším letišti Berlína v Tempelhofu. Jak se stroj ocitl v srdci Třetí Říše, není známo. Zda tam působil v rámci nějaké jednotky nebo zda procházel opravou v místních opravárenských dílnách firmy Focke-Wulf¹²³, je téměř nemožné zjistit.

Zajímavý je motor s jednolitým nátěrem, což může naznačovat jeho výměnu a tedy i důvod přítomnosti stroje na tomto místě. Focke-Wulf byl verze A-7, nicméně Pitotovu trubicí už má na konci pravé poloviny křídla. Křídlo může být původní, pokud byl stroj vyroben na konci produkce A-7, nebo nahrazené při opravě. Vzhledem k faktu, že také směrovka nese zcela rozdílné zbarvení, je už celkový počet potencionálně vyměněných částí poměrně vysoký.

Kamufláž

Zbarvení trupu, motoru, křídla a například i směrovky jsou naprosto rozdílná a jednalo se o části připojené k letounu během opravy. Trup nejspíše zůstal v odstínech RLM 76/75/74, ale křídlo mělo na horní straně jeden tmavý a jeden světlý odstín. Světlá barva mohla být i RLM 76, na celé křídlo tak byly použity pouze dva odstíny. Motor zůstal zřejmě v nástiku základní RLM 02, působící zároveň jako ochrana ocelového pancíře olejového chladiče. Skvrnitá směrovka připomíná způsob zbarvení Fw 190A z produkce Fieseleru v Kasselu.

Na vrcholu SOP bylo napsáno sériové číslo. První tři číslice na směrovce, zbylé tři na kýlovce. Pro Fw 190A-7 připadají v úvahu 34, 43, 64¹²⁴, fotografie však není tak kvalitní, aby umožnila jeho jistou identifikaci. S jistou rezervou se můžeme přiklonit k rekonstrukci 430.

Označení

Modrá „17“ a označení Staffel měla tenký bílý lem, za křížem byl světlý pruh. Žádné další útvary označení není viditelné.

Cvičné stroje

Samostatnou část popisu věnujeme cvičným strojům. Každá Staffel disponovala vlastními letouny pro úvodní nebo specializovaný výcvik (například práce se zaměřovačem Revi nebo nácvik vedení letu na cíl). Typově se jednalo o Bf 109G-12, Fw 190S-8, Ar 96B, Bü 181B, doloženy jsou také Fw 44 a Go 145 ze 2. Staffelu.

Prosincovými a lednovými rozhodnutími Gen.Qu.6.Abt. bylo mezi 1. a 3. Staffelu rozděleno minimálně sedm Bf 109G-12 (*viz tabulka na straně 116 v tištěné publikaci*).

Podobně podrobné údaje u typů Fw 190S, Ar 96B, Bü 181, Fw 44 nebo Go 145 neexistují. Jak jsme již zmiňovali v minulé studii, nebyly pro úřad Gen.Qu. důležité. Pouze materiály z 20. 12. 1944 zaznamenávají souhrnné počty Ar 96 a Bü 181 pro celou Erg.Gr.IX. (J)Fl.Korps. Fotograficky se nám podařilo identifikovat Bf 109G-12, Fw 44J, Go 145, Fw 190S-8 a Ar 96B z 2. a 4. Staffelu.

Konkrétní Ar 96B zachycené na fotografiích nesly označení „49, 50, 51, 54, 56“, Fw 44J číslo „černá 54“.

Bf 109G-12, W.Nr. ?, „černá 42“, 18./EJG 2 (ex 2./EKG(J)),

Plzeň

(strana 119 v tištěné publikaci)

Stroj

Bf 109G-12 s označením „černá 42“ byl zanechán v Plzni na stojance po boku dalších letadel. Technické prvky odhalují, že základem mu byla verze Bf 109G s výzbrojí kulometry MG 17 nad motorem, tedy Bf 109G-2 nebo G-4. Protože jediný identifikační znak mezi těmito variantami byl během přestavby u Blohm und Voss ve Wenzendorfu upraven (jednalo se o typ radiostanice; FuG 7 u G-2 nebo FuG 16 u G-4, který byl ale během konverze sjednocen na FuG 16Z¹²⁵), bez znalosti konkrétního sériového čísla nejsme schopni původní variantu určit. Křídlo sice nemá na horní ploše vyboulení pro větší pneumatiky, což bylo charakteristické pro G-2 (i když některé G-2 je obdržely v rámci oprav), ale obě poloviny mohly být během přestavby nahrazeny z jiného zdroje. Za zmínku stojí plné disky kol podvozku, v sériové výrobě používané přibližně od verze G-4. Ty ale nic nevypovídají o velikosti pneumatiky, které na tomto letounu musely být rozměru 650 × 150 mm.

Výjimečná je velikost křížů na trupu, které jsou nestandardně menšího rozměru. Podobné provedení je známo u několika jiných Bf 109 a vždy je svázáno s naším předpokladem, že šlo o opravné kusy. Je samozřejmě možné, že i Bf 109G-12 „černá 42“ s kříži stejných rozměrů prošel opravou. U varianty určené pro první seznamení s typem Bf 109 a jejími letovými vlastnostmi to není nic nepředstavitelného, důkazy ale u tohoto stroje chybí. Nicméně dokumenty Gen.Qu.6.Abt. pouze za prosinec 1944 potvrzují převzetí deseti kusů opravených Bf 109G-12.

Kamufláž

Na běžné zbarvení trupu odstíny RLM 76/75/74 nastříkal pozemní personál velké množství tmavých hadovitých skvrn. Podobně se tak stalo na horních plochách obou polovin křídla, které však původně nesly pouze jednobarevné zbarvení. Pravděpodobně středním odstínem RLM 75. Zde znovu odkazujeme na podobnost s jinými stroji 2./EKG(J), například s „černou 28“.

Výsostné znaky na trupu mají neobvyklý menší rozměr, svastika na kýlovce je tvořena pouze bílým lemem.

Označení

Trup za trupovým křížem obepíná obvyklý světlý úzký pruh. Velké černé číslo „42“ zasahuje až téměř do překrytu kabiny a barva

odkazuje na 2. Staffel jednotky. Nicméně zde schází vodorovné označení této Staffelu. Není jasné, zda to bylo pouze opomenutí. Další dva identifikované Bf 109G-12 z 2./EKG(J), „černá 41“ a „černá 46“, totiž vodorovné označení mají.

Fw 190S-8, W.Nr. ?, „modrá 41“, 20./EJG 2 (ex 4./EKG(J)),

Plzeň

(strana 121 v tištěné publikaci)

Stroj

Dvoumístných Fw 190 nebylo vyrobeno, resp. přestavěno, příliš velké množství, a tak jsou poměrně vzácné. V Plzni zůstaly po skončení války minimálně dva stroje tohoto typu – jeden sériového čísla W.Nr. 381858 neznámého označení a druhý „modrá 41“.

Cvičné Focke-Wulfy vznikaly mnohem později a v mnohem menších počtech než dvoumístné Bf 109G-12. O Fw 190S neměla Luftwaffe příliš velký zájem. Přestavby nakonec začalo provádět Umbaukommando 2341 v Altenburgu¹²⁶, toho času na základně JG 110. S jednotkou ale nemělo nic společného a svoji práci začalo až na konci podzimu 1944. Stroje vznikaly z opravovaných kusů. Dokumenty firmy Focke-Wulf zmiňují v různých časech různé podoby cvičných Fw 190. Práce byly oficiálně zadány až na podzim 1944 objednávkou č. 1013535 z listopadu 1944¹²⁷, přičemž první přestavěný stroj W.Nr. 410011 už existoval od podzimu 1943. Popis cvičného provedení Fw 190 s motorem BMW 801 uvádí zpráva z 8. 1. 1945 následovně: „Schulflugzeug BMW 801*, Fw 190S-5 (A-2, 3, 4, 5 auf S-5), Fw 190S-8 (A-8). Serie S-8 Okt/Nov“¹²⁸. Vznikat tedy měla dvě provedení, odvislá od verze, ze které byla upravována.

V plánech letecké výroby RLM se dvoumístná úprava Fw 190 objevila v části o přestavbách, ale až 15. 12. 1944 v rámci LP 227. Práce byly zadány již zmíněnému zařízení v Altenburgu, celkem mělo dodat 158 ks Fw 190S-8/9 a firmě Menibum s plánem na 452 ks Fw 190S-8/9 (*viz tabulka na straně 121 v tištěné publikaci*).

Ten samý dokument zároveň uvádí, že do 30. 11. 1944 už Altenburg vyexpedoval 85 ks cvičných Fw 190S-8/9, Menibum mělo začít až v prosinci 1944. Kolik dvoumístných Fw 190 a v jakém provedení skutečně vzniklo, není známo. Poslední ověřitelný údaj pochází z výše citovaného 15. 12. 1944. Bohužel souhrnné zprávy o letecké výrobě, resp. o převzatých letounech z průmyslu, které existují až do března 1945, cvičné Fw 190 uvádějí pouze v jednom případě. V březnu 1945 převzala Luftwaffe jeden kus...¹²⁹ Pravděpodobně byl počet měsíčně přestavěných strojů tak nízký, že ani nebyly do souhrnu cvičných letadel zaneseny.

Sériové číslo „modrá 41“ není bohužel na fotografiích čitelné, takže nedokážeme vystopovat víc z jeho historie. Křídlo však bezpečně pocházelo z bitevního Fw 190F. Nevíme, zda je původní, pak by byl letoun konvertován z této verze, nebo bylo připojeno až během přestavby. Přestavba z bitevní F-8 ale nebyla nijak výjimečná. Známý jsou další Fw 190S-8 upravené z této verze – například W.Nr. 931327, „žlutá 50“ nalezený ve Flensburgu nebo W.Nr. 588???, „BW+WC“, „žlutá 27“ z Bad Aiblingu.

Letoun je však zaznamenán v letovém zápisníku Obgefr. Haferlanda, který s ním a pod vedením učitele Fw. Schmidta, provedl 10. 3. 1945 celkem šest seznamovacích letů. Trvaly každý pouze několik minut a Obgefr. Haferland ještě ten samý den absolvoval na Fw 190 samostatné lety. Stroj na letišti zůstal až do konce války a byl fotografován na prostranství před zničeným hangárem, ve společnosti Bf 109G-14, W.Nr. 464633, „černá 14“.

* V plánu byl také školní Ta 152S-1 na bázi Ta 152C.

Kamufláž

Fotografie ukazují běžné zbarvení typu s předpokládanými odstíny RLM 76/75/74. Zvláštní je střed trupového kříže vyplněný barvou RLM 76, velice podobný tomu na Fw 190A-6(?), „modrá 31“.

Označení

Modré, bíle lemované číslo „41“, charakteristická vlnovka a světlý pruh za trupovým křížem potvrzují příslušnost ke 4./EKG(J).

Rozhodně stojí za zmínku emblém na krytu motoru, jenž s velkou pravděpodobností pochází od dřívějšího vlastníka letounu. Jednalo se o postavku s rozpaženými a zdviženými pažemi a sedící na pumě(?). Před kresbou je zřejmě slunce nebo měsíc. Prozatím se nám ale nepodařilo znak identifikovat. Spodní kryt motoru nesl tmavší nátěr, snad základní RLM 02. Také další díly krytu pocházely z různých zdrojů a měly proto různé zbarvení. Nátěr čelního pancéřového prstence s olejovou nádrží motoru byl značně oloupán a znečištěn.

Ar 96B, W.Nr. ?, „modrá 49“, 20./EJG 2 (ex 4./EKG(J)),

Mühldorf

(strana 126 v tištěné publikaci)

Stroj

„Modrá 49“ skončila svoji pouť na letišti v Mühldorfu spolu s dalšími minimálně dvěma stroji I./EKG(J) – dříve popisovaným Bf 109G-6/AS, „černá 26“ a Bf 109G-6, „černá 23“ z 2./EKG(J). Větší množství letadel jednoho útvaru by mohlo vypovídat o nějakém organizovaném přesunu z Plzně do Mühldorfu. Protože mezi použitými letouny bylo i cvičné Arado, svědčila by celá akce spíše o přesunu personálu, než techniky (viz popis situace v Mühldorfu na straně 23).

Letoun nemá sériové číslo na kýlovce, a tak nejsme bohužel schopni zjistit více o jeho historii. S velkou pravděpodobností ale pocházel z produkce firem z protektorátu Čechy a Morava, tzn. Avie nebo Letova.

V Plzni létal na Ar 96B s označením „49“ Uffz. Helms. Konkrétně na něm vykonal 8. 3. 1945 jeden „Platzflug“ v délce 7 minut. Byl to jeho 452. let.

Kamufláž

Arado je vyvedeno ve standardním továrním zbarvení odstíny RLM 65/71/70, na horních plochách v ostře lomených polích.

Označení

Velké modré, bíle lemované číslo a vlnovka jsou charakteristické pro 4. Staffel EKG(J). Vše doplňuje světlý pruh za trupovým křížem.

Ar-96B-1, W.Nr. 4535, „modrá 56“, 20./EJG 2 (ex 4./EKG(J)),

Plzeň

(strana 128 v tištěné publikaci)

Stroj

Ar 96B s číslem „56“ na boku bylo po válce nalezeno v rozebraném stavu v jednom ze zachovaných hangárů letiště v Plzni. Sériové číslo nám dovoluje určit výrobce stroje. Byla jím Avia Letňany, kde Ar 96B-1¹³⁰, W.Nr. 4535 zalétal 20. července 1942 pilot Široký. Přejímací let se uskutečnil o den později (pilot Brtník) a 29. 7. 1942 v 10.35 odlétlo Arado¹³¹, nyní již v majetku Luftwaffe, z továrního letiště k dalšímu využití.

„Modrá 56“ je 7. 3. 1945 zaznamenána v letovém deníku Gerharda Pahlkeho. Později letoun pravděpodobně utrpěl nějaké škody ještě během služby u 4./EKG(J) a zůstal demontován v prostorách základny.

Kamufláž

Arado bylo opatřeno standardním zbarvením barvami RLM 65/71/70 bez nějakých zvláštností.

Označení

Také označení odpovídalo zvyklostem v jednotce. Modré, bíle lemované číslo a vlnovka, za trupovým křížem světlý pruh.

Speciální případy strojů na letišti Plzeň

Bf 109G-12, „černá 1“, Plzeň

(strana 130 v tištěné publikaci)

Stroj

Mezi zanechanými letouny I./EKG(J) zůstal na základně také Bf 109G-12 s černým číslem „1“ za trupovým křížem. To by nebylo zase tak výjimečné, letouny tohoto typu útvar prokazatelně vlastnil (viz dříve), tento však postrádá všechny identifikační prvky I./EKG(J). Taktické označení umístěné za trupovým křížem bylo s velkou pravděpodobností charakteristickým znakem letadel KG(J) 55, a tak se i v tomto případě, stejně jako u Bf 109G-14, W.Nr. 46453?, „žlutá 25“, nabízí myšlenka možnosti převzetí letounu od zrušené I./KG(J) 55. Ta je prokazatelně vlastnila – už v listopadu 1944 bylo rozhodnuto o přidělení Bf 109G-12 ke KG(J) 55, konkrétně jednoho kusu k I. Gruppe a třech kusů ke II. Gruppe¹³².

Letoun zůstal stát v řadě mezi jinými stroji 2. a 4./EKG(J) a evidentně patřil mezi vybavení jednotky. Jiné útvary působící v závěru války v Plzni, máme na mysli zejména III./EKG 1 nebo části JG 2, tento typ nepoužívaly. S velkou pravděpodobností tak náležel do stavu I./EKG(J).

Základem stroje byla varianta Bf 109G-6, přestavěná standardními úpravami na cvičnou verzi.

Kamufláž

Výrazné skvrny na trupu a zejména motorovém krytu jsou na G-12 neobvyklé. Protože všechny G-12 obdržely při přestavbě nové zbarvení, může být toto nestandardní provedení výsledkem nějaké rozsáhlé opravy letounu.

Křídlo mělo seshora pole barev se zubatými dělicími liniemi a vlnovitou linií na náběžné hraně. Takovouto formu používala v sériové výrobě továrna v Erle, ale u konvertovaného a navíc zřejmě opravovaného stroje nelze tvrdit, že křídlo pocházelo z původního letounu.

Označení

Velká černá číslice „1“ ležela za trupovým křížem z obou stran. Na některých snímcích se zdá, že číslo leželo na pruhu obepínajícím trup, ale není to možné tvrdit stoprocentně. Možná šlo o klasický žlutý pruh.

Bf 109F-4, W.Nr. 13204(?), „bílá 23“, Plzeň

(strana 135 v tištěné publikaci)

Stroj

Zajímavým kusem techniky nalezeným na plzeňském letišti byl nepochybně Bf 109F-4, „bílá 23“. Svým označením sice

neodpovídá letounům z I./EKG(J), ale jiný uživatel je v Plzni nepravděpodobný.

Stroj je zajímavý po technické stránce. Přestože jde o verzi F-4 (alespoň podle identifikované části sériového čísla), měl aplikovány některé prvky z verze Bf 109G. Zejména se jednalo o motorové kryty, včetně sání vzduchu, pomocných lapačů vzduchu na bocích a také chladiče oleje.

Stejně tak byl upraven systém radiostanice na tehdy již běžnou FuG 16Z. Uchycení vislé části antény je viditelné v 7. trupovém díle.

Na boční fotografii letounu na jeho stání v lese (pravděpodobně v takovémto stavu byl letoun nalezen po skončení války) vystavají další dvě zajímavosti. Na spodní straně trupu za odtokovou hranou křídla je patrná silueta upevněného krytu. Je téměř totožný s krytem objektivu kamery u fotoprůzkumných verzí. Další neobvyklostí je poloha ocasních ploch vůči zemi. Ta odpovídá montáži prodlouženého provedení ostruhy. Bohužel je partie ostruhy zakrytá porostem a není možné stoprocentně říct, zda letoun měl novou konstrukci ostruhy, nebo zda je ocas pouze nouzově podložen, například dřevěnou bednou, trámkou apod.

Bílé sériové číslo na kýlovce se dá interpretovat jako 13204 nebo 13201. V obou případech šlo o Bf 109F-4 z produkce podniku WNF z roku 1942.

O W.Nr. 13201 nemáme bohužel žádné bližší informace. Zato W.Nr. 13204 létal v rámci JG 77 na východní frontě, kde byl 22. 5. 1942 z 20 % poškozen na základně Petrovskaja. Zřejmě byl odeslán do opravy, protože 11. října stejného roku jej pilot Hugo Lucks přelétl z Antverp do Erdingu. V Antverpách sídlil jeden z největších opravárenských podniků pro Bf 109 Erlawerke VII. Další údaj pochází z března 1943 a zaznamenává fatální osud Uffz. Siegfrieda Westenbergera z I./JG 4, zabitého během startu v Mizilu. Letoun W.Nr. 13204 měl být poškozen z 85 %. Posledním záznamem je pak přelet W.Nr. 13204 z Eggersdorfu do Jüterbogu-Damm dne 4. 9. 1944. Za řízením seděla Uffz. Beate Ushe, jedna z mála žen působících v Luftwaffe v pilotní roli (i když v rámci přepravní FIÜG Mitte). I když připustíme možné chyby v záznamech (zejména v případě záznamu o 85% poškození u JG 4 v březnu 1943), je jejich počet natolik veliký, že můžeme tvrdit, že stroj W.Nr. 13204 létal ještě v roce 1944 a nemáme záznam o jeho zničení.

Nalezená data neprokazují na první pohled souvislost s fotoprůzkumnou úpravou. Takto modifikované Bf 109F-4 nevznikly pouze jako běžně vyrobené kusy*, ale též v rámci fotoprůzkumného letectva v jeho vlastních dílnách. W.Nr. 13204 mohl projít úpravou právě zde. Navíc je zajímavou shodou, že na letišti v Jüterbog-Damm sídlila na podzim 1944 cvičná II./NAG 102 – jednotka zajišťující výcvik průzkumných pilotů pro frontový průzkum. Beate Ushe tak mohla transportovat stroj právě pro tuto jednotku. NAG 102 byla ještě v prosinci 1944 přeznačena na Aufklärungsgeschwader 103, ale zůstala na stejné základně. Nakonec byla na počátku března 1945 zrušena¹³³.

Téměř stoprocentní jistotou, že se naše úvaha ubírá správným směrem, nám dávají záznamy z letového deníku Güntera-Petera Scheeferse. Byl jedním z pilotů, jehož výcvik začal až v druhé polovině války. Své první lety absolvoval v květnu 1943 ve škole FFS A/B 7 v Plauen a základní výcvik ukončil dne 16. 9. 1944 v FFS A/B 121 ve Straubingu. Od 30. 9. 1944 pokračoval ve výcviku u II./NAG 102 v Jüterbogu na jednomístných Bf 109

různých verzí. Toto období sám v deníku označuje jako „Beobachter Ausb.“. Jeho působení zde skončilo 8. 11. 1944, kdy postoupil k „Erg.NAG“ v Brombergu. Za svého výcviku v Jüterbogu pilotoval Bf 109 různých verzí – od F-4, přes G-2 a G-6 až k cvičné G-12. Co je důležité, několikrát si zaznamenal let na Bf 109F-4, „23“ s nácvikem „Gefechtsluft-Aufklärung“, „Platzflug“, „Taktische-Aufklärung“. Stroj Bf 109F-4 s označením „23“ tedy skutečně u II./NAG 102 v Jüterbogu létal. A nebyl v této verzi sám. Další F-4 nesly označení „7“, „12“ a „13“.

Co se stalo s technikou II./NAG 102 resp. Aufkl.G. 103, nevíme, ale opět se zde nabízí možnost jejího rozebrání jinými útvary, tedy i I./EKG(J). Že to v případě této jednotky není jen teoretická možnost, naznačuje přítomnost Ar 96B-1, W.Nr. 4586, „CF+GH“, „bílá 107“ na plzeňském letišti po skončení války. Uvedený stroj totiž prokazatelně sloužil v řadách NAG 102 minimálně mezi říjnem 1943 a květnem 1944.

Znovu však uvádíme, že výše uvedená možnost je pouze naší spekulací, založenou na uvedených faktech.

Po technické stránce je zřejmé, že stroj byl vybaven kompletními motorovými kryty z DB 605, motor ale s velkou pravděpodobností zůstal DB 601. Speciální fotografické vybavení dokládá nestandardní kruhový otvor na levé straně 3. trupového dílu. Nepochybně šlo o přístup ke kamerám. Modifikováno, resp. modernizováno, bylo i radiovybavení s anténou v provedení pro FuG 16Z.

Kamufláž

Letoun měl standardní zbarvení odstíny RLM 76/75/74. Za zmínku stojí zubaté hranice mezi barvami na horní ploše křídla a poměrně velký kontrast těchto barev.

Označení

Mimo taktické označení bílou „23“ nesl stroj světlý, pravděpodobně žlutý, pruh před ocasními plochami. Vrtulový kužel zdobila široká bílá spirála na černém podkladu.

Zjednodušené popisy dalších strojů

Naleznete v tištěné publikaci na stranách 140 až 163.

* Fotoprůzkumné Bf 109F-4 v modifikacích F-4/R2, F-4/R3 a F-4/R8 dodal do poloviny roku 1942 v malých množstvích podnik Erla. Subverze F-4/R4 pravděpodobně zůstala jen jako dílenská úprava, pokud vůbec vznikla.

Poznámky

- 1 Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6, JaPo, 2017; Messerschmitt Me 262s of KG & KG(J) units, JaPo, 2010
- 2 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 3 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 4 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 5 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 6 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 7 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 8 „Unterbringung von Jagdgeschwadern im Protektorat“, R.BwK. 1390/44g, 2.11.1944; Národní Archiv
- 9 Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6, JaPo, 2017; Messerschmitt Me 262s of KG & KG(J) units, JaPo, 2010
- 10 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 11 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 12 Umgliederung von Kampfverbänden auf Jagdflieger-Stärken, Az. 11b 16.10, Nr. 13 820/44 g.Kdos. IIB), 23.11.1944, BA
- 13 Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6, JaPo, 2017; Messerschmitt Me 262s of KG & KG(J) units, JaPo, 2010
- 14 Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6, JaPo, 2017; Messerschmitt Me 262s of KG & KG(J) units, JaPo, 2010
- 15 Informationsreise in das Protektorat und in das Gebiet der Ostmark, Hr. Lasser, 11.12.1944
- 16 Umgliederung von Kampfverbänden auf Jagdflieger-Stärken, Az. 11b 16.10, Nr. 13 820/44 g.Kdos. IIB), 23.11.1944, BA
- 17 APWIU (1st. TACAF) 25/1945, APO 374, 22.3.1945
- 18 Truppenkrankennachweis 1.1. – 31.1.1945, I.Erg.Gruppe des IX.(J) Flg.Korps
- 19 OKW.Lw.Org.Stab. (Genst.Gen.Qu.2.Abt.), BA RL 2 III
- 20 Die territoriale und taktische Gliederung der Luftflotte Reich am 1.2.1945, Karlsruhe, 26.3.1956, Property of Historical Division Hq USAFEUR
- 21 „Unterbringung zweier Jagdgeschwader des IX. Fliegerkorps im Protektorat“, R.BwK. 133/45g, 12.2.1945; Národní Archiv
- 22 Intops reports, NARA
- 23 Messerschmitt Me 262s of KG & KG(J) units, JaPo, 2010
- 24 APWIU (1st. TACAF) 25/1945, APO 374, 22.3.1945
- 25 KTB OKL, NA, T-321, Roll 10
- 26 SSD-g.Kdos.-Fernschreiben-m. Anshr.Überm. an Gen.d. Jagdflg, Gen.d.Flg.Ausb., Nr. 19301/45 g.Kdos., 15.2.1945, BA, RL2 II/7
- 27 OKW.Lw.Org.Stab. (Genst.Gen.Qu.2.Abt.), BA RL 2 III
- 28 Michael Holm, www.ww2.dk
- 29 OKL, Lw.Org.Stab. Genst Gen.Qu.2.Abt.(IIB), Nr. 139/45 g.Kdos, 20.4.1945
- 30 Lfl.Kdo.6-Chef d. Genst. gez. Klees, Gen.Major, Führ.Abt.I Nr. 5994/45 geh.; 23.4.1945
- 31 Lfl.Kdo.6, O.Qu./Ib gez. Schröbel, Maj.i.G., Nr. 4797/45 geh.v.25.4.1945
- 32 Lfl.Kdo.6, Der Chef d. Genst. gez. Klees, Gen.Major, Führ.Abt.I Nr. 3059/45 geh.; 26.4.1945
- 33 Lfl.Kdo.6, O.Qu./Ib gez. Schmidt, Oberst i.G., Nr. 1947/45 g.Kdos. v.26.4.1945
- 34 OKL, Lw.Org.Stab. Genst Gen.Qu.2.Abt.(IIB), Nr. 139/45 g.Kdos, 20.4.1945
- 35 ULTRA; Nick Beale research
- 36 Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6, Poruba, Vladař, JaPo, 2017, p. 90
- 37 APWIU (1st. TACAF) 25/1945, APO 374, 22.3.1945
- 38 Rammjäger, Auf den Spuren des „Elbe-Kommandos“, Dietrich Alsdorf, Podzun-Pallas Verlag GmbH, 2001, p.18-20
- 39 Michael Holm, www.ww2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 40 Michael Holm, www.ww2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 41 Michael Holm, www.ww2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 42 Michael Holm, www.ww2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 43 Michael Holm, www.ww2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 44 Michael Holm, www.ww2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 45 Michael Holm, www.ww2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 46 Michael Holm, www.ww2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 47 Michael Holm, www.ww2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 48 APWIU (1st. TACAF) 25/1945, APO 374, 22.3.1945
- 49 Michael Holm, www.ww2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 50 Michael Holm, www.ww2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- 51 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III, 20.11.1944
- 52 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 53 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 54 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III, 10.12.1944
- 55 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 56 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 57 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 58 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III; 10.1.1945
- 59 APWIU (1st. TACAF) 25/1945, APO 374, 22.3.1945
- 60 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III; 10.1.1945
- 61 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 62 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 63 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- 64 APWIU (1st. TACAF) 25/1945, APO 374, 22.3.1945
- 65 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- 66 Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6, Poruba, Vladař, JaPo, 2017, p. 107
- 67 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
- 68 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620, BAL documents

69 Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abtteilung, BA RL 2 III
70 Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6, Poruba, Vladař, JaPo, 2017, p. 91
71 Flugbuch Gerhard Helms
72 APWIU (1st. TACAF) 25/1945, APO 374, 22.3.1945
73 OKL, Generalquartiermeister, Az:11 Nr. 23950/44 g. Kdos., Beitrag zur Beschaffungsmeldung, 4.9.1944, NARA
74 Hauptausschüsse Zellen, Triebwerke und Flugzeugausrüstung beim Reichsminister für Bewaffnung und Munition, 1.11.1942
75 OKL, Generalquartiermeister, Az:11 Nr. 23950/44 g. Kdos., Beitrag zur Beschaffungsmeldung, 4.9.1944, NARA
76 A I 2(a) 118/44, 11.11.1944
77 A I 2(a) 118/44, 11.11.1944
78 Baulosaufteilung Me 109G lt. Programm v. 15.9.44, Messerschmitt G.m.b.H., Regensburg, 6.10.1944
79 Flzg.Unfälle und Verluste bei Schulen und usw., BA RL 2 III/780
80 BA/MA Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1370/45 g.Kdos.(V) Verf.Dat. 7.2.45
81 BA/MA Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1370/45 g.Kdos.(V) Verf.Dat. 9.2.45
82 BA/MA Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1370/45 g.Kdos.(V) Verf.Dat. 17.3.45
83 BA/MA Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1370/45 g.Kdos.(V) Verf.Dat. 17.3.45
84 BA/MA Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1370/45 g.Kdos.(V) Verf.Dat. 27.3.45
85 BA/MA Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1370/45 g.Kdos.(V) Verf.Dat. 26.3.45
86 BA/MA Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1370/45 g.Kdos.(V) Verf.Dat. 19.3.45
87 BA/MA Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1370/45 g.Kdos.(V) Verf.Dat. 1.4.45
88 BA/MA Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1370/45 g.Kdos.(V) Verf.Dat. 1.4.45
89 Luftwaffenführungsstab I c, Tagesmeldungen März 1945, Reichsgebiet, RL 2 II/840
90 BA/MA Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1370/45 g.Kdos.(V) Verf.Dat. 1.4.45
91 Robert F. Dorr 2013: Fighting Hitler's Jets
92 Dan O'Connell 2006: Messerschmitt Me 262 The Production Log 1941-1945
93 BA/MA Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1370/45 g.Kdos.(V) Verf.Dat. 1.4.45
94 Logbook Andrle
95 Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6, Poruba, Vladař, JaPo, 2017, p. 27 - 29
96 BA/MA Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1370/45 g.Kdos.(V) Verf.Dat. 27.3.45
97 BA/MA Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1370/45 g.Kdos.(V) Verf.Dat. 27.3.45
98 APWIU (1st. TACAF) 25/1945, APO 374, 22.3.1945
99 APWIU (1st. TACAF) 25/1945, APO 374, 22.3.1945
100 Lieferplan 227, Sonderausschuss F2, 15.12.1944, BA RL 3
101 Luftflottenkommando 6, Transportfliegerführer, Br.B.Nr. 1706/45 geh. 13.4.1945, NARA
102 Einsatzmäßige Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo.6, 15.4.1945, 20:00, NARA
103 Flugbuch Rolf Buck
104 Jagdgeschwader "Wilde 300 Sau", Volume Two, Jean-Yves Lorant and Richard Goyat, Eagle Editions Ltd., 2007, p.331 - 336
105 OKW.Lw.Org.Stab. (Genst.Gen.Qu.2.Abt.), BA RL 2 III
106 E-Meldung vom 23.4.1945, 18.00, NARA
107 Messerschmitt Me 262 of KG and KG(J) units, JaPo, 2010
108 Wetter-Pötschmühle, Willibald Jungwirth, 1995
109 Deník o činnosti na letišti Skuteč, 1945
110 Erla, BAL records
111 Erla, BAL records
112 Flugzeugunfälle und Verluste bei Schulen und sonstigen Dienststellen, Gen.Qu.6.Abt., 9.9.1944, BA RL2/III
113 Lfl.Kdo.6, Dislozierung, 23.4.1945, 22:20, NARA
114 Einsatzmäßige Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo.6, 21.4.1945, 20:00, NARA
115 7.JD, Dislozierung, 26.4.1945, 22:20, NARA
116 Einsatzmäßige Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo.6, 15.4.1945, 20:00, NARA
117 Lfl.Kdo.6, Ia Flieg Nr.3128/45 g.Kdos., 30.4.1945, NARA
118 APWIU (1st. TACAF) 25/1945, APO 374, 22.3.1945
119 Liste der Fertigungskennzeichen für Waffen, Munition und Gerät, Berlin 1944
120 Airfoil, Number 3, 1985; Flight, Summer 1996
121 Kennziffer der Nachbaufirmen Fw 190, 15.12.1944, F-W. Flugzeugbau, G.m.b.H.
122 Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
123 A I 2(a) 118/44, 11.11.1944
124 Kennziffer der Nachbaufirmen Fw 190, 15.12.1944, F-W. Flugzeugbau, G.m.b.H.
125 L.Dv.T 2109G-12/Fl, Bedienungsvorschrift-Fl, August 1944
126 Focke-Wulf Fw 190, Volume Two 1943-44, J Richard Smith and Eddie J. Creek, Ian Allan Publishing Ltd , 2012, p.578
127 Lfd. Entwicklungsarbeiten Fw 190/Ta 152, Ausgabe: 8.1.1945, Focke-Wulf Flugzeugbau
128 Lfd. Entwicklungsarbeiten Fw 190/Ta 152, Ausgabe: 8.1.1945, Focke-Wulf Flugzeugbau
129 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
130 LP 222, 1.9.1942
131 Knihy letů Avia Letňany, 1942
132 Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620
133 Michael Holm, www.ww2.dk

Prameny

Zdroje

- Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände, Gen.Qu.6.Abteilung, BA RL 2 III
- Umgliederung von Kampfverbänden auf Jagdflieger-Stärken, Az. 11b 16.10, Nr. 13 820/44 g.Kdos. IIB), 23.11.1944, BA
- OKW.Lw.Org.Stab. (Genst.Gen.Qu.2.Abt.), BA RL 2 III
- Luftwaffenführungsstab I c, Tagesmeldungen März 1945, Reichsgebiet, RL 2 II/840
- Flzg.Unfälle und Verluste bei Schulen und usw., BA RL 2 III/780
- Flugzeugunfälle und Verluste bei Schulen und sonstigen Dienststellen, Gen.Qu.6.Abt., 9.9.1944, BA RL2/III
- Lieferplan 227, Sonderausschuss F2, 15.12.1944, BA RL 3
- Lieferplan 222, Sonderausschuss F2, 1.9.1942, BA RL 3
- SSD-g.Kdos.-Fernschreiben-m. Anshr.Überm. an Gen.d.Jagdflg, Gen.d.Flg.Ausb., Nr. 19301/45 g.Kdos., 15.2.1945, BA, RL2 II/7
- Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), Flugzeugzuweisungen 1944, BA RL 2III-619,620

- Die territoriale und taktische Gliederung der Luftflotte Reich am 1.2.1945, Karlsruhe, 26.3.1956, Property of Historical Division Hq USAFEUR
- KTB OKL, NARA, T-321, Roll 10
- OKL, Lw.Org.Stab. Genst Gen.Qu.2.Abt.(IIB), Nr. 139/45 g.Kdos, 20.4.1945, NARA
- Lfl.Kdo.6-Chef d. Genst. gez. Klees, Gen.Major, Führ.Abt.I Nr. 5994/45 geh.; 23.4.1945, NARA
- Lfl.Kdo.6, O.Qu./Ib gez. Schröbel, Maj.i.G., Nr. 4797/45 geh.v.25.4.1945, NARA
- Lfl.Kdo.6, Der Chef d. Genst. gez. Klees, Gen.Major, Führ.Abt.I Nr. 3059/45 geh.; 26.4.1945, NARA
- Lfl.Kdo.6, O.Qu./Ib gez. Schmidt, Oberst i.G., Nr. 1947/45 g.Kdos. v.26.4.1945, NARA
- OKL, Generalquartiermeister, Az:11 Nr. 23950/44 g. Kdos., Beitrag zur Beschaffungsmeldung, 4.9.1944, NARA
- Luftflottenkommando 6, Transportfliegerführer, Br.B.Nr. 1706/45 geh. 13.4.1945, NARA
- Einsatzmässige Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo.6, 15.4.1945, 20:00, NARA
- E-Meldung vom 23.4.1945, 18.00, NARA
- Lfl.Kdo.6, Dislozierung, 23.4.1945, 22:20, NARA
- Einsatzmässige Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo.6, 21.4.1945, 20:00, NARA
- 7.JD, Dislozierung, 26.4.1945, 22:20, NARA
- Einsatzmässige Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo.6, 15.4.1945, 20:00, NARA
- Lfl.Kdo.6, Ia Flieg Nr.3128/45 g.Kdos., 30.4.1945, NARA
- Intops reports, NARA

- Flugbuch Rolf Buck
- Flugbuch Gerhard Helms
- Flugbuch Fr. Haferland
- Flugbuch Kurt Ahrens
- Flugbuch Karl-Heinz Groth
- Flugbuch Gerhard Pahlke
- Logbook Andrie

- Truppenkrankennachweis 1.1. – 31.1.1945, I.Erg.Gruppe des IX.(J) Flg.Korps
- Informationsreise in das Protektorat und in das Gebiet der Ostmark, Hr. Lasser, 11.12.1944
- Flugzeugbewegungsmeldungen 1944
- Hauptausschüsse Zellen, Triebwerke und Flugzeugausrüstung beim Reichsminister für Bewaffnung und Munition, 1.11.1942
- Baulosaufteilung Me 109G lt. Programm v. 15.9.44, Messerschmitt G.m.b.H., Regensburg, 6.10.1944
- Liste der Fertigungskennzeichen für Waffen, Munition und Gerät, Berlin 1944
- Erla, BAL records
- Kennziffer der Nachbaurfirmen Fw 190, 15.12.1944, F-W. Flugzeugbau, G.m.b.H.
- L.Dv.T 2109G-12/Fl, Bedienungsvorschrift-Fl, August 1944
- Lfd. Entwicklungsarbeiten Fw 190/Ta 152, Ausgabe: 8.1.1945, Focke-Wulf Flugzeugbau

- APWIU (1st. TACAF) 25/1945, APO 374, 22.3.1945, AFHRA
- A I 2(a) 118/44, 11.11.1944

- "Unterbringung von Jagdgeschwadern im Protektorat", R.BwK. 1390/44g, 2.11.1944; Národní Archív
- Deník o činnosti na letišti Skuteč, 1945
- Kniha letů Avia Letňany, 1942
- Kniha letů Avia Letňany, 1945

Literatura

- Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6, JaPo, 2017; Messerschmitt Me 262s of KG & KG(J) units, JaPo, 2010
- Messerschmitt Me 262s of KG & KG(J) units, JaPo, 2010
- Rammjäger, Auf den Spuren des "Elbe-Kommando", Dietrich Alsdorf, Podzun-Pallas Verlag GmbH, 2001,
- Airfoil, Number 3, 1985; Flight, Summer 1996
- Jagdgeschwader "Wilde 300 Sau", Volume Two, Jean-Yves Lorant and Richard Goyat, Eagle Editions Ltd., 2007,
- Focke-Wulf Fw 190, Volume Two 1943-44, J Richard Smith and Eddie J. Creek, Ian Allan Publishing Ltd, 2012
- Robert F. Dorr 2013: Fighting Hitler's Jets
- Dan O'Connell 2006: Messerschmitt Me 262 The Production Log 1941-1945

Ostatní

- Michael Holm, www.ww2.dk, Luftwaffe Officer Career Summaries
- ULTRA; Nick Beale research

Obsah

Idea	1	Konkrétní stroje	18
Vznik	1	Stab/EKG(J).....	18
Výchozí stav	1	1./EKG(J) (později 17./EJG 2).....	18
Oficiální vznik.....	2	Bf 109G-14, W.Nr. ?, „bílá 3“, České Budějovice	18
Koncepční změna	2	Bf 109G-14(?), W.Nr. ?, „bílá 4“, České Budějovice	18
Göringův rozkaz	3	Bf 109G-6/AS, W.Nr. ?, „bílá 34“, České Budějovice	19
Výstavba jednotky a další změny	3	Bf 109G-6, W.Nr. ?, „bílá 36“, Skuteč.....	19
Lednová změna	4	2./EKG(J) (později 18./EJG 2).....	21
Zahájení činnosti.....	4	Bf 109G-6/U4, W.Nr. ?, „černá 29“, Plzeň.....	21
Změny z února, března a dubna 1945.....	4	Bf 109G-14, W.Nr. 464633, „černá 28“, Plzeň	22
Závěrečná fáze existence jednotky	5	Bf 109G-14, W.Nr. 464613, „černá 14“, Plzeň	22
Zrušení.....	5	Bf 109G-8/R5, W.Nr. 201461, „černá 20“, Plzeň	22
Výcviková činnost jednotky	6	Bf 109G-6, W.Nr. ?, „černá 16“, Plzeň.....	23
Velitelský sbor	8	Bf 109G-6/AS, W.Nr. ?, „černá 26“, Mühldorf	23
Operační technika	9	Bf 109G-14, W.Nr. 464609, „černá 13“, Salzburg.....	24
Plánovaný a skutečný stav jednotky.....	9	3./EKG(J) (později 19./EJG 2).....	24
Typová skladba.....	10	Bf 109G-14, W.Nr. ?, „žlutá 26“, Ansbach	24
Zdroje letecké techniky	11	Bf 109G-14, W.Nr. ?, „žlutá 27“, Ansbach	25
Systém a rozsah oprav.....	11	Bf 109G-14, W.Nr. ?, „žlutá 20“, Luneville, březen 1945	25
Operační „nasazení“ Erg. KG(J), I./EKG(J) a V./EJG 2 ...	13	Bf 109G-14, W.Nr. 46453x, „žlutá 25“, Plzeň.....	26
Letecká technika Erg. KG(J), I./EKG(J) a V./EJG 2	17	4./EKG(J) (později 20./EJG 2).....	26
Systém označování.....	17	Fw 190A-6, W.Nr. xxxx70, „modrá 31“, Ansbach	26
		Fw 190A-9, W.Nr. ?, „modrá 19“, Prien	27
		Fw 190A-7, W.Nr. ?, „modrá 17“, Berlin-Tempelhof	27
		Cvičné stroje	28
		Bf 109G-12, W.Nr. ?, „černá 42“, 18./EJG 2 (ex 2./EKG(J)), Plzeň.....	28
		Fw 190S-8, W.Nr. ?, „modrá 41“, 20./EJG 2 (ex 4./EKG(J)), Plzeň.....	28
		Ar 96B, W.Nr. ?, „modrá 49“, 20./EJG 2 (ex 4./EKG(J)), Mühldorf	29
		Ar-96B-1, W.Nr. 4535, „modrá 56“, 20./EJG 2 (ex 4./EKG(J)), Plzeň.....	29
		Speciální případy strojů na letišti Plzeň.....	29
		Bf 109G-12, „černá 1“, Plzeň	29
		Bf 109F-4, W.Nr. 13204(?), „bílá 23“, Plzeň	29



Text © Tomáš Poruba, Jan Vladař
© JaPo 2021

ISBN 978-80-907049-4-7

JaPo Publishing s.r.o.
tř. Edvarda Beneše 1541
500 12 Hradec Králové
Česká republika
www.japo.eu

Tato publikace je neprodejná.

Publikace ani žádná její část nesmí být použita k další publikaci v jakékoliv podobě bez písemného svolení nakladatele.