

Focke-Wulf Fw 190s of Jagdgeschwader 6 in WWII Final Operations

Jaroslav Farkaš, Aleš Janda, Tomáš Poruba

V polovině roku 1944 muselo velení Luftwaffe (OKL) najít řešení stále se zhoršující situace Luftwaffe ve vedení letecké války nad Evropou. Řečeno moderním slovníkem, muselo přistoupit k optimalizaci využití svých materiálních a lidských zdrojů, na-směrovat úsilí letectva do činností, které budou mít rychlou a viditelnou odezvu v podobě změny situace na obloze a umožní vést Německu válku v delším časovém horizontu. To vše za situace, kdy Luftwaffe i Wehrmacht potřebovaly na východní frontě zvýšit své stavy, v západní Evropě nahradit ztráty způsobené spojeneckou leteckou ofenzivou a kdy nad okupovanými zeměmi i Němec-kem létaly v denních i nočních hodinách stovky spojeneckých letadel, jejichž činnost pokračovala v devastaci stavů operačních pilotů a ničila průmyslové kapacity a infrastrukturu Říše.

Po materiální stránce tedy OKL potřebovalo zvýšit počet stíhacích jednotek a vyzbrojit je příslušným počtem stíhacích strojů, po personální stránce zajistit pro stíhací jednotky dostatek nových pilotů schopných operačního nasazení, což však již v roce 1944 nebylo v možnostech pilotního výcviku.

Jagdgeschwader 6 vznikla v polovině roku 1944 jako jeden z výsledků snahy OKL najít z této situace východisko. Přestože její existence netrvala ani celý rok, samotná činnost JG 6 z českého území nepřesáhla tři týdny v samotném závěru války a jejím ope-račním prostorem bylo i v této době území Říše, kde podporovala jeden z posledních úspěšných protiútoků Wehrmachtu, je tato jednotka součástí letecké války nad českým územím a tedy i legitimní součástí našich studií na toto téma.

Na českém území působila jednotka už pouze v síle dvou Gruppe, vyzbrojených typem Focke-Wulf Fw 190. Proto se v následu-jící práci soustředíme na tento druhý nejrozšířenější stíhací stroj Luftwaffe.

Jagdgeschwader 6 – vznik a první měsíce existence

Spojenecká letecká ofenziva v první polovině roku 1944 způsobila stíhacím útvarům Luftwaffe v západní Evropě vysoké ztráty. Bylo proto nezbytné provést změny, které by dokázaly nejen dosavadní ztráty nahradit, ale i udržet bojeschopnost Jagdwaffe a bránit území Říše v následujících měsících.

Luftwaffe začala hledat lidské zdroje pro stíhací útvary a v první polovině roku 1944 odešlo několik výzev pro personál jiných jed-notek, včetně cvičných, k přestupu ke stíhačům. V průběhu června se již poněkolkáté stal terčem kritiky Adolfa Hitlera typ He 177, což nakonec vyústilo ze strany Hermannu Göringa k příkazu zasta-vit výrobu bombardovacích typů (He 111, He 177, Ju 88 a Ju 188) se záměrem převést kapacity na výrobu stíhacích typů. Jejím ko-nečným důsledkem pak na počátku podzimu 1944 bylo zrušení části bombardovacích jednotek IX. Fliegerkorpsu a jejich transfor-mace na stíhací útvary včetně těch vyzbrojených proudovými stro-ji*. Ve stejné době byla přesunuta zodpovědnost za leteckou výrobu od „Generalluftzeugmeisterra“ Erharda Milcha na ministra zbrojní výroby (Reichsminister für Bewaffnung und Munition) Alberta Speera (letecká výroba byla poslední, nad níž získal kontrolu). To bylo několik nejdůležitějších opatření, jakými se RLM snažilo na-stalou situaci řešit.

Vznik Jagdgeschwader 6 sice zapadl do celkového záměru na-výšit stavy stíhacího letectva, důvod byl ale jiný. Impulsem byla noční porada Gen. Kollera (Chef d.Lw.Führungsstabes) a Gen. von Criegerna (v té době čerstvě jmenované Generalquartiermeis-tera) za přítomnosti Generaloberst Stumpfa (velitele Luftflotte

Reich) 1. července, respektive v ranních hodinách 2. července 1944. Jedním z projednávaných bodů byl návrh přezbrojit „Tag-zerstörer“, tj. těžké stíhače na „Jäger“, neboť: „Nasazení Zerstörer je ne hospodárné, s velkými ztrátami a bez zvláštních úspěchů“¹. Konstatování bylo draze vykoupenou zkušeností první poloviny roku 1944.

Konečný neúspěch konceptu těžkých stíhačů v boji proti bom-bardovacím svazům spočíval ve dvou hlavních důvodech. Za prvé, mohutné vyzbrojené těžké stíhací stroje Messerschmitt Bf 110 a Me 410 byly sice potenciálně schopny účinně zasáhnout proti formacím těžkých bombardérů, avšak nebyly k dispozici v dosta-tečných počtech na rozbití sestav a mnohdy ani osádky neměly po-třebné zkušenosti. Tento fakt komentoval jeden z nejpovolanějších lidí, bývalý velitel JG 6 Oberstleutnant Johann Kogler, jenž v první polovině roku vedl III./ZG 26 (následně I./ZG 26 a nakonec celou ZG 26²), takto:

„Why weren't the successes any greater? At that time the „Defence of the Reich“ had already about 250 to 300 fighter aircraft. The long-range fighter-bomber Geschwader 26, to which I belonged, was then also withdrawn from both the Eastern and Southern fronts and put on to Reich defence. You yourselves will have noticed that it never happened either in the East or the South that 50, 80, or 100 of our aircraft flew in a body and carried out any major operation. In Russia they flew in „Rotten“ of two or „Schwarme“ of four. The fighters, that is. What were the long range fighter-bombers doing? They had been dropping bombs and had thereby lost all feeling for flying as fighters, and now, thanks to a situation forced on us by the enemy, thanks to the huge formations in which they fly in and which in turn can only be attacked with huge formations, our fighter arm suddenly had to conduct the fight in a strength to which it was never accustomed. The few who could have done it right from the beginning of the war

* Téma přeškolení bombardovacích útvarů na stíhací (KG(J)) s vazbou na protekto-rát a české území je zpracováno samostatně ve speciálních publikacích „Messerschmitt Me 262s of KG & KG(J) units“, JaPo, 2010; „Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6“, JaPo, 2017 a „Messerschmitt Bf 109s & Other Aircraft of I./EKG(J)“, JaPo, 2021

were no longer there, they had already been killed. As a result only individual dog-fights developed in all those raids. An enormous number of us arrived, a crew of 30, 50 sometimes 60 aircraft, but each pilot simply simply attacked wildly at random. Result: Each of them was shot down wildly at random. The long-range-fighter-bombers and the Fw 190 then received, in addition to their own other armament, the so-called 'mortar-shell', 21 cm, the one you know from the 'Nebelwerfer'. That would have been marvellous thing had we had the necessary sights for it. Two such 'mortar howitzers' were built into each wing of the '110', for instance, making four mortars in all; the fuze was... at 1,000 or 1,200 m, it kept changing during this experimental stage. Some very good successes were actually scored with it; my predecessor shot down two four-engined aircraft with one round from it. Their fuselages simply broke in half and the two huge things plunged earthwards. But, taking it all round, one had to say that successes due to the 'mortar-shell' were infinitesimal, in fact so few that it was withdraw again.

...

After that lack of success a strongly-worded order was received from the Reichsmarschall in which he again reminded fighter pilots of their duty to protect Fatherland, to get to close grips with and shoot down the enemy, and ordered that the attack be delivered from behind and that fire must not be opened until the range had closed to 400 m. If one can get to within that distance, there's a lot of point in what he said, but we have already seen that the probability of attaining that range was extremely small. That was because it's also harder to shoot down an aircraft from the front. Naturally, the inexperienced crews had little successes when they started attacking from the front and only after half a dozen operations did they find out how it should be done and really record some successes. For these reasons, there were strictest orders that the attack must come from the rear and anyone who didn't comply was court-martialled. Result: our fighter force which was already sickening under a shortage of experienced pilots, obstinately pressed home its attacks from the rear and was equally obstinately shot down. It was dreadful to see; they approached from the rear, flying in closest formation, and doing a slightly greater speed than the enemy and 50, 60, 70% or even greater percentage of them were shot down.³

Druhou a pravděpodobně rozhodující, „pohromou“ pro těžké stíhače se ale stal zvyšující se počet spojeneckých stíhačů, doprovázejících bombardovací svazy. Ztráty osádek i strojů u Zerstörergeschwader, způsobované právě doprovodnými P-47 a P-51, začaly být hrozné, aniž by byly vyváženy adekvátním počtem zničených bombardérů. Opět komentář Oberstleutnanta Koglera:

„To the existing dilemma there was added, at the end of 1943 or beginning of 1944, the Allied fighter escort, the American long distance fighter, the Thunderbolt and then the Mustang. The first time the Thunderbolts escorted them as far as the Rhine everyone was horrified and utterly confounded – what ever next? Then they got auxiliary tanks and flew as far as Hanover. The troops reported this but they were laughed at and were told they were seeing things; 'It's impossible for a fighter to fly that far.' Said our GOC Fighters and said the Reichsmarschall – nobody dared tell the Führer that it was possible for enemy fighters to fly so far into Reich territory. The GOC Fighters himself took off with his inspector, Oberst Trautloff, in order to have a look and see how his fighters pressed home their attack. He was fortunate enough to meet four Mustangs and the Mustangs took him in charge and chased him all the way to Berlin, so then he knew how far the things could fly and believed it; but despite that no one dared report the air situation to the Führer. Orders to our fighter pilots remained the same, to avoid air battle with enemy fighters and go solely for the bombers. I should like to

add here that by the beginning of 1944 no-one was attacking from the rear any more despite the Reichsmarschall's orders and despite the fact that this order is still in force today; it was just impossible. I have several times requested, even in writing, that that order be rescinded, but it was in vain. That order which I mentioned earlier, to attack only the four-engined bombers which were a nuisance to us, because it was they that dropped the bombs. The order was, however, psychologically wrong. When talking with one of the Reichsmarschall's staff officers in January or February of 1944, I said; 'Breuer, it's absolutely essential that one day in one of these penetrations we attack only the fighters, to take them down a peg, make then lose their feeling of superiority and make them suffer losses for a change.' This desire on the part of the men, which wasn't only my own wish, was passed on; it went up to the 'Division', the 'Korps' and to the GOC Fighters; it was turned down with the remark: 'We must shoot down the bombers, these are the ones we don't like, the ones which are dangerous to us.' What was the result of that? The flight of an American fighter over Germany was the safest flying in existence. Not a soul attacked him.

...

If I say in this circle that I, for instance, took-off with seventeen aircraft – that was in the Spring of last year – and of those two had to turn back on account of engine and undercarriage trouble – one of them could not retract its undercarriage, and the engine of the other one was not in order – As a leader of a battle formation with these fifteen aircraft I tackled an enemy division with some sixty aircraft, and then when I say that of these fifteen aircraft not a single one returned, but all were shot up – half of them killed or severely wounded, and the other half had made crash-landings and were wounded – then you can form a fairly accurate picture of the severity of these battles. Then when the following day I took off again with the remaining eight which we had raked together, and was then the only one to return home because I was the oldest and most experienced pilot, that only makes it clearer still.⁴

Ve výsledku to znamenalo, že v prvním pololetí roku 1944 odepala jen ZG 26 při bojových akcích v lednu 4, v únoru 48, v březnu 19, v dubnu 20, v květnu 30, červnu 39 a v červenci 25 strojů, tj. celkem 185 strojů činností nepřítele. Dalších 100 strojů je v uvedeném období vykazováno jako ztráty neoperační.⁵

Proto se na počátku července diskutovaný návrh přezbojení ZG setkal se všeobecným porozuměním a vedl až k překvapivě rychlé transformaci tří zbývajících Zerstörergeschwader (ZG 1, ZG 26, ZG 76)⁶ na klasické stíhací útvary – Jagdgeschwader. Vzešly z nich tři zcela nové Jagdgeschwader – JG 4, JG 76 a právě JG 6.

Nejprve byly změny uplatněny u ZG 1 a už k 10. červenci byly transformovány I./ZG 1 a III./ZG 1 (vyzbrojené Ju 88) na II.(Sturm)/JG 4 a III./JG 4 vybavené Fw 190.⁷ Stab ZG 1 byl rozpuštěn bez náhrady a personál přešel do výše uvedených částí JG 4.⁸ Vzápětí následovaly ZG 76 a zbytek ZG 1 – k 21. červenci byl Stab ZG 76 (Me 410) změněn na Stab JG 76 (Bf 109G), I./ZG 76 (Me 410) na I./JG 76 (Bf 109G) a II./ZG 1 (Bf 110) na III./JG 76 (Bf 109G).⁹ Zůstala zachována jen II./ZG 76 vyzbrojená Me 410.¹⁰ Ani ona ale výměně výzbroje neunikla a na konci ledna 1945 byla přeměněna na III./JG 54 s Fw 190A.

Vznik Jagdgeschwader 6 byl spojen s transformací Zerstörergeschwader 26, u které, na rozdíl od ostatních ZG, trval proces mnohem déle a byl časově rozložen.

Jako první část JG 6 byla na začátku srpna 1944 (5. 8. 1944)¹¹ ustavena II./JG 6 a to přejmenováním a přeměnou II./ZG 26.¹² II./ZG 26 vybavená Messerschmittu Me 410 a sídlící v Königsberg/Neumark (nyní Chojna, Polsko) obdržela v srpnu Focke-Wulfy Fw 190A k výcviku. II./JG 6 měla tabulkovou sílu 68 strojů, tj. štáb

Gruppe se 4 stroji a čtyři Staffel po 16 strojích* a to přesto, že původní II./ZG 26 operovala s 52 letouny ve třech Staffel po 16 strojích. Nová jednotka tak měla vzniknout už na základě nových organizačních tabulek stíhacích jednotek, založených na čtyřech Staffel v Gruppe. Dokument o přeměně II./ZG 26 na II./JG 6 z 5. srpna 1944 z pera OKL.Gen.Qu.(2.Abt.) potvrzuje, že 5.–7. Staffel převzaly personál z dřívějších Staffel II./ZG 26, zatímco nově založená 8./JG 6 vznikla na základě „volného“ personálu a strojů stejné jednotky.¹³

Podle vzpomínek Fw. Fritze Buchholze, tehdejšího příslušníka jednotky, byl samotný přechod z Me 410 na Fw 190 bezproblémový a mimo omezený výhled přes kryt motoru bylo létání na Fw 190 příjemné.¹⁴ Způsob, jakým probíhalo přezbrojení na novou techniku, dokumentuje jeho letový deník. Předem uvedme, že byl velmi rychlý.

Ještě 28. července absolvoval Fritz Buchholz poslední operační let na Me 410, „3U+KP“, avšak již 2. srpna zahájil přecvičení třemi lety na Bf 108, „3U+ZP“ s Lt. Bahrtem a od 3. srpna létal jen na Fw 190A. Výcvik probíhal v Königsberg a Märk. Friedland, v rozmezí 3. srpna – 19. srpna uskutečnil Fritz Buchholz celkem 18 letů o celkové době 10 hodin 54 minut (Fw 190A-8, „bílá 21“, „modrá 18“, „modrá 26“, „modrá 7“, „žlutá 14“, „žlutá 12“ a „žlutá 7“).

Spěch, se kterým byl nový útvar budován, zřetelně vyplývá i z jeho rychlého zařazení mezi operačně způsobilé jednotky. Došlo k němu už mezi 10. a 20. srpnem 1944¹⁵ a připadl do sestavy 4. Jagddivision v Luftflotte 3.¹⁶ Ve dnech 21. a 22. srpna 1944 přelétla II./JG 6 přes Dortmund, M. Gladbach, Charlesville do Herpy a již 23. srpna absolvoval Fritz Buchholz tři operační lety s Fw 190A, „žlutá 7“ v celkové době 4 hodiny 15 minut. Se stejným strojem letěl operačně i 24. a 25. srpna, kdy se střetl s P-38. Naposledy pilotoval „žlutou 7“ 26. srpna, kdy byl v souboji s Mustangy sestřelen a musel opustit stroj na padáku (Fw 190A-8, „žlutá 7“, W.Nr. 171703).¹⁷ Smolným dnem se pro něho stal 28. srpen, neboť při přeletu z Juvincourt musel kvůli poruše motoru přistát s Fw 190A, „černá 5“ v Andenne le Seilles na břicho, zranil se a k létání se vrátil až 12. října 1944.¹⁸ V té době zbývali podle jeho vzpomínek u útvaru tři nebo čtyři piloti z původních asi čtyřiceti, kteří byli odesláni do Francie. Ostatní byli buď zabiti, zraněni nebo zajati.¹⁹

Nepříznivý stav nepřímo potvrzují záznamy o počtech odepсанých strojů. V srpnu 1944 přišla II./JG 6 o 22 strojů činností nepříteli a o 27 strojů neoperačně, v září 1944 o 28 strojů díky nepříteli a o 12 strojů neoperačně.²⁰ Jasně se ukázalo, že nedostatečně přecvičení piloti nejsou schopni na západní frontě čelit odpovídajícím způsobem přesile Spojenců. Tyto skutečnosti nakonec vedly k vyřazení II./JG 6 z operací nejpозději k 10. říjnu 1944.²¹

Ve stejném období, ale jiným způsobem byla „ustavena“ III. Gruppe JG 6. Dne 20. 8. 1944, tedy v době, kdy byla II./JG 6 prohlášena za operační a vržena do boje, začíná v přehledové zprávě Gen.Qu.6.Abt. figurovat jednotka III./JG 6. Nevznikla ale z jiné jednotky, vedena je pod označením „III./J.G.300 (III./6)“, tvořila ji tedy stávající III./JG 300 s Bf 109G. Zároveň se na stejném místě dokumentu objevily údaje o úmyslu postavit i zbylé části útvaru – Stab/JG 6, I./JG 6 a IV./JG 6, prozatím ale bez dalších podrobností. Tento stav zůstal až do konce září 1944.

Skutečné dobudování kompletní Geschwader přišlo na řadu v říjnu. Luftwaffe nadále pokračovala v nastaveném směru posilování stíhacího letectva. Dokladem je situační zpráva Gen.Qu.6.Abt. k 10. říjnu 1944, v níž se uvádí:

„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 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.“²²

tj.: „K posílení denních stíhačů budou přesunuty ke stíhacím jednotkám:

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 Erg. Gruppe se 4 Staffel):

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

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

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

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

Stab/JG 6 byl zřízen v síle 4 strojů, I./JG 6 v síle 68 strojů, tj. Stab I./JG 6 se 4 stroji a čtyři Staffel po 16 letadlech. Výzbroj byla stejná jako u II. Gruppe, tj. Focke-Wulfe Fw 190A a způsob přechodu personálu mezi bývalými a novými Staffel také. 1.–3. Staffel naplnil operační personál původní I./ZG 26, zatímco nově ustavenou 4./JG 6 vytvořil personál volný. Tak to podrobněji specifikoval dokument ze 13. 10. 1944.²³

Změny dolehly i na „existující“ III. Gruppe. Situační zpráva Gen.Qu.6.Abt. k 30. 9. 1944 mění dříve uváděný stav a nově popisuje III./JG 6 jako útvar určený pro vyzbrojení Messerschmittu Me 262 v tabulkové síle 52 strojů (Stab 4 stroje, tři Staffel po 16 strojích). Spojení s III./JG 300 se už nezmiňuje. Dokument organizačního oddělení Gen.Qu. pak 3. října 1944 celý záměr podrobněji vysvětlil – materiálně měla III./JG 6 vzniknout za pomoci toho času ke stíhacímu účelu připravených Me 262.²⁴ Takovouto přípravou se v této době zabývala pouze III./ZG 26 v Lechfeldu (od května 1944), útvar tak měl III./ZG 26 vzít jako základ.

Konečné uspořádání III. Gruppe je obsahem další zprávy k 10. 10. 1944. Ta uvádí, že dosavadní III./JG 6, založená na III./ZG 26, byla přejmenována na „Sonder-Kdo. Novotny“ a na novou III./JG 6 byla přejmenována I./JG 5, vyzbrojená Messerschmittu Bf 109G-14.²⁵ To nakonec stvrdilo i organizační oddělení Gen.Qu. (Gen.Qu.2.Abt.) rozkazem ze 16. 10. 1944. III./JG 6 disponovala štábní letkou a 9.–12. Staffel.

Krátkou dobu si tak III./JG 6 sáhla na proudové Messerschmittu Me 262, i když to bylo sáhnutí především administrativní. Výše uvedený výcvik III./ZG 26 na proudové Me 262 běžel už od května 1944 a zmiňuje jej ve svých vzpomínkách i Oberstlt. Kogler:

„We flyers had one ray of hope in that situation and that was the new jet fighter, the Me 262.

...

So we put all our hopes on this type of aircraft and kept hoping that when it went into operation it would finally turn the scales of the air war again. As luck would have it, my ‚Gruppe‘ was chosen to be re-trained on this pattern of aircraft in May 1944. Unfortunately, I was unable to accompany them, because I then had to take over the ‚Geschwader‘. After the ‚Gruppe‘ had already started re-training and some of the pilots were already accustomed to this pattern of aircraft, and others were still re-training, an order was suddenly

* II./ZG 26 (podobně jako ostatní Gruppe ZG 26) se skládala ze tří Staffel. Během transformace na II./JG 6 byla sestavena další Staffel, tj. 8./JG 6.

received from Supreme Command: 'This aircraft will not be employed as a fighter, but as a bomber.' So after we were already up to our necks in trouble this type of aircraft began to be tried out as a bomber, as a fast bomber, to be exact. A fierce struggle went on between General Galland, the Reichsmarschall and the Führer. But they stuck to it at the time, that the aircraft was to be tried out as a bomber.²⁶ Výcvik byl tak daleko, že těsně před přejmenováním na Sonderkommando „Nowotny“ byl III./JG 6 přidělen minimálně jeden Me 262A-1.²⁷

Říjnovým ustavením Stab, I./JG 6 a III./JG 6 se završil vznik nového stíhacího útvaru. V jeho řadách se tak sešli jak piloti bývalých těžkých stíhacích jednotek Stab, I. a II./ZG 26, tak i stíhací piloti od I./JG 5, kteří si prošli boji s vyloďujícími se Spojenci.

Všechny části JG 6, tzn. včetně z boje stažené II./JG 6, procházely nyní výcvikem, respektive přecvičením na jednomotorovou techniku. Výhodu měla nepochybně III. Gruppe, protože její personál operoval s Bf 109 již v předchozím období. Před koncem roku 1944 (po 28. 11. 1944) byla JG 6 v síle tří Gruppe přesunuta z výcvikových základen (Perleberg, Hagenow, Schwerin) na letiště v severním Německu. Souviselo s přípravou německého útoku na západní frontě²⁸ „Wacht am Rhein“. Konkrétně Stab/JG 6, Stab II./JG 6, 5./JG 6 a 8./JG 6 do Quakenbrücku, 6./JG 6 a 7./JG 6 do Vechty, I./JG 6 do Delmenhorstu a III./JG 6 do Bisselu, nicméně stále pokračovala ve výcviku na nových strojích. Jejím protivníkem byly především počasí a závady na technice.

Johann Kogler k tomu dodává:

„It was then recognized in all these developments that our greatest weakness is the small number of aircraft we can send into operation. A so-called 'Fighter programme' was accordingly set in motion, which, by the stopping of production of all other aircraft, whether bombers, reconnaissance aircraft, or anything, achieved in November 1944 the production of 4,000 fighters a month. A terrific number which is larger than the total production of fighters in England and America. Then came the dark side of this mass-production, and above all this production in primitive workshops under unimaginably unfavourable conditions. In September I started to re-equip the first 'Gruppen' of my 'Geschwader', and to bring up to strength and to equip the second 'Gruppe' which was already in operation against the invasion. The 'Gruppen' were brought up to a strength of about 60 to 70 aircraft and a corresponding number of pilots, and then the re-training started. Question of US officer: To what kind of aircraft?

FW 190 and Me 109. The third 'Gruppe' flew the '190'. During the re-training I lost the following: six excellent pilots killed, a large number seriously wounded, and between 40 and 50 aircraft, I can no longer remember the number exactly. Only because of technical defects. Each time a 'Gruppe' went on a so-called 'Gruppe' training flight, I had to count on probably one killed and on two, three, four or five emergency landings of which a certain number of aircraft had to be written off because they were damaged. I should like to describe one sortie on which I flew in the Aix la Chapelle district with the second 'Gruppe' after Christmas. I took off in bad weather – we had about 100 m(?) visibility – that's to say you could just see the limits of the airfield. Those were weather conditions in which we would never have flown in the old days. I took off with rather more than 40 aircraft, and then set off in the direction of the Ruhr district. Over the Ruhr district I heard someone say on the RT, presumably a young pilot: 'What shall I do, what shall I do, the cockpit's on fire?' Presumably an engine was on fire. As there was dense fog down in the Ruhr district, and not more than 500 m visibility, and an emergency landing was consequently, impossible, and was also inadvisable after

the losses we had already sustained which could have been avoided if the pilots concerned had baled out in time I gave him the order clearly and concisely: 'Bale out.' Then, of course, everyone looked to see whether he would get out, until they did see him get out. He landed all right, the aircraft was done for. Those were conditions which of course did not contribute towards raising the pilots' self-confidence or strengthening their confidence in their aircraft.“²⁹

V polovině prosince 1944, v souvislosti s německým útokem na Spojence z 16. 12. 1944, byl celý útvar znovu vržen do bojů³⁰. Pod hlavičkou 3. Jagddivision, v rámci Lw.Kdo.West,³⁰ se snažil podporovat německé pozemní síly jejich krytím proti mohutné reakci spojeneckého letectva. Piloti JG 6 absolvovali především útoky na spojenecké letouny, jak taktické, tak i bombardovací, snažící se ochromit německou ofenzivu.³¹ Nasazení jednotky však dopadlo stejně, jako dříve u II./JG 6 – katastrofálně. Jednotlivé Gruppe se účastnily bojů zhruba mezi 17. a 27. prosincem 1944. Přesto za krátké období deseti dnů odeslaly 35 letadel vinou nepřítele, 47 (!) haváriemi, 23 odeslaly do oprav a jeden k jiné jednotce.³²

K tomu se samozřejmě přidaly i příslušné ztráty létajícího personálu. Ve výkazu stavu k 10. prosinci disponovaly Gruppe následujícími stavy pilotů:

- Stab – 2 (operačně způsobilí) + 1 (nezpůsobilý)
- I./JG 6 – 19 + 49, celkem 68
- II./JG 6 – 40 + 28, celkem 68
- III./JG 6 – 56 + 2, celkem 58³³

Z počtu dosud operačně nezpůsobilých pilotů je zřejmé, že výcvik rozhodně nedosáhl ideálního stavu. Na konci měsíce, po výše uvedených bojích, byl obrázek následující:

- Stab – 4 (omezeně způsobilí)
- I./JG 6 – 27, celkem 27
- II./JG 6 – 55 + 2, celkem 57
- III./JG 6 – 42 + 1, celkem 43³⁴

Znovu a znovu se ukazovalo, že posílat piloty na západní válčiště bez důkladné přípravy je nemožné a vede jen a pouze ke zbytečným ztrátám.

Pravděpodobně právě výsledky prosincového nasazení JG 6 vedly k rozhodnutí přesunout útvar na východní frontu pod hlavičku Luftflotte 6. Už 31. prosince 1944 je v dokumentech Gen. Qu.6.Abt. u JG 6 poznámka o „předpokládaném přemístění k nasazení pod Lfl.6“ („Verlegung zum Einsatz Lfl.6 vorgesehen“).³⁵ Na východní frontě měla zřejmě jednotka dosáhnout řádné operační způsobilosti, resp. získat náležitá dovednosti pro operační nasazení a zároveň nehrozilo, že bude zcela zničena. Podobné návrhy a názory se vyskytly i později u dalších útvarů, které procházely přecvičením na jednomotorové stíhací stroje.

Na západní frontě ale JG 6 absolvovala ještě jednu závěrečnou akci. Z dříve uvedených základen se 1. ledna 1945 zapojila do operace „Bodenplatte“, hromadného útoku Luftwaffe na spojenecká letiště v Holandsku, Belgii a severovýchodní Francii. Účelem operace byla letecká podpora německé ofenzivy v Ardenách, respektive zamezení leteckých útoků Spojenců na útočící jednotky Wehrmachtu zničením letecké techniky na letištích.

Cílem pro JG 6 bylo letiště Volkel (B-80) u Eindhovenu, na němž sídlil 121. Wing RAF s Typhoons a 122. Wing RAF s Tempesty. Zřejmě v důsledku navigační chyby a zmatku způsobeném soubojem se Spitfiry 401. Squadrony z letiště Heesch (B-88) však JG 6 Volkel minula, I. Gruppe zaútočila na letiště v Eindhovenu,

* Nejspíše se jednalo o jinou Gruppe, protože III./JG 6 byla vyzbrojena Messerschmitt Bf 109.

** Již před tímto datem byly některé části JG 6 nasazeny do operací. Například 26. listopadu 1944 odeslala III./JG 6 v boji 12 letadel. Pravděpodobně šlo ale o výjimku, protože III./JG 6 operovala toho dne pod hlavičkou Lfl.Reich (později působila v rámci Lw.Kdo.West). Ale i tak se projevila nedostatečná připravenost personálu.

kteř bylo cílem pro JG 3. Zbytek JG 6, tj. Stab, II. a III. Gruppe napadly rozestavěné (a prázdné) letiště u Helmondu (B-86), kde se dostaly do palby britské protiletadlové obrany a následně do boje s britskými stíhači, zejména s Tempesty 3. a 486. Squadrony RAF z Volkelu a Spitfiry z 401., 412. a 442. Squadrony RAF z Heesch.

Operace „Bodenplatte“ je historiky hodnocena jako akce, která sice způsobila Spojencům určité materiální ztráty, které však byly snadno nahrazeny dodávkou nové techniky, avšak jako velmi neblahá pro Luftwaffe, která mimo zničenými a poškozenými stroji platila i ztrátami z řad létajícího personálu včetně těch nejzkušenějších pilotů. U JG 6 tomu nebylo jinak.

Podle zdrojů v literatuře³⁶ nárokovala JG 6 během operace „Bodenplatte“ zničení 33 jednomotorových a 6 dvoumotorových strojů na zemi a sestřelení 1 Typhoonu, 2 Tempestů a 3 Spitfirů (ve skutečnosti byly sestřeleny 1 Typhoon, 2 Spitfiry a 1 Spitfire poškozen). Vlastní ztráty JG 6 však byly opravdu těžké, ze 3 nasazených Fw 190 Stab/JG 6 byl 1 ztracen a 1 poškozen, z 29 Fw 190 I. Gruppe 7 ztraceno a 2 poškozeny, z 25 Fw 190 II. Gruppe 8 ztraceno a 2 poškozeny a z 21 Bf 109 III. Gruppe zničeno 10 a poškozeny 2 stroje,

tj. celkem 33 zničených nebo poškozených strojů. Dobře je situace patrná i v porovnání jednotkou vykazovaných stavů techniky mezi 31. 12. 1944 a 10. 1. 1945. Poslední den roku 1944 disponovala celkem 133 kusy letadel, z toho 99 nasazení schopnými, o deset dní později už hlásila jen 103 strojů ve stavu, z nichž bylo schopno nasazení 98 (jednotka už ale navíc byla v této době vyřazena z operačního statusu).³⁷

Zatímco nárokové a vlastní materiální ztráty jsou podobné, poznamenal útok JG 6 především po stránce personální. Během akce přišla o 16 pilotů zabitých nebo pohřešovaných a 7 zajatých, včetně těch nejzkušenějších, např. Geschwader Komodore Obstlt. Johanna Koglera (POW), velitele 2. Staffelu Hptm. Ewolda Trosta (POW), velitele 3. Staffelu Oblt. Eberhardta Pfeleiderera (zahynul při havárii již při startu v Delmenhorstu ve Fw 190A-8, W.Nr. 960542, „žlutá 1“), velitele 5. Staffelu Hptm. Norberta Katze (KIA), velitele III. Gruppe Maj. Helmuta Kühleho (KIA) nebo velitele 9. Staffelu Oblt. Lothara Gerlacha (MIA).

Rok 1945 tedy rozhodně nezačal pro JG 6 nijak příznivě a ani pohled do budoucna nepřinášel nadějnější vyhlídky.

Na východní frontu

Přes účast na útoku 1. 1. 1945 zůstával nadále v platnosti záměr přemístit JG 6 na východní válčiště. V záznamech Gen.Qu.6.Abt. z 10. ledna 1945 je už jednotka vedena jako neoperační a v procesu přesunu. Doslova „Im Verlegung zum Einsatzraum Lfl.6“ – „V přesunu do prostoru nasazení Lfl.6“.

Než se začneme plně věnovat působení JG 6 v roce 1945 a v mém závěru války, vrátíme se do poloviny prosince 1944, jehož události ovlivnily další osud JG 6. Dne 16. prosince zahájil Wehrmacht protiofenzivou v Ardenách operaci „Wacht am Rhein“, respektive „Herbstnebel“ a dokonale překvapil zejména americké jednotky v tomto sektoru. Rychlý německý postup sice již po deseti dnech ztratil na intenzitě, avšak průlom byl učiněn a návrat k původnímu stavu vyžadoval nezanedbatelné úsilí Spojenců. Luftwaffe na podporu německých pozemních jednotek provedla leteckou operaci „Bodenplatte“, jejíž dopady na JG 6 jsou popsány výše.

Boje v Ardenách však částečně iniciovaly změny v dění na východní frontě. J. V. Stalin vyhověl žádosti západních Spojenců a urychlil o více než měsíc zahájení plánované jarní ofenzivy Rudé armády, která se na ni připravovala v postaveních na východním břehu Visly a na několika předmostích na jejím západním břehu. Ofenzivu zahájily 12. ledna 1945 jižně od Varšavy útvary 1. ukrajinského frontu (maršál Ivan Stěpanovič Koněv) ze sandoměřského předmostí následované 14. ledna vojsky 1. běloruského frontu (maršál Georgij Konstantinovič Žukov) z magnuszewského a puławského předmostí v hlavním směru útoku. Severně od Varšavy zahájil operace 2. běloruský front (maršál Konstantin Konstantinovič Rokossovskij). Do začátku února 1945 dosáhla Rudá armáda pravého břehu Odry a Nisy, tj. uskutečnila postup o 450 km, a dokonce se jí podařilo zachytit na předmostí na západním břehu Odry u Küstrinu (nyní Kostrzyn nad Odrą). Do Berlína jí zbývalo pouze kolem 70 kilometrů.

Mohutnost ofenzivy a materiální převaha Rudé armády a jejího letectva, nutilo velení Luftwaffe k posilování východní fronty na úkor fronty západní a v jeho rámci byly na počátku ledna 1945 z Luftflotte West do podřízenosti Luftflotte 6 převedeny JG 1, JG 11 a JG 77.³⁸ Na rozdíl od JG 6, byl přesun těchto jednotek nepochybně vyvolán sovětskou ofenzivou nebo spíše německým povědomím o její přípravě. Přesná data rozhodnutí velení Luftwaffe

o přemístění dotčených jednotek totiž neznáme. Zatímco převelení JG 6 na východ zmiňuje už materiál Gen.Qu.6.Abt. z 31. 12. 1944 (vypracovaný ale 7. 1. 1945), výše zmíněné útvary byly ve stavu „přesunu“ zaznamenány ve stejném typu dokumentu k datu 10. 1. 1945 (vypracovaném ale až 17. 1. 1945, tedy pět dní po zahájení sovětského útoku)³⁹. V každém případě se k JG 6 přidaly ještě další tři stíhací jednotky.

Východní fronta představovala pro personál JG 6 skutečnou změnu. Zcela zásadním rozdílem byl protivník, sovětské letectvo, jenž využíval vzdušné síly jiným způsobem. Na východě neexistovaly nebezpečné útoky na svazy bombardérů ve výškách nad 6 000 m nebo souboje s výkonnými stíhacími-bombardovacími letouny. Sovětské letectvo bylo využíváno především jako taktická síla v úzké spolupráci s pozemními armádami. Zatímco na západní frontě určovaly způsob nasazení potřeby letecké války (i když činnost při prosincové ofenzivě na západě znamenala snahu o krytí postupujících pozemních vojsk útoky na spojenecké taktické letectvo), na východě se nasazení letectva řídilo požadavky vlastních pozemních sil, které se většinou bránily. Pro piloty JG 6 to, vedle nepochybně menšího tlaku ze strany nepřátelského letectva, znamenalo i použití jiných taktických postupů. Operační hladiny byly nižší a přidaly se i stíhací-bombardovací úkoly, tzn. přímé útoky na pozemní síly.

Další významnou změnou byly podmínky na operačních letištích východní fronty, jejich vybavení, stav a také neustálé přesuny. JG 6 o tom daly pocítit hned úvodní týdny na novém válčišti. Rychlost sovětské ofenzivy byla neskutečná, znovu uvedme, že mezi 11. lednem a 2. únorem 1945 postoupila sovětská vojska v centrální části útoku o 450 km! A právě zde, v okolí Lodže, se nacházely i části JG 6. Změny základů vynucené pohybem fronty byly téměř na denním pořádku, bez možnosti řádného rozvinutí pozemního zabezpečení jednotky. To se na frontě západní nestávalo.

O I./JG 6 na východní frontě, respektive v Polsku, máme záznamy přibližně od poloviny ledna. Už 8. 1. 1945 byla fatální havárie Fw 190A-8, W.Nr. 738147, „bílá 4“ od I./JG 6 vedena pod hlavičkou Luftflotte 6, útvar tak už podléhal novému velení. O pět dní později je ve svazku Lfl.6 vedeno i poškození stroje II./JG 6. Konkrétnější záznam s lokalizací základny pochází ze 17. ledna 1945,

kdy při pojiždění na letišti v Litzmannstadt (Łódź) byla poškozena pravá podvozková noha u Fw 190A-8, W.Nr. 171158, „žlutá 6“ od 3. Staffel.

V dalších dnech se JG 6 musela stahovat před postupující Rudou armádou. Nasvědčují tomu záznamy z **19. ledna**, kdy byla I./JG 6 bojově nasazena v prostoru Łódže (17. ledna se jednalo ještě o pojiždění po letišti) a přišla o dva Fw 190A-8; W.Nr. 737394, „žlutá 7“ a W.Nr. 737398, „žlutá 8“ od 3. Staffel spolu s piloty Lt. Peterem Bauerem a Uffz. Wolfgangem Lackingerem. Třetí Fw 190A-8, W.Nr. 737425, „modrá 4“ od 4. Staffel musel po zásahu do motoru nouzově přistát jižně od Leslau (Włocławek). Z letiště Kalisch (Kalisz), cca 90 km západně od Łódže, pak pochází záznam z **20. ledna** o poškození podvozku při přistání Focke-Wulfu Fw 190A-8, W.Nr. 960250, „červená 17“ od 2. Staffel.⁴⁰

Podobný byl sled událostí u II./JG 6 – 19. ledna vyklidila letiště Mühlfeld (zřejmě Izbica Kujawska), a zanechala zde vlastním personálem zničený Fw 190A-8, W.Nr. 734383. O den později se nacházela na letišti Schroda (Środa Wielkopolska), ze kterého se však pravděpodobně ještě tentýž den stáhla a zůstal zde po ní požárem přídavné nádrže zničený Fw 190A-8, W.Nr. 738136. V bojových akcích přišla II. Gruppe 20. ledna o Fw 190A-8, W.Nr. 738135 a W.Nr. 737962 s Uffz. Hermannem Schmizem a Uffz. Dietrichem Thielem. Další ztrátou tohoto dne byl protivzdušnou obranou sestřelený Bf 109G-10, W.Nr. 490619, ve kterém zahynul Lt. Heinz Hunold od III./JG 6.

Už **21. ledna 1945** opustila II./JG 6 letiště Erlendorf (Mierzewo), zničila zde, zřejmě letu neschopné, Fw 190A-8, W.Nr. 738163, W.Nr. 738165 a W.Nr. 350350 a přesunula se do Posen (Poznaň). Pravděpodobně při úletu ze základny byl tento den pozemními jednotkami Rudé armády sestřelen Uffz. Karl Franz II./JG 6. Jeho stroj dopadl poblíž Żelazkowa, pilot byl na místě mrtev.⁴¹

I Poznaň byla záhy opuštěna, **23. ledna** zde byly při vyklizení zničený Fw 190A-8, W.Nr. 380356 a W.Nr. 738137. Od **24. ledna** se celá JG 6 usadila stabilněji na letišti Sorau (nyní Żary), na kterém všechny tři Gruppe sídlily do první poloviny února 1945.

V tomto hektickém období spadala JG 6 do svazku Luftflotte 6 a v jejím rámci do podřízenosti VIII. Fliegerkorpsu. Ten měl na starost jižní část fronty Lfl.6, přibližně od úrovně Varšavy směrem na jih až k bývalým hranicím Československa, kde se odpovědnost Lfl.6 dotýkala území Lfl.4. JG 6 působila zpočátku na úrovni Varšavy, tedy v severní části prostoru spadajícím pod VIII. Fliegerkorps, později byla zatlačena více k jihu. Pohyb JG 6 při ústupu je v hrubých rysech naznačen na mapce v tištěné publikaci na straně 86.

Podle dokumentů, které jsou k dispozici, byly hlavní činnosti všech Gruppe v tomto období zejména hloubkové útoky na zásobovací kolony Rudé armády. Dokládají to jednak záznamy z letových deníků a jednak záznamy ztrát, kde jsou častou příčinou poškození nouzová přistání po zásahu či sestřelení flakem. Další obvyklou příčinou ztrát jsou havárie způsobené sněhovými podmínkami nebo nedostatkem paliva. Příkladem mohou být záznamy z letového deníku Fw. Karla Hoffmanna od II./JG 6., kde **27. a 28. ledna** uvádí lety na Fw 190A, „žlutá 4“, proti vozidlům nepřítele, **30. ledna** si pak, po letu na Fw 190, „žlutá 7“, zaznamenal zapálení tří nákladních aut.⁴² Ruský flak však neponechával úspěchy JG 6 bez odvety, což dokumentují ztráty způsobené flakem u jednotlivých Gruppe JG 6 v tabulce v příloze č. 7 v tištěné publikaci na straně 206.

Podobná situace platila i pro únorové akce. Zde stojí za pozornost zejména flakem sestřelený Gruppenkommandeur I./JG 6 Hptm. Willi Elstermann na Fw 190A-8, W.Nr. 739380 dne **2. února 1945** nebo Staffelfkapitan 8./JG 6 Lt. Viktor Bahrdt, který zahynul

téhož dne u Ziemitz (Żabikowo) při zřícení svého Fw 190A-9, W.Nr. 980565, „modrá 5“.

Mezi zaznamenaníhodné ztráty na přelomu ledna a února 1945 patří u Grottkau (Grodzów), při přistání na břicho, odepzaný Fw 190D-9, W.Nr. 211052 a pro poruchu motoru zřícený Fw 190D-9, W.Nr. 211077, oba dne 29. ledna 1945,⁴³ dále 2. února odepzaný Fw 190D-9, W.Nr. 211064, „bílá 1“⁴⁴ a 4. února po závadě motoru zřícený Fw 190D-9, W.Nr. 211057,⁴⁵ všechny vedené u II./JG 6. Záznamy totiž dokumentují, že II./JG 6 využila svůj pobyt v blízkosti továrny Focke-Wulfu v Sorau a již v lednu „přezbrojila“ na novou výkonnější verzi Fw 190D. Ostatně i firma Focke-Wulf nepochybně uvítala možnost bez odkladu předat svoji produkci operační jednotce dřív, než bude podnik ohrožen protivníkem.

V této souvislosti jsou zajímavé přehledy stavu techniky leteckých útvarů VIII. Flg.Korpsu mezi 1. až 10. 2. 1945, kde se u žádné části JG 6 o Fw 190D nehovoří. Útvar nadále vykazuje klasické Fw 190A-8/9 a Bf 109G-10/14.⁴⁶ „Přezbrojení“ tedy neproběhlo dle příslušných postupů a byla to trochu divoká akce. Nicméně situace v Sorau tomu narážala a JG 6 byla právě k dispozici. Záchrana vyrobených strojů byla ostatně součástí celkové snahy o zajištění vojenského materiálu v oblasti.⁴⁷ Jen ze Sorau mělo být 10. 2. 1945 a následujících dnech přelétáno do Altenburgu 46 Fw 190 a dalších „50 Fw 190 s motory z Ta 152“ (šlo tedy o Fw 190D) odvezeno vlakem. Zajímavé je, že vcelku logická snaha narážela na nedostatky transportních prostředků, což je v této válečné situaci Německa pochopitelné, ale také na striktní dodržování dříve vypracovaných plánů destrukce hal podniku Focke-Wulf. Rüstungsinspekteur podniku Cottbus Oberst Wolf hodinu prosil velitele Fl.H. (zřejmě Sorau) majora Mazeka, aby haly firmy ještě neodstřeloval. Nakonec pomohl Oberstltm. Perna z Lg. VIII a materiál, tzn. rozpracované stroje mohly být odvezeny, než se budovy odporoučely k zemi.⁴⁸

Vzhledem k neutěšené materiální a personální situaci bylo velení Luftwaffe nuceno 8. 2. 1945 vydat rozkaz o zrušení čtvrtých Staffel u všech stíhacích Jagdgeschwader.⁴⁹ Vždy šlo o 4., 8., 12. a 16. Staffel jednotek, u JG 6 tedy konkrétně 4./JG 6, 8./JG 6 a 12./JG 6. Tabulkový počet strojů jedné Gruppe tak klesl na 52 kusů, tj. 4 stroje Stabu a 3 × 16 letadel ve všech Staffel. Jak bylo opatření uváděno do praxe, není jisté, pravděpodobně měl být personál a vybavení včleněno do ostatních částí příslušných Gruppe. Navíc, provedení rozkazu, jež nemělo vliv na operační činnost, bylo zřejmě uskutečňováno u různých jednotek v jiný čas. U JG 6 se tak nestalo okamžitě, protože ještě na konci března 1945 je 8./JG 6 citována v dokumentech Lfl.6.⁵⁰

Síla lednové ofenzivy sovětských jednotek se ukázala tak velická, že Luftwaffe musela ve druhé dekádě ledna 1945 znovu posílit své svazky na východě. A opět sáhla k jednotkám, do této doby operujícím na západě. Tentokrát se rozkazu o přesunu dočkaly stíhací JG 3 a JG 4.

Dolnoslezská operace

Po dosažení břehů Odry Rudá armáda svůj postup zastavila, aby zkonsolidovala svá postavení, zabezpečila svá křídla a připravila se k útoku na Berlín. Viselsko-oderská operace tak skončila 2. 2. 1945, nicméně to pro německá vojska neznamenovalo klid. Během února 1945 se na severu pomocí pomořanské operace probojovala vojska 1. a 2. běloruského frontu k Baltu, na jihu 1. ukrajinský front díky dolnoslezské operaci během dvou týdnů obsadil pravý břeh Nisy. Po zimních operacích Rudé armády zůstalo na dobytém území obklíčeno několik německých uskupení – v Posen (Poznaň), Elbing (Elbląg), Arnswalde (Choszczno),

Schneidemühl (Piła), Graudenz (Grudziądz), Glogau (Głogów) a zejména Breslau (Wrocław). Ačkoliv byly obklíčeny posádky schopny vázat část sil nepřítele, které nemohl použít k útočným akcím, vzhledem k aktuální ruské převaze to nehrálo významnou roli. Zřejmě nejdůležitějším důvodem bylo držení železničních uzlů, které Rudá armáda nemohla využít pro zásobování postupujících vojsk. Naopak, zásobování obklíčených útvarů, které mohlo probíhat pouze leteckou cestou, na sebe vázalo nemalé lidské i materiální zdroje na straně Luftwaffe, včetně nedostatkového leteckého benzínu. Rudá armáda se s obklíčenými uskupeními postupně vypořádávala a v době zahájení Berlínské operace (16. dubna 1945) již vzdorovali pouze obránci Breslau.

Po ukončení viselsko-oderské operace byl další postup sovětských vojsk zřejmý i německé straně. Proto začala s přípravami záložních letišť pro případ ohrožení stávajících základů a to se dotklo i JG 6. Už 6. 2. 1945 odeslalo velitelství VIII. Flg.Korps dálnopis na Lfl.Kdo.6, kde shrnovalo možná náhradní letiště několika jednotek. Pro dvě Gruppe JG 6, nyní usazené v Sorau (tzn. I. a II./JG 6) bylo navrženo letiště Welzow, umístěné asi 70 km na západ, za řekou Odrou. Pro jednu Gruppe JG 6 ve Freiwalden (předpokládáme že III./JG 6) pak základna v Neuhausenu (cca 8 km jihovýchodně od Cottbus, tzn. už také západně od Odry)⁵¹.

Ačkoliv možnosti čelit dalšímu sovětskému postupu byly omezené (početní stavy německé strany byly prostě příliš nízké), velení Luftwaffe se na další období alespoň pokoušelo stanovit priority pro nasazení leteckých jednotek. Z **2. února 1945** je k dispozici instrukce OKL.FüSt. pro Luftflotte 6 a Luftflotte Reich (která se poprvé dostala do kontaktu s nepřítelem na východní frontě):

„Úkolem pro operační útvary Lfl.6 je zejména dokonalý přehled o bojišti s důrazem na boj proti nepřátelským tankovým a pěchotním čelům, jakož i proti nepřátelským kolonám (obzvláště tankovým a motorizovaným jednotkám).

Operační jednotky Lfl.Reich jsou určeny výhradně proti zjištěným nepřátelským předmostím na Odře, k tomu navíc jen proti bezpečně jako nepřátelským rozpoznávaným uskupením na východním břehu Odry. Útoky jsou vedeny na první linii Odru přecházející protivníky, aby špatně odhozené pumy padaly dle možností na led Odry.“⁵²

Uvedená instrukce byla uvedena do praxe, ovšem další nařízení z **21. února 1945** dokumentuje, že docházelo k chybám v identifikaci a k napadení vlastních jednotek:

„Nařizuje se, aby se zabránilo hloubkovým útokům na vlastní jednotky:

- 1) Na východě nasazené a v podpoře armády nezkušené jednotky (zejména stíhací) mají být nasazeny pouze proti zcela jistě rozpoznávanému nepříteli. Nasazení způsobem „volný bitevní lov“ je zakázáno.*
- 2) Existuje-li sebemenší pochybnost, zda je dotčený cíl skutečně nepřátelský, musí být velitelem jednotky přelétnut přízemním letem. Jestliže i potom není vyjasněno, od útoku se upustí a přemístí se dále směrem k nepříteli.*
- 3) Všechna velitelství skupin a velení samostatných Staffel budou vést mapy situace na zemi. Skrze příslušná velitelská stanoviště bude zajištěno předávání nejnovější situace na zemi.“⁵³*

Výše uvedená dolnoslezská operace začala 8. února 1945 a mířila právě do prostoru, kde byla na letišti Sorau usazena JG 6. 1. ukrajinský front vyrazil od Glogau směrem na Sagan, Sorau a k řece Odře. Vytrvale mířil na západ a jihozápad a bylo zřejmé, že letiště v okolí Sorau budou brzy ohrožena. V této situaci tak muselo dojít k dalšímu přesunu jednotky, tentokrát alespoň za podstatně klidnější situace, než tomu bylo v lednu. V polovině února 1945, přesněji 11. 2. 1945, opustila JG 6 základnu v Sorau⁵⁴ a přelétla na předem určené letiště Welzow.

Ve stejný den dobyla sovětská vojska Steinau, Lignitz, Lüben, přibližně 50 km od Sorau, o den později dospěla až do Bunzlau, zhruba 50 km od Sorau. Těžké pozemní boje o město Sorau začaly už 13. února ráno. Hned v první den bojů jednotky 10. GTK obsadily prostor letiště, ležící mezi Sorau a Grabikem na západě. Zničily na něm 4 letouny neznámého typu a dalších 15 typu „Me-109-F“ zabavily. Za zmínku stojí fakt, že se bojů účastnily i části pozemního personálu JG 6. Například III./JG 6 vede ve svých záznamech personálních ztrát jedenáct příslušníků pozemní obsluhy, prohlášených 13. 2. 1945 za nezvěstné při „pozemní obraně Sorau“. Šlo o zbrojře, motoráře nebo obsluhy radiovybavení.⁵⁵ V noci na 14. února Sověti obsadili také pobočku továrny Focke-Wulf, ve které se zmocnili 23 letounů ve stavu montáže a 60 moderních zařízení na sestavování letadel. Během bojů o město skupiny Ju 87, Fw 190 a „Bf-109-F“ doslova visely nad bojištěm a podporovaly svoje pozemní jednotky. Z útočících letadel byl 14. února sestřelen jeden Fw 190 s podvěšenou bombou.⁵⁶ V noci z 19. 2. na 20. 2. německé jednotky město opustily směrem na západ. Už 23. 2. se na letiště Sorau stěhuje velení sovětského 322. IAD (2. IAK) z letiště Sprottau s 48 La-7 a 24. 2. pak dalších 39 La-5 2. IAK. Ve stejný den dolnoslezská operace skončila a Sověti drželi linii na Lužické Nise od jejího ústí do Odry až k městu Penzing.

V průběhu února, během výše uvedených bojů, proběhla u jednotek Luftflotte 6 a Luftflotte West kontrola stavu strojů a osádek stíhacích útvarů s poměrně překvapivým zjištěním. Eskadry „West“ měly vyšší než tabulkový stav strojů, ale nedostatek osádek, zatímco Luftflotte 6 vykazovala vyšší stavy osádek, ale nedostatek strojů. „1) Při kontrole stavu letadel a osádek u stíhacích jednotek Lfl.Kdo.6 a Lw.Kdo. West bylo prokázáno:

- a) „West“ eskadry: při stavu strojů nad Soll nedostatek osádek*
- b) útvary Lfl.6: při stavu osádek nad Soll nedostatek letadel“*

OKL.FüSt. (operační štáb Luftwaffe) tedy nařídil:

„2) a) G.d.J. (Generall der Jagdflieger – pozn. autorů) zařídí potřebné vyrovnání personálu a dodá co nejdříve k Lw.Kdo. West chybějící piloty

- b) Gen.Qu. se urychleně postará o doplnění útvarů Lfl.6 letadly.“⁵⁷*

Pokud ale můžeme soudit z hlášení JG 6, její stavy pilotů odpovídaly tabulkovým hodnotám (viz příloha č. 6 v tištěné publikaci na straně 202).

Zevrubný pohled na stav JG 6 tohoto období nám zprostředkovává měsíční zpráva, zahrnující činnost od 19. února do 18. března 1945. Zpráva sestavená 23. března 1945 a podepsaná samotným Geschwaderkommandeurem Gerhardem Barkhornem*, pokrývá témata od operační činnosti a taktiky nepřítele, vlastní operační činnosti, výcviku osádek, spolupráce s pozemními jednotkami, zkušenosti s vlastní technikou a výzbrojí, zásobování náhradními díly, atd.⁵⁸ Dokument byl následně zaslán na velení VIII. Fliegerkorpsu, pod který JG 6 v rámci Lfl.6 spadala a byl přidán ke hlášením ostatních leteckých jednotek VIII. Fliegerkorpsu. 10. dubna 1945 byl opatřen komentáři k jednotlivým bodům a zaslán na Luftflottenkommando 6.⁵⁹ Na následujících řádcích jsou uvedeny z našeho pohledu nejzajímavější části hlášení včetně případných (přidaných) komentářů od Generalkomando VIII. Fliegerkorpsu.

Přestože instrukce velení Luftwaffe kladly důraz na bitevní nasazení stíhacích jednotek, výkaz bojových akcí JG 6 v uvedeném období tyto priority příliš neprokazuje.

* Kommodorem JG 6 se stal 16. 1. 1945.

A. 1) ČINNOST GESCHWADER

Z celkového počtu 67 akcí, při kterých vzlétlo 328 strojů, bylo 58 akcí (86,6 %) s 277 stroji (84,5 %) volné stíhání. Bombardovací lety a hloubkové útoky činily dohromady 5 akcí (7,5 %) při nasazení 30 strojů (9,1 %). Zbytek do celkového počtu akcí jsou 3 akce na obranu letiště (12 strojů) a jeden doprovod (9 strojů). Statistika sledovala i rozdělení nasazených strojů podle typu, z 328 strojů bylo 246 Fw 190 a 82 Bf 109.

Během tohoto nasazení si JG 6 nárokovala zničení 20 jednomotorových a 4 dvoumotorových strojů jistě, 2 dvoumotorových pravděpodobně, zničení 10 nákladních vozidel a 1 cisterny s palivem a poškození dalších 3 nákladních vozidel, to za cenu vlastních 6 zničených, 3 pohřešovaných a 13 poškozených strojů, 3 padlých, 3 pohřešovaných a 2 zraněných pilotů.

To ostatně odpovídá i hlášením ztrát Lfl.Kdo.6, které v uvedeném období vykazují ztrátu či poškození 23 strojů JG 6. Díky nim lze doplnit, že ztráty se týkaly 11 Fw 190A I. Gruppe, 7 Fw 190D II. Gruppe a 5 Bf 109 III. Gruppe (3 Bf 109G-14 a 2 Bf 109K-4). Za období jednoho měsíce tak útvar pozbyl 23 strojů, což je zajímavé porovnat s prosincovými ztrátami ze západní fronty (82 odepсанých letadel v boji a haváriemi v prosinci 1944).

Dále měsíční zpráva uvádí celkový počet sestřelů (od založení jednotky) dosažených, lépe řečeno nárokovanych, JG 6, a to 11 u Stab, 306 u I. Gruppe, 469 u II. Gruppe a 238 u III. Gruppe.

2) ČINNOST NEPŘÍTELE

„Sovětské osádky La 5, Jak 9 a Airacober jsou málo účinné obzvláště nad německým územím a v blízkosti fronty. Výjimkou jsou La 7 a Jak 3 s červenými vrtulovými kužely, které přijímají boj i při početní nebo poziciční nevýhodě.

Při útoku na La-5 se tyto vyhnuly kolmým obloukem (pravděpodobně myšlen zvrat – pozn. autorů) ještě z 800 metrů boji, což není na Fw 190 a Bf 109 proveditelné.

Jak 3 je v horizontálních i vertikálních zatáčkách mírně lepší než Fw 190D-9, naproti tomu je Fw 190D-9 lepší ve stoupání. Stroj se chová velmi lehce, což využívá při obranných manévrech, bez potíží ho lze dostihnout teprve nad 1 500 m.

V prostoru Guben byly opakovaně pozorovány Il 2 s raketami pod křídly, které byly při napadení odpalovány dozadu. Rozpoznatelné jsou pouze slabé kouřové stopy, při souboji v zatáčkách nejsou rakety nebezpečné. Útok zezadu shora se jeví jako málo vhodný.

Doposud se v operačním prostoru Geschwader nepřítel vyskytoval v síle:

a) stíhači do dvou rojů (Schwarm)

b) bitevníci (Il 2): zpravidla jeden roj (Schwarm) vždy s jedním rojem stíhacího doprovodu

Odposlech zjistil velmi dobrou spolupráci mezi velícími důstojníky stíhačů a stíhacími a bitevními jednotkami.

Sovětský flak

a) Taktika lehkého flaku: zpravidla střílí až při odletu, aby nebyl předem rozpoznán a nemohl být napaden pumami. Dobrá přesnost, bez svítícího střeliva.

b) Střední flak v prostoru Lauben–Naumburg a Forst–Guben poskytuje přehradnou palbu, aby kryl postup (vlastních jednotek) před bitevníky v přízemním letu.

c) U samostatně ležících, ale obsazených lesíků byl lehký a střední flak tak hustý, že palebné pole činilo přes 180°.

3) VLASTNÍ ČINNOST

„a) Nasazení stíhačů jako bitevníků je úspěšné pouze při odpovídající výši oblačnosti a dohlednosti. Hloubkové útoky při špatném

počasí a silné pozemní obraně vedou při mírných úspěších k velkým ztrátám.

b) Při podobnosti našich a ruských letadel, případně neoprávněném použití našeho výsostného označení bude navrženo vhodné identifikační značení (např. snadno měnitelný barevný nátěr).“

Generalkommando VIII. Fliegerkorps okomentovalo tento odstavec zprávy takto: „Při bitevních akcích měla JG 6 dobré výsledky, protože mohla nasadit staré Zerstörer osádky, které vedly a zaučily mladé piloty.“

4) SPOLUPRÁCE S POZEMNÍ ORGANIZACÍ LUFTWAFFE

„Při ústupu eskadry z východu se na začátku objevily potíže při spolupráci s velitelskými, která se doposud nacházela na území vlasti a která nebyla celkově připravena na požadavky, které na ně byly náhle kladeny.

Naproti tomu byla výborná spolupráce s velitelskými, která byla převedena zpět z východu a která se s technickým pochopením, zkušenostmi z východu a schopností improvizace pokaždé přizpůsobila nové situaci.“

5) SPOLUPRÁCE S FLAKEM A HLÁSNOU SLUŽBOU

„a) Musí být zlepšen výcvik rozpoznávací služby u jednotek flaku. Záměna mezi Fw 190 a La 5 vedla k sestřelu vlastního stroje.“

Ofw. Fritz Naujoks byl při návratu z boje na Fw 190D-9, W.Nr. 211909, sestřelen vlastním flakem 18. 2. 1945 nad letištěm Cottbus. Byly zpozorovány zásahy, stroj přistál hořící na břicho západně od Cottbus, pilot podlehl zraněním.⁶⁰

„b) Dobrá spolupráce s Flugmeldekom.p.z.b.V.21. Celkově dobré zaškolení.

Flugmeldekom.p.z.b.V.22 je vytýkáno, že přiřazení volacích znaků a čísel účastníků není ještě patrně zcela provedeno. Tím existuje nebezpečí, že pilot nebude vědět, ze které jednotky je naváděn. Bylo by namístě vybavit Flugmeldetruppe stálými volacími jmény.“

6) UPOZORNĚNÍ PRO ZLEPŠENÍ VÝCVIKU PILOTŮ

„Většině nových pilotů chybí naprosto nutné zkušenosti s letáním na frontových typech. Z toho vznikají zbytečné ztráty při prvním operačním nasazení. Menší část nově přidělených pilotů také postrádá nutnou tvrdost a vojenské vystupování. Musí se začít usilovat, aby byli rozpoznáni již při začátku výcviku, aby se zamezilo zbytečnému výcvikovému času a nákladům. Čistě vojenský výcvik se musí dostat v pilotních školách mnohem více do popředí.“

7) HODNOCENÍ – DŮSTOJNICKÝ DOROST

„Doposud se neobjevily charakterové nedostatky zásadní povahy. Letecky a vojensky platí to, co je uvedeno v bodě 6.“

8) VELITELSKÝ DOROST

„Existující nedostatek důstojníků nedovoluje plánovanou výchovu nových velitelů jednotek. V důsledku ztrát velitelů Staffel musí tyto pozice přechodně zaujímat mladí důstojníci. Přitom se ale zase ukazuje jejich nezkušenost ve služebních záležitostech.“

9) HODNOCENÍ ŽENSKÉHO PERSONÁLU

„Ženy jsou u eskadry výhradně jako pomocnice (písačky). Výkony jsou zcela uspokojivé. U eskadry je 26 žen, z toho 20 písařek a 6 spojovatelek na ústředně. Technický personál u eskadry není.

Předání uvedených činností na ženy se hodnotí kladně a eskadra sama personál posílá přes pracovní úřad.“

...

12) POLITICKÉ ZÁLEŽITOSTI (POZNATKY Z OBLASTI
NACIONÁLNĚSOCIALISTICKÉ)

„Voják bezpodmínečně požaduje psané slovo. Největší přínos bude mít pravidelné zásobování jednotky denně vydávanými novinami (a pokud nebudou úplně malé).“

B. TECHNICKÉ ZKUŠENOSTI

...

Fw 190D-9

„Na začátku února 1945 se II./JG 6 na základně Sorau přezbrojila z typu Fw 190A-8 na Fw 190D-9. Pokud se týká draku, nevznikly technickému personálu naprosto žádné potíže. Pokud se týká motoru, (personál) se zapracoval v nejkratším čase, bez přerušení letectvého provozu, na Jumo 213. Továrna Sorau poskytla zaškolení. Po jednohodinovém teoretickém úvodu bylo převzato 30 strojů a ty byly bezprostředně nasazeny.“

...

„Zásobování náhradními díly.

Vychází najevo nesnáze v opatrování ocasní části pro D-9, mimo to motorů Jumo 213A a vrtulí. V období s výskytem rosy jsou překližkové přistávací klapky velmi problémové místo. Eskadra si mohla pomoci v Sorau (nalezla pomoc v Sorau – pozn. autorů) s pomocí výrobního závodu Focke-Wulf. (Kdy)by byla eskadra odkázaná na zásobovací linie, tak by letadla po jednom přistání zůstala stát kvůli poruchám přistávacích klapek.“

Následný komentář Generalkomado VIII. Fliegerkorps potvrzuje dříve uvedenou domněnku o neplánovaném přezbrojení II./JG 6 na Fw 190D-9: „Počáteční obtíže se zásobováním náhradními díly byly způsobeny tím, že se přezbrojení JG 6 na Fw 190D-9 ještě nepředpokládalo, avšak bylo jednotkou provedeno samostatně během ústupu. Ze strany Lfl.6 a Gen.-Kdo. VIII. Flg.Korps pak nebylo upozorováno (zaznamenáno), že nebylo zajištěno zásobování díly pro Fw 190D-9. Obstarání nedostatkových náhradních dílů mohlo být při včasné žádosti u Gen.-Kdo. VIII. Flg.-Korps/Qu/IT dle potřeb jednotky i přes obtíže zajištěno.“

Čerstvé zkušenosti Luftwaffe při obranných bojích při sovětské viselsko-oderské a dolnoslezské ofenzivě naplno ukázaly nedostatečnou sílu letectva při podpoře pozemních vojsk. Ofenzivní složky, tzn. bitevní a bombardovací síly, byly příliš slabé a tak se na začátku března 1945 velení Lfl.Kdo.6 rozhodlo o využití stíhacích jednotek k tomuto účelu. Předradilo tak bitevní využití před stíhacím. Rozkaz o technických opatřeních byl vydán 8. 3. 1945 a vybíráme z něho části týkající se našeho tématu.

„Lfl.Kdo.6, Führungstab I, 8. 3. 1945.

1. Veškeré Fw 190 a Bf 109 Gruppen musí být okamžitě připravovány pro Jaboeinsatz.
2. K tomu se prikazuje:
 - a) Fw190 Gruppen se zásobí scházejícími vestavnými díly (tzn. nutnými pro úpravu na Jabo činnost, tzn. závěsníky – pozn. autorů) dle stávajících stavů techniky.
 - b) Bf109 Gruppen se předzásobí na předepsané (tzn. tabulkové – pozn. autorů) stavy techniky.
 - c) Chybějící vestavné díly jako ZSK, ZBK, ZB se hned vyžádají u kompetentní LKG pod „DI“ (příkaz nejvyšší priority – pozn. autorů).
 - d) Chybějící Rüstsätze ETC 501 a ETC 500 zajistí Lfl.6
3. Na požádání je (k tomu) připraveno:
 - a. ---
 - b. Pro letecké jednotky v oblasti VIII. Flg.Korps.
 - i. 68 Rüstsätze ETC 500 u TV, Fl.H. Lippspringe
 - ii. 66 Rüstsätze ETC 500 u TV, Fl.H. Hopsten
 - iii. 64 Rüstsätze ETC 500 u TV, Fl.H. Paderborn

Úprava stíhačů na Jabo musí být provedena za 24 hodin od vydání příkazu (hesla).“⁶¹

Stíhací jednotky tak měly být nadále využívány především v neoblíbené roli Jabo a měly posílit ofenzivní schopnosti Luftwaffe na východě.

Hornoslezská resp. oppelenská operace

Začlenění JG 6 do struktur Luftwaffe zůstávalo stejné a jednotka nadále podléhala VIII. Fliegerkorpsu, který byl součástí Luftflotte 6. Po té, co se fronta na konci února víceméně ustálila, směrem na Berlín na linii řeky Odry, jižněji pak na Lužické Nise, dále pod obklíčenou Breslau a Glogau a opřela se o prostor před hraničními horami mezi Československem a Polskem, měl VIII. Fliegerkorps na starosti úsek fronty přibližně od Cottbus po Ostravu. Kooperovat měl především s pozemními jednotkami Heeresgruppe Mitte (H.Gr.Mitte).

JG 6 v rámci VIII. Fliegerkorpsu operovala na severní části úseku fronty z letiště ve Welzow, tedy v Lužici v okolí Cottbus, oblastí bráněnou 4. tankovou armádou (Pz.AOK 4) a jižněji také 17. armádou (AOK 17). Ty zde čelily tlaku 1. ukrajinského frontu maršála Koněva. Boje se ale po ukončení dolnoslezské operace utlumily a Sověti se nyní soustředili na severní část bojiště v okolí Königsbergu. Zde přítomná vojska 3. a 2. běloruského frontu nebyla předtím schopna držet krok s centrálními a jižními svazky a tak bylo nutné dokončit porážku německých vojsk ve Východním Prusku.

Přesto to u VIII. Fliegerkorpsu neznamenal klid a JG 6 z Welzow plnila úkoly v příslušném prostoru svých nedávných základů (Sorau). Navíc ale Sověti vyvíjeli jižněji další útočnou činnost. Nejprve 10. března 1945 zahájil 4. ukrajinský front ostravskou operaci a udeřil na Pz.AOK 1 před Ostravou s cílem proniknout na území Československa ze Slezska a obsadit průmyslové ostravské oblasti. Ze vzduchu bránila tento úsek 3. Flg.Div., též podřízená VIII. Fliegerkorpsu. Postup se prozatím dařilo brzdit.

Jenomže 15. března zahájil 1. ukrajinský front (stýkající se se 4. ukrajinským frontem právě před Ostravou) útok v okolí Grottkau (tzv. dolnoslezskou resp. oppelenskou operaci) jenž dopadl na AOK 17 a části Pz.AOK 1. Dne 22. března obsadili rusové Neustadt, Kosel, Ob. Glogau a Falkenberg v horním Slezsku. Tento prostor náležel do odpovědnosti 3. Flg.Div., které tímto přibyla další starost. Nepochybně právě z toho důvodu posílilo velení VIII. Flg. Korps v této době stálou sestavu této letecké divize (viz grafický přehled v tištěné publikaci na straně 86) o části JG 6. Konkrétně 8. Staffel přelétla v tomto čase na základnu ve Schweidnitz a byla dočasně podřízena 3. Flg.Div.

Ve dnech 19. března až 24. března 1945 uskutečnil velitel Luftflotte 6 Generaloberst Ritter von Greim velkou inspekční cestu po jemu podřízených útvech a zároveň se setkával i s velením armád Wehrmachtu, s nimiž jednotky Luftflotte 6 spolupracovaly. Jednalo se zejména o jednotky, které participovaly na pomoci obklíčené Breslau a tak se Jagdgeschwader 6 ve Welzow v jeho itineráři neobjevila⁶². Navštívil sice i Schweidnitz, kde jednal například s velitelem VIII. Flg.Korps Gen. Seidemannem, Geschwaderkommodorem JG 52 Hermanem Grafem, velitelem I./JG 52 Hptm. Erichem Hartmannem, ale o příslušnících zde dislokované, odloučené 8./JG 6 se nezmiňuje.

Tato publikace nemá za cíl popis kompletní operační historie JG 6 na východní frontě a podrobněji se budeme věnovat až činnosti v době sovětské, Berlínské operace. Jednotka byla v nepřetržitě nasazení od svého přesunu na východ a z období, kdy JG 6 nalezla dlohodobější útočiště na letišti Welzow, jsme vybrali několik příkladů jejích operací. Pokud možno i s informací z protivníkovy

strany. Příklady ukáží rozsah činnosti útvaru, druhy nasazení, četnost operací, ztráty, ale i nároky na vítězství. Údaje o zapojení JG 6 a nadřízených organizačních celků Luftwaffe navíc zasadíme do širších souvislostí dění na frontě.*

Výběr akcí JG 6 začneme krátce po zahájení výše uvedené sovětské oppelnské (hornoslezské) operace. **20. března 1945** byla kolem 15. hodiny (MČ – moskevského času) napadena dvojicí Jaků-3 od 1. GIAP (2. IAK) skupina letadel tvořená jedním Ju 52, chráněným čtveřicí Fw 190, při přiblížení na přistání ve Welzow. Po napadení doprovodu sestřelil vedoucí dvojice, gardový poručík (gard. por.) Senčenko jeden Focke-Wulf, který měl dopadnout 3–4 km jižně od Welzow. Druhý pilot, gardový podporučík (gard. ppor.) Alexandrov sestřelil Ju 52, který se zřítil 1 km západně od Welzow.⁶³

Vzhledem k lokalitě existuje velká pravděpodobnost, že Ju 52 doprovázely stroje z JG 6, podrobná data z německé strany bohužel scházejí. II./JG 6 sice vykazala dva nezvěstné stroje i s piloty z 8. Staffel, ta však bázovala v této době ve Schweidnitz. V každém případě aktivitu částí JG 6 z Welzow potvrzuje ztráta Fw 190A-8 s Fw. Hansem Ostermannem z I./JG 6 u vesnice Neu-Petershain (Neupetershain), což je asi 2 km severně od Welzow. Ztráta je vedena jako „zřícení“ (důvod ale nebyl uveden) a Ostermann jako zraněný. Není ale vyloučeno, že se stal obětí Senčenka. Neprůkazné jsou také údaje o možné ztrátě Ju 52. V tento den se podařilo dohledat pouze záznam o Ju 52, W.Nr. 131079 od I./TG 1; není uvedeno místo jeho zřícení a opět ani příčina. Celá osádka pěti mužů, vedená Staffelführerem Hptm. Adolfem Lau, zahynula.⁶⁴ Oba výše uvedené záznamy mají společné to, že příčina zřícení obou letadel není uvedena. To by nakonec mohlo ukazovat na fakt, že byla skutečně ztracena při stejné příležitosti.

* Bojové operace JG 6 budeme sledovat nejenom na úrovni vlastní jednotky, pokud jsou k dispozici, ale také z pohledu jejích nadřízených celků, tzn. především VIII. Flg.Korpsu a v některých případech i Luftflotte 6. Ze sovětské strany operovala na stejném území 2. letecká armáda (2. VA), jejíž činnost odpovídala zhruba VIII. Flg.Korpsu a její struktura se dělila na letecké sbory (korpusy), dále divize a pak už vlastní jednotky neboli pluky. I zde bude jejich činnost zasazena do rámce nadřízených struktur, tzn. do divizí a sborů. K orientaci ve struktuře 2. VA slouží i tabulky v části přílohy. Je zřejmé, že organizační struktura německé Luftflotte neodpovídala struktuře sovětské letecké armády.

Dále je třeba mít na paměti správné používání časových údajů. Německé záznamy (v letových denících a operačních hlášeních) jsou vedeny ve středoevropském čase, sovětské pak v čase moskevském. Moskevský čas byl ke středoevropskému času navýšen o dvě hodiny, ale po změně na letní středoevropský čas (posun o jednu hodinu dopředu) na německé straně pak činil rozdíl jen plus jednu hodinu u času moskevského. Letní čas se obvykle změnil poslední víkend v březnu, v roce 1945 to znamenalo v noci z 30. na 31. 3. 1945.

Vedle operací proti pozemním silám nepřítele, které jsou většinou dobře zaznamenané, prováděla JG 6 samozřejmě činnost stíhací. Ideálním stavem našeho popisu by bylo nalézt a zdokumentovat konkrétní nepřítele, případně jeho ličení takového souboje. Pokusy svázat informace z nepřátelských stran o leteckých střetnutích v jeden celek, ale naráží na několik úskalí. Konstantním problémem německých záznamů je jejich souhrn za celý den, kdy sice známe všechny jednotky nasazené v uvedeném prostoru bojů, jejich počty a přibližné prostory operací, ale neznáme konkrétní časy nasazení jednotlivých skupin letadel od konkrétních útvarů. Vzhledem k blízkosti fronty nasazovaly německé útvary své stroje opakovaně po celý den. To je pro konkretizaci leteckého souboje velká nesnáze. Časové údaje o soubojích tak pocházejí jen z dochovaných letových deníků a často nekoordinují s časy zaznamenanými protivníkem, protože pilot mohl být součástí jiného uskupení vyslaného jednotkou do boje tento den.

Data ze sovětské strany zase postrádají komplexnost svých protivníků, takže sice známe celkové údaje o nárocích a ztrátách na úrovni 2. VA, případně sborů, ale neexistuje celkový přehled v ten den nasazených korpusů, divizí a jednotek (pluků). Nalezená data akcí a například i soubojů od konkrétních jednotek/divizí/korpusů tak nejsou kompletní, protože nevíme, které další v tento den na sovětské straně operovaly. Opět tak nastává problém při snaze o identifikaci konkrétních protivníků v leteckých soubojích, protože střety zmíněné německou stranou jakoby na úrovni nižší, než 2. VA, neexistují. Je to však způsobeno právě onou nekompletností sovětských dat.

U obou vyšších celků, tzn. VIII. Flg.Korpsu i 2. VA budou zmiňována data týkající se oblasti stejného nasazení, přibližně od úrovně Görlitz ke Cottbus.

Nepředpokládáme také operace jiných druhů sovětského letectva, jako bylo například letectvo vojsk protivzdušné obrany nebo Dálkové letectvo. S velkou pravděpodobností žádnou činnost nad naším zájmovým územím neprováděly, resp. nenalezli jsme o ní v původních dokumentech zmínky.

Souhrnné údaje tohoto dne pro Lfl.6 a VIII. Flg.Korps pochopitelně takto detailní záležitost nezachycují. V prostoru Pz.AOK 4, tedy Görlitz–Greifenberg–Guben–Spremberg, zaznamenala německá strana 180 letů nepřátelských stíhacích a bitevních letadel. Samotný VIII. Flg.Korps přiznal ztrátu 3-4-1 (zničené-nezvěstné-poškozené) strojů, ale výše uvedenou záležitost i letiště Welzow nezmiňuje.⁶⁵

Následující den, **21. března 1945**, hlídalo osm Fw 190 od I./JG 6 v prostoru Glogau, nepřítel ale nebyl zpozorován. Při zpátečním letu zničily pumami protiletadlové stanoviště na letišti Lüben (pol. Lubin) a pokračovaly s hloubkovými útoky. Po 20 náletech na dálnici u Triebel (Trzebiel) bylo nárokováno zapálení čtyř nákladních aut, jednoho motocyklu a 26 povozů. Po návratu byl ale pohřešován Lt. Bruno Worm⁶⁶ a jeho Fw 190A-8, W.Nr. 961196, ztracený v prostoru Aslau (Osła). Jeho ztráta koresponduje s obsahem zprávy 9. GIAD (6. GIAK) o úspěšném nasazení radaru RUS-2 a jeho spolupráci se sovětskými stíhači umístěnými v Aslau. Ve 13:32 (MČ) zachytila obsluha RUS-2 umístěného na jihozápadním okraji Bunzlau (Bolesławiec) malou skupinu cílů ve vzdálenosti asi 25 km letících ve směru k letišti (Aslau). Ve 13:35 (MČ) vzlétla hotovostní dvojice stíhačů 104. GIAP vedená gardovým kapitánem (gard. kpt.) Lukancevem. Dvojice zaujala pozici 700 metrů nad letištěm a následně byla navedena proti skupině čtyř Fw 190 přilétajících od jihozápadu do prostoru Kreibau (Krzywa, 7 km JV od letiště Aslau). Lukancev rychle ze vzdálenosti 70–50 metrů sestřelil číslo první dvojice, stroj dopadl 7 km severně od obce Altenlohm (Stary Łom). Zatímco druhá dvojice Focke-Wulfů využila oblačnost a odpoutala se z boje, vedoucí první dvojice se dostal Lukancevovi za ocas, byl však nakonec sestřelen gard. ppor. Golbergem. Stroj dopadl 2 km východně od Altenlohm (tzn. přibližně 5 km východně od letiště Aslau), pilot „poručík-pomocník velitele 2 gr. 26 JG“ se zachránil na padáku a byl zajat⁶⁷. Německý pilot byl dopraven na letiště k sovětským letcům a událost náležitě využila propaganda. Další údaje o události naleznete v příloze 2 na straně 72.

Ve stejném dnu se ale v denním hlášení o činnosti Lfl.6 objevuje zmínka o JG 6 ještě jednou. Pod hlavičkou 3. Flg.Div. provedlo šest Fw 190 (tzn. Fw 190D-9) z 8./JG 6 jako akci bombardováním a postřelováním shromaždiště obrněné a automobilové techniky v prostoru sovětského vlomu jižně od Grottkau. Podařily se dobré zásahy cílů, ale jednotlivé výbuchy se nepovedlo určit. Odloučená Staffel tedy pomáhala čelit sovětské oppelnské operaci. O dislokaci části II. Gruppe ve Schweidnitz jasně vypovídají i záznamy o zranění a zabití dvou příslušníků pozemního personálu „Stabskpt. II./JG 6“ na této základně při nepřátelském leteckém útoku.

Poměrně podrobnou zprávu o činnosti JG 6 máme k dispozici ze dne **22. března 1945**. Osm Fw 190 (téměř jistě Fw 190D z Welzow) od II. Gruppe poskytlo doprovod bitevníkům (I./SG 77) v prostoru Glogau. Následně podnikly hloubkové útoky na nádraží v Sommerfeldu (pol. Lubsko). Během akce byly zpozorovány čtyři La-5, jejich útoku se ale stroje II./JG 6 vyhnuly. Přesto tohoto dne vykazala II./JG 6 jednoho pilota ztraceného v leteckém souboji poblíž Welzow (Ofw. Konrad Wiedemann zahynul u vesnice Ressen) a jeden stroj poškozený (30 %) při nouzovém přistání v důsledku závady na motoru (Uffz. Hans Markert u Gross-Lieskow).

Sovětské stíhačky mohly náležet do 2. IAK, jehož piloti v odpoledních hodinách (z důvodu špatných meteorologických podmínek) provedli celkem 153 letů, z nichž byla převážná část na ochranu vlastních pozemních vojsk v prostoru Guben (Guben) – Forst – Bad Muskau – Triebel (Trzebiel), dále průzkum pozemních vojsk nepřítele a letiště Luftwaffe v prostoru Guben–Lieberose–Lübben (Lubin) na severu až po Görlitz–Bautzen na jihu.

A právě v prostoru Bautzen absolvovaly jednotky 2. IAK tři vzdušné boje, ve kterých byly sestřeleny dva Bf 109 a jeden Fw 190⁶⁸. Hlášení je uvádějí následovně: Dvojice Jaků-3 od 115. GIAP (2. IAK) prováděla mezi 12:30–13:15 (MČ) pod velením nadporučíka (npor.) Novoselova v prostoru Bautzen ve výšce 2 500 m volný lov. Novoselov při něm sestřelil jeden Bf 109, který hořící dopadl na západním okraji Bautzen. V pokračujícím vzdušném boji por. Pereveslov sestřelil druhý Bf 109, který dopadl na okraj letiště Bautzen. Dále, dva Jaky-3 od téhož stíhacího pluku prováděly volný lov v čase 13:00–14:00 (MČ) v prostoru Bautzen–Hoyerswerda. U Bautzen, ve výšce 3 000 m, spatřily dva Fw 190 a por. Kurinov při útoku ze strany slunce, zhora, zezadu zapálil jeden Fw 190, který dopadl 2 km východně od Storch (14 km SZ od Bautzen).⁶⁹ Mohlo se jednat o výše zmíněný Fw 190D-9 Ofw. Wiedemanna ztracený v souboji, i když jsou obě nahlášené lokality vzdáleny asi 45 km od sebe.

Aktivní byla i III./JG 6, když 9. Staffel hlásila osm hotovostních startů (Alarmstart) Bf 109, ale bez kontaktu s nepřítelem. I. Gruppe nebyla tohoto dne nasazena.⁷⁰

Samozřejmě je vykááno i oddělené hlášení o činnosti 8. Staffel JG 6 a jejím nasazení společně s JG 77 v prostoru Leobschütz (Głubczyce), tj. v bezprostřední blízkosti hranic bývalého Československa. 8./JG 6 provedla 26 Focke-Wulfy (vzhledem k obvyklému počtu strojů ve Staffel tedy muselo jít nutně o několik vzletů letadel denně) útoky pumami a palubními zbraněmi na vozidla a soustředění jednotek ve zmíněném prostoru. Stejně úkoly zde plnilo i 94 Bf 109 od JG 77. Neobešlo se to ale beze ztrát, takže celkově třetí ztrátu II./JG 6 toho dne, Fw 190D-9, W.Nr. 211938, utrpěla jednotka u Weidenau (česky Vidnava, z čehož usuzujeme, že letoun pocházel z odloučené 8./JG 6). Musel přistát na břicho po zásahu flaku a nakonec byl zničen vlastními jednotkami. Pilot Fw. Schocki byl pohřešován.⁷¹

Výše uvedená hlášení odhalují posun těžiště činnosti útvaru k bitevním akcím. Nebyl to ale případ pouze JG 6. U stíhacích jednotek Lfl.6 proběhla rozsáhlá kontrola stavu vybavenosti pro Jabo úkoly, jak ostatně nařizoval i rozkaz velení Lfl.Kdo.6 z počátku března. Na jejím základě vznikl seznam útvarů dosud stále nevybavených závěsníky pro pumy, mezi kterými figurovala i III./JG 6 (vyzbrojená Bf 109). V komentáři bylo uvedeno, že v současné době je 20 sad ETC 500 vyzvedáváno v Paderbornu a Bad-Lippspringe a nákladním vozem převáženo do Jüterbogu, kam mají dorazit 24. 3. 1945. Odtamtud mají být ihned postoupeny dále ke III./JG 6.⁷² Gruppe vybavené Focke-Wulfy 190 problém se závěsníky neměly.

Dne 23. března uskutečnila 8./JG 6 hloubkové útoky na kolony tanků a vozidel v oblasti Neustadt, ve stejném prostoru I. a III./JG 52 poskytovala stíhací doprovod Hs 129 od 10.(Pz)/SG 9⁷³. Opětovná společná činnost s JG 52 a JG 77 (obě z 3. Flieger Division) potvrzuje přesun pod 3. Flieger Division, spolupracující s Pz.AOK 1 a AOK 17, tedy právě těmi německými svazky, které čelily oppelnské operaci.

Ostatní části JG 6, podléhající nadále VIII. Flg.Korps, doprovázely 23. 3. 1945 bitevní stroje a prováděly volné stíhání v prostoru Glogau (I. Gruppe šesti Fw 190, II. Gruppe čtyřmi Fw 190 a III. Gruppe čtyřmi Bf 109). Dále I./JG 6 napadla hloubkovými útoky vlak a kolonu vozidel na silnici Lissa (Lešno) – Rawitsch (Rawicz), III./JG 6 zaútočila na tři vlaky na nádraží ve Fraustadt. Nenárokovala žádná vzdušná vítězství, zato I. Gruppe dva zapálené nákladní vozy a 10 zničených potahů a III. Gruppe zničila lokomotivu a poškodila další zařízení nádraží.⁷⁴

Záznam z letového deníku Fw. Karla Hoffmanna (II./JG 6) ze dne 25. března 1945 potvrzuje výše uvedené oblasti nasazení. Po startu z Welzow na Fw 190D, „bílá 7“ nárokoval nad „Festung

Glogau“ sestřel jednoho Il-2. Let proběhl mezi 10:11 a 11:30*. Vítězství se s velkou pravděpodobností podařilo dohledat v záznamech sovětského letectva. Skupina pěti Il-2 z 6. GŠAD (2. GŠAK) pod vedením gard. por. Novoselova letěla na cíl No. 13 – kasárna v jihozápadní části města Glogau. Sestava, působící nad cílem v čase 12:54–12:56 (MČ; tzn. 10:54–10:56 SEČ), se přiblížila k cíli ve výšce 1 000 m, vzdálenost mezi dvojicemi byla 120–200 m. Ve chvíli, kdy vedoucí přešel do útoku, a jeho vedený, gard. ppor. Dubin, zatočil za vedoucím, zaútočily na něj shora, z boku pod rakurzem ¼ dva Fw 190. Letoun Dubina začal hořet a pod úhlem 70° vrazil do země. Pilot a střelec mladší seržant (ml. serž.) Kopcov, zahynuli. V ten den 6. GŠAD ztratila ještě jeden Il-2 sestřelený Bf 109 a jeden protiletadlovou obranou⁷⁵. Il-2 gard. ppor. Dubina se tak stal velmi pravděpodobně kořistí Fw. Karla Hoffmanna.

Obdobnou činnost, tzn. volné stíhání, potvrzuje i deník Ofw. Hermý Härtela (také II./JG 6). Například 28. března, provedl po startu ve 13:55 z Welzow průzkum a volné stíhání v prostoru Glogau. V 15:43 byl zpět ve Welzow, k setkání s nepřítelem nedošlo. U obou pilotů stojí za pozornost nízký počet letů absolvovaných v březnu, Fw. Hoffmann tři, z toho však pouze jeden bojový, Ofw. Härtel pět letů, všechny bojové. Nicméně počty letů se zřetelně odvíjely od situace na zemi a v tomto období byl úsek fronty obvykle spadající do působnosti částí JG 6 ve Welzow klidný.

Zařazení 8./JG 6 k 3. Flg.Div. stvrzuje struktura leteckých útvarů Luftflotte 6 ze dne 29. března 1945.⁷⁶ Celá JG 6 stále sídlila ve Welzow, mimo 9./JG 6 v Drewitz (přibližně 40 km severovýchodním směrem od Welzow, mezi Cottbus a Guben) a podléhala přímo VIII. Flg.Korps., zatímco 8./JG 6 byla ve Schweidnitz (Świdnica), kterou sdílela s III./JG 52 a dalšími útvary náležejícími pod 3. Flg.Div.

Nicméně, obdobné hlášení, avšak s datem vyhotovení 30. března 1945, uvádí sice i nadále sídlo 8./JG 6 ve Schweidnitz, avšak mění její podřízenost přímo Gen.Kdo.VIII. Fliegerkorps (podobně jako ostatních částí JG 6).⁷⁷ 8. Staffel tedy byla organizačně „zapůjčena“ na výpomoc 3. Flg.Division jen nakrátko do 29. 3. 1945. Ani po „vyvázání“ z podřízenosti 3. Flg.Div. se ale nezměnilo její operační nasazení, protože situace okolo oppelnské ofenzivy stále vyžadovala posílené letecké svazky.

Velení Lfl.6 proto vyřešilo potřeby organizačního členění a situace na bojišti úpravou velitelského řetězce. Celému VIII. Flg.Korps nařídilo 30. března 1945, aby nadále zodpovíдало, jako doposud, za operace leteckých svazů v prostoru před AOK 17 a Pz.AOK 4, ale navíc, pomocí „předsunutého velitelství ve Schweidnitz“⁷⁸, přímo řídilo operace v prostoru s AOK 17 (dosud spadalo do odpovědnosti 3. Flg.Div.). 3. Flg.Div. měla nadále velet leteckým operacím v prostoru nad Pz.AOK 1, samozřejmě pod vedením VIII. Flg.Korps a ve spolupráci s příslušnou armádou. Velitelství VIII. Flg.Korps tak tímto přímo převzalo operační velení nad prostorem AOK 17 a to prostřednictvím onoho „Vorgesch.Gef.Stand VIII Flg. K Schweidnitz“. Toto velitelství vydávalo rozkazy přímo pro Stab, I./JG 52 (v Raudnitz), III./JG 52, 8./JG 6, 5./SG 77, 3./NSG 4 a 3 „Rotten“ NAG 15 (ve Schweidnitz). VIII. Flg.Korps nadále samozřejmě vedl ostatní svazy, které mu zůstaly pro spolupráci se 4. Pz.Armee (Pz.AOK 4).⁷⁸

* Obecně platí, že časy z německých materiálů jsou uváděny ve středoevropském čase, případně ve středoevropském letním čase. Záznamy sovětské proveniencie jsou vedeny v čase moskevském. Jejich vztah je vysvětlen dále.

** Pro dokreslení situace uvedme, že velitelství celého VIII. Flg.Korps se nalézalo v Senftenbergu, přibližně 10 km jihozápadně od Welzow, ale předsunuté velitelství bylo právě ve Schweidnitz. Důvodem byla pochopitelně délka spravovaného úseku fronty, kdy by prostor bráněný AOK 17 a 1. Pz.AOK 1 byl příliš vzdálen od velitelství VIII. Flg.Korps.

Pro dokreslení tehdejší situace letecké války uvedme některé body z hlášení 3. Fliegerdivision za měsíc březen 1945, týkající se nasazení vlastních i nepřátelských jednotek. Uvedené postřehy lze porovnat s hodnocením obsaženým v měsíční zprávě Jagdgeschwader 6 z 23. 3. 1945 (viz dříve), navíc 8./JG 6 se jako dočasná součást 3. Fliegerdivision aktivně účastnila „*Schlacht in Schlesien*“, o níž se zpráva taktéž výslovně zmiňuje.

- 1) Byla zaznamenána důslednější koncentrace nasazení nepřátelského (ruského) letectva při pokusech o průlom fronty zejména v úseku 1. Pz.Armee (Pz.AOK 1) ve směru na průmyslovou oblast Moravské Ostravy. V tomto omezeném prostoru opakovaně operovalo 600–800 bitevních a bombardovacích letadel. Německá zpráva dále konstatuje, že skutečný účinek v žádném případě neodpovídal počtu nasazených bitevních strojů. Nicméně uznává, že trvalá činnost nepřátelských bitevníků omezovala německé jednotky v manévrování a měla dopad na jejich bojovou morálku.
- 2) Nepřátelské bombardéry (Pe-2 a Bostony) i bitevní stroje létají ve velkých uskupeních a se stíhacími krytím, v jednotlivých případech až 40 Pe-2 s 30–40 doprovodnými stíhači. Vlastní stíhací obrana (tzn. německá) je díky nedostatku paliva slabá a taková uskupení ji mohou překonat. Pro účinnou obranu proti takto velkým svazům musí být vysláni stíhači alespoň v síle 3–4 Schwarm, pokud však bude trvat nedostatek paliva, zůstanou některé nepřátelské akce ponechány bez odezvy.
- 3) Potřeba nasazení vlastních stíhačů ve větších počtech je dána i častějším výskytem Jaků-3. Vyšší výkonnost Jaků-3, oproti jiným ruským typům zejména v obratnosti a stoupavosti, „*zastíná otřásat dosud nesporným pocitem převahy německých stíhačů*“. Negativně se projevuje i odvelení zkušených stíhačů k jiným jednotkám* a s tím spojená nižší průměrná úroveň vycvičenosti, promítající se do menší sebedůvěry pilotů a mladých velitelů letek (Staffel). Pro získání pocitu vlastní převahy autor zprávy navrhuje, aby se prostřednictvím General der Jagdfliieger vyhodnotila úspěšná střetnutí s Jaky-3 a se zprávou byly obeznámeny všechny jednotky na východní frontě.⁷⁹

Z výše uvedených řádek vyplývá, že nedostatečné množství paliva začínalo omezovat schopnost Luftwaffe adekvátním způsobem nasazovat své stroje.

Prokazatelně se, díky identifikaci německých letadel (byly identifikovány jako „Fw 190D-11“ nebo „D-9“), s JG 6 utkali ruští stíhači **31. března**. Ve 12:15 (MČ) zachytil radar RUS-2 ve vzdálenosti 20–25 km jižně od Lauban (Lubaň) velkou skupinu strojů nepřítelů mířící na severovýchod. Ve 12:20 (MČ) vzlétla hotovost ze 100. GIAP (6. GIAK) vedená gard. por. Kondratevem, zároveň byla varována ve vzduchu hlídající dvojice stíhačů 104. GIAP (6. GIAK) ve složení gard. por. Oniščenko a gard. por. Kiselev. Hotovost pod vedením Kondrateva zaútočila na skupinu 20 Fw 190 a hlásila jeden sestřelený Fw 190, dvojice Oniščenko–Kiselev se pustila do skupiny 14 Fw 190. Souboj s přesilou se stal osudným pro por. Kiseleva.⁸⁰

Vzhledem k typu německých letadel šlo pravděpodobně o stroje z II./JG 6, bohužel detailní záznamy o denní činnosti nemáme k dispozici, záznamy ztrát (ty však nejsou kompletní) také neobsahují žádný stroj z JG 6. Souhrnné svodky o aktivitě na východní frontě v uvedeném prostoru hlásí nasazení 17 stíhacích bombardérů proti shromážděním pěchoty západně od Breslau.⁸¹ Na toto místo by se případné stroje JG 6 dostávaly z Welzow právě přes Lauban, jako potvrzení o souvislosti s JG 6 to však nestačí.

Přípravy na obranu Odry

Ke konci měsíce ukončila vojska 1. ukrajinského frontu oppelnskou operaci a zatlačila Pz.AOK 1 a AOK 17 až za Neustadt, osvobodila Rybník, Strehlen. Dále na sever padla i „pevnost“ Glogau. Postoupil i 4. ukrajinský front, útočící na Moravskou Ostravu, ale pouze k Sohrau (Žory), které obsadil. V tomto směru se Sovětům nepodařilo cíle splnit a německé jednotky se prozatím ubránily. V pozemních bojích tak došlo k přerušení útočné aktivity sovětských vojsk a konsolidaci sil před finálním útokem na Berlín.

Na počátku nového měsíce rozhodlo velení Luftwaffe (Genst. Gen.Qu.2.Abt.) o definitivním rozpuštění a zrušení III./JG 6 s 9.–11. Staffel. Důvod hledejme v napjaté situaci s palivem a snahou o zefektivnění nasazení stíhačů. Proto už neměli být do akcí posíláni letci s nedostatečnými zkušenostmi a kvalifikací. Dále se bralo v úvahu již nařízené ukončení výroby Bf 109, což u Lfl.6 znamenalo zrušení šesti stíhacích Gruppe, jak uvádí KTB OKL ze 3. 4. 1945. V ten samý den tedy rozhodl velitel operačního štábu Luftwaffe o konkrétních rušených jednotkách, mezi kterými byla i výše uvedená III./JG 6 (jako důvod bylo uvedeno vyřazení letců kvalifikace C ze služby). O den později už vydal úřad Genst.Gen. Qu.2.Abt. písemný rozkaz s konkrétními podrobnostmi zrušení III./JG 6 – například jak bude naloženo s leteckým a ostatním personálem, letouny a dalším vybavením. Piloti byli dáni k dispozici G.d.J., o letounech měl rozhodnout úřad Gen.Qu.6.Abt. Celý proces měl být ukončen do 15. 4. 1945. JG 6 od této chvíle tvořily pouze dvě Gruppe, každá po třech Staffel. Konkrétně šlo o 1.–3. Staffel v I./JG 6 a 5.–7. Staffel u II./JG 6.

V očekávání dalšího vývoje bojů se velitelství Lfl.6 intenzivně zajímalo o pozemní zabezpečení svých útvarů v prostoru Bodenbach – Raudnitz – Jungbunzlau (Mladá Boleslav) – Königgrätz (Hradec Králové) jižně od Krkonoše (Riesengebirges). Dle sdělení pro Lg.Kdo.VIII v Praze z **5. dubna 1945** proto nabylo značného významu dokončení dříve rekognoskovaných polních letišť, jmenovitě Niemes-Ost (Mimoň-východ), Zittau a Böhmisch Leipa (Česká Lípa).⁸²

Informace je to pro naše téma zajímavá, protože zmiňuje letiště u České Lípy a plochu Mimoň-východ, základny, později spjaté i s JG 6. V případě první z nich se nepochybně jednalo o letiště později nazývané Niemes-Süd neboli Kummer (česky Kumr, v roce 1947 přejmenována na Hradčany). Nacházelo se cca 5 km jižně od města Mimoň obklopené lesy. Druhé polní letiště v tomto prostoru bylo Niemes-Ost, přibližně 3 km jihovýchodně od Mimoň (u osady Hvězdov, něm. Höflitz). Obě plochy byly situovány zhruba 3–4 km od sebe (město Česká Lípa bylo zhruba 13 km západně od obou ploch).

Lfl.Kdo.6 tlačilo na přípravu dalších polních základen, protože, jak jsme zmínili, fronta se v polském prostoru posouvala na západ (i když nepatrně), ale české země, tehdy protektorát Čechy a Morava, zůstávaly stále pevně v německých rukou. Pro střední úsek odpovědnosti VIII. Flg.Korps, přibližně mezi Görlitz a Ohlau, se tak jeho letecké útvary na stávajících základnách dostávaly příliš daleko od fronty. Především ale, dosud užívané základny v severním úseku odpovědnosti ležely přímo ve směru předpokládané sovětské ofenzivy. Příkladem je Welzow, Finsterwalde, Bautzen-Litten, Dresden, Grossenhain, Kamenz. Dále, letiště v Görlitz a Schweidnitz se dostala nepříjemně blízko fronty a nebylo jisté, zda se neocitnou také v hledáčku vojsk nepřítele. Bylo proto nutné připravit si další operační letiště.

Ve vzduchu ale aktivita neustávala. Německé letecké síly se snažily co nejvíce narušit zřejmě přípravy sovětských vojsk na úder proti hlavnímu městu třetí říše. Tomu odpovídala i paleta operací,

* Autor zprávy má nepochybně na mysli odvelení zkušených pilotů na přeškolení na proudové stroje Me 262.

do kterých se zapojila i JG 6. Důkazem, že jednotka operovala znovu i v oblasti Slezska, tzn. jižněji od svého obvyklého prostoru nasazení, jsou záznamy sovětské 8. letecké armády (8-я воздушная армия – 8. ВА) z **5. dubna 1945**. V oblasti Hrabůvky (Ostrava-Hrabůvka) byla v 11:40 (MČ) ve výšce 1 500 m hlášena přítomnost osmi stíhačů útočících na ruské stíhače a šturmoviky. Německé stroje jsou popisovány jako Fw 190 s prodlouženou motorovou částí* s rychlostí jako La-5.

Dále, odpoledne se mezi 13:35–14:50 (MČ) skupina šesti La-5 od 181. GIAP (15. GIAD/10. IAK/8. ВА) vedená kapitánem Surikovem, která doprovázela skupinu devíti A-20, setkala u Kreuzenort (nyní Krzyżanowice) ve výšce 1 500 metrů se skupinou osmi Fw 190. Jedna čtveřice s využitím oblačnosti zaútočila na stíhače, druhá na bombardéry. Útok se podařilo doprovodným stíhačům odrazit, pouze jeden A-20 byl nucen nouzově přistát a při přistání mu začal hořet jeden motor. I toto hlášení popisuje u Fw 190 prodlouženou přední motorovou část, trup a ocasní uvádí stejné jako u dřívějších Fw 190. Autor předpokládal buď nový typ nebo modernizaci. Z hlediska rychlosti a obratnosti byl nový Fw 190 považován za srovnatelný s La-7.⁸³

Souhrnná hlášení činnosti Lfl.6 aktivitu v tomto prostoru zahrnují například volné stíhání 12 stíhačů v prostoru Beneschau (Benešova), což je západně od Hrabůvky, ale útvar není zamenán.⁸⁴ Protože však zde sídlící JG 77 tento den nelétala, šlo zřejmě skutečně o letouny JG 6. Navíc, žádná jiná německá jednotka v oblasti nepoužívala Fw 190D a můžeme s velkou pravděpodobností říci, že se v tomto případě jednalo o stroje odloučené 8./JG 6 ze Schweidnitz. V dostupných přehledech ztrát ale nefiguruje žádný stroj JG 6.

S dříve zmíněnou přípravou dalších polních letišť v protektorátu souvisí i první zmínka o uvažovaných přesunech některých leteckých jednotek. Operační velitelství Lfl.Kdo.6 sdělilo svým podřízeným složkám záměry o možných přesunech několika útvarů. Do námi sledovaného Niemes-Süd se měla přemístit bitevní Stab, II. a 10.(Pz)/SG 2, jež dosud sídlily v Grossenhain a Kamenz.⁸⁵ Je to první zmínka o možné lokaci operačního útvaru na této základně. Důvod těchto úvah můžeme opět spatřovat ve snaze připravit si základny mimo odhadovaný směr sovětské ofenzivy.

Podle zprávy z **6. dubna** bylo velení Luftflotte 6 „srozuměno“ s přesunem „7./JG 6 do Welzow“, tj. ke zbytku JG 6. Žádnou informaci o předchozím odsunu 7. Staffelu z Welzow ale nemáme a v kontextu dalších událostí jde nejspíše o chybu v zápise. S velkou pravděpodobností se jednalo o 8./JG 6 a její návrat ze Schweidnitz. Jak jsme uvedli, oppelnská operace skončila, aktivita v tomto prostoru zeslábla a útvar už zde nebyl potřeba. Od tohoto data proto můžeme považovat síly JG 6 soustředěné opět na jedné základně.

Zpráva zřejmě pouze potvrzovala definitivní souhlas Lfl.Kdo.6 s již dříve navrženými přesuny. Zároveň ale Lfl.Kdo.6 určilo způsob takových přesunů. Letecké části jej měly provádět po operačním letu („Einsatzverlegung“) a pouze nejnútnejší části pozemního personálu se měly přesunout po zemi („Landmarsch“) – pravděpodobně míněn přesun automobily. Zbylé části jednotek měly být přepravovány po železnici do pěti dnů.⁸⁶ Z instrukce jasně vyplývá obecně špatná situace s pohonnými hmotami.

Ve stejný den je v hlášení Lg.Kdo. VIII (Luftgaukommando VIII) o stavech zásob paliva na letištích VIII. Flg.Korpsu poprvé nově zmíněno několik základen v protektorátu a Sudetengau, mezi nimi i Niemes (Mimoň) a Reichenberg (Liberec)**. Je zřejmé, že zde probíhaly intenzivní přípravy na možné přijetí operačních útvarů.

U Niemes informuje o dovážených (ne dovezených) 19 m³ paliva B4 a 77 m³ paliva C3. Palivo tedy bylo na cestě, ne však ještě na letišti⁸⁷, základna tak ještě nebyla zcela připravena. V Liberci disponovali pouhým 1 m³ paliva B4.

Palivo bylo také obsahem rozsáhlého rozkazu Lfl.Kdo.6 z tohoto dne, který striktně upravoval letová povolení a nakládání s palivem v oblasti Lg. VIII. Dokument pevně určoval, jaké jednotky mohou létat bez zvláštních povolení a naopak, které druhy letové činnosti se smí provádět jen na základě příslušného rozkazu. Přesně se také určovalo, kdo takový rozkaz může vydat. Lfl.Kdo.6 si přísně chránilo přidělené množství paliva a snažilo se zabránit jeho využití jinými subjekty. Například leteckými školami, doplňovacími jednotkami, zbrojním průmyslem a zkušebními středisky, které by se ocitly na území nyní spravovaném Lg. VIII (tedy Lfl.Kdo.6). Pro zajímavost uvedme, že nebyla omezena činnost:

- Jagd, Nachtjagd, Schlacht, Nachtschlacht, Kampf a průzkumných letadel v rámci bojových rozkazů Lfl.Kdo.6 a podřízených úrovní (Fliegerkorps a Flg. Div.).
- Jagd a Nachtjagd jednotek při nasazení k Říšské obraně.
- Operačních letadel Lfl.4.
- Dopravních letadel v rámci bojových rozkazů Lfl.Kdo.6, O.Qu./TFF.
- Jagd, Nachtjagd, Schlacht, Nachtschlacht a průzkumných letadel na základě rozkazů OKL/Chef Nachschub nebo Lfl.Kdo.6, O.Qu./Chefig.
- Letadel Führerkurierstaffel, Fliegerstaffel des Führers, Kurierstaffel Reichsmarschalls, Kurierstaffeln OKW, OKL, OKH, OKM a Reichsführers SS a B.d.Z. (Fl.Verb.Geschw.z.b.V. 7).
- Letadel z bodů 1)–4) a rovněž letadel řídících létání (Flugzeugleitstellen), pokud uskutečňují dílenské (Werkstatt) nebo opravárenské (Werft) lety. Zodpovědnost pro naprosto minimální, nutný rozsah nesli T.O. resp. Werffleiter. Letadla z jednotek, které jsou dočasně odstaveny, nespádají pod toto povolení.

Všechna ostatní letecká činnost byla regulována nějakými omezeními nebo zcela zakázána.⁸⁸ Instrukce byla distribuována do všech jednotek do úrovně Gruppe a do všech Fliegerhorst v rámci Lg. VIII. Je zřejmé, že otázka palivových zásob byla důležitá.

Dne **7. dubna** proběhlo nasazení devíti Bf 109 od III./JG 6 při hloubkových útocích na Schenkendorf (Sękowice). Střelbou bylo zapáleno jedno bojové stanoviště, dále statek pravděpodobně sloužící jako sklad pohonných hmot a tři vozidla. Postřelováno bylo pozorovací stanoviště ve věži kostela a zákopový systém s pozorovanými ztrátami. Vzhledem k rozkazu o zrušení útvaru ze 4. 4. 1945 to byla zřejmě poslední (popřípadě jedna z posledních) akcí III./JG 6.

Pro celkový kontext uvedme, že v tento den máme potvrzen přelet prvních strojů II./SG 2 do Niemes.⁸⁹ Naproti tomu hlášení o stavech paliva stále uvádí, že je „na cestě“,⁹⁰ ale ne na základně.

O dva dny později, **9. dubna 1945**, zvažovalo velení Lfl.6 o přesunu II./JG 6 do Grossenhain,⁹¹ avšak i v následujících dnech zůstávala Gruppe stále ve Welzow. Opět šlo jen o záměr.

10. dubna 1945 přišly na velitelství VIII. Fliegerkorps informace a instrukce k neobvyklé akci. VIII. Fliegerkorps měl zajistit stíhací ochranu pro útok Mistelů („Huckepack“-Angriff) na dálniční mosty přes řeku Bober a Queis a pro opakovaný útok na železniční most u Steinau.⁹² Šlo o zřejmou snahu ztížit a narušit přípravy na plánovanou sovětskou ofenzivu. Krytí útoku na dálniční mosty (krycí jméno „Hexentanz“) dostaly na starost stroje z Welzow (tedy JG 6) v požadované síle 4 Schwärmen, pro železniční most ve Steinau (krycí jméno „Steppenritt“) pak stroje ze Schweidnitz (tedy JG 52) v síle 6 Schwärmen. Organizační detaily, výšku a čas setkání si měly dohodnout přímo zúčastněné útvary. Po útoku,

* Jiný útvar, než 8./JG 6, s Fw 190D v oblasti Slezska nepůsobil.

** Poprvé se zde objevují letiště Raudnitz, Niemes, Budweis (České Budějovice), Eger (Cheb), Marienbad (Mariánské Lázně), Reichenberg.

tj. po navedení „Huckepacků“ na cíl, měli stíhači provádět volný lov a hloubkové útoky, zejména proti lokomotivám.

Provedení útoku na dálniční mosty popisuje denní hlášení z **11. dubna 1945**. Šest Mistelů 3 (tedy kombinace Ju 88 a Fw 190) od KG 30 zaútočilo na most přes Queis. Jeden Mistel zasáhl dálnici východně od mostu, jeden dopadl 50 m před dálnicí. Další Mistel byl kvůli poruše motoru naveden na železniční trať 2 km západně od cíle a jeden byl kvůli požáru motoru odhozen severně od dálnice. Výsledky posledních dvou Mistelů nebyly v době vydání hlášení k dispozici. Plánovaný start dalších šesti Mistelů pro útok na most přes Bober byl zrušen kvůli zřícení jednoho Mistelu po startu.⁹³

Stíhací krytí zajistilo 15 Fw 190D od II./JG 6, ke kontaktu s nepřítelem ale nedošlo. Při přistání na břicho kvůli technické závadě a při převrácení došlo k poškození dvou Fw 190, zranil se Uffz. Mürlenz.⁹⁴ Akce je uvedena i v letovém deníku Ofw. Härtela, který se jí zúčastnil na Fw 190D, „11“ mezi 18:25–19:30.⁹⁵

V průběhu **13. dubna 1945** uvažovalo operační velení Lfl.6 o dalším přesunu II./JG 6, tentokrát do Bautzen-Litten.⁹⁶ Pravděpodobně šlo o snahu lépe rozmístit síly podél fronty. Prozatím to byl ale jenom plán.

Tento ani předchozí den není v denních hlášeních Lfl.Kdo.6 zmíněna účast JG 6 v bojových akcích, útvar tak zřejmě odpočíval.⁹⁷ Stejně tomu bylo i 14. 4. 1945.

Do akce se jednotka dostala **15. dubna 1945**, kdy bylo vysláno k pumovým útokům na dělostřelecká postavení v prostoru Forst-Muskau 43 (47?) Fw 190 od II./JG 6 (dva stroje úkol přerušily kvůli závadám na motorech). Bylo sice nahlášeno dobré zasažení cílů, avšak kvůli kouři a probíhajícímu útoku Jaků-3 nebylo možné provést přesné vyhodnocení. II./JG 6 navíc nahlásila sestřel čtyř Jaků-3 jistě a jednoho Il-2 pravděpodobně.⁹⁸ Sovětské prameny však ke ztrátám z 15. 4. 1945 prozatím mlčí. Jen na doplnění, jednalo se přesně o nástupní prostor 1. ukrajinského frontu k Berlínské operaci.

I v tento den sdělilo operační velení Lfl.6 podřízeným úrovním své plány na možné přesuny leteckých sil. Předpokládáme, že šlo o snahu německé strany odhadnout, kdy a kam dopadne sovětský úder a připravit si alternativy svých reakcí a snad i zajistit optimální rozmístění sil, které rozhodně nebyly dostatečné. Naplánován tak byl možný přesun Stab a I./JG 6 přes Reichenberg (Liberec) do Kralup (Kralupy nad Vltavou).⁹⁹

Zato II./JG 6 se skutečně přemístila z Welzow do Bautzen-Litten, jak bylo navrženo o dva dny dříve. Dle deníku Ofw. Härtela proběhl přesun v rámci operačního letu (tedy ve shodě s rozkazem Lfl.Kdo.6 ze 6. 4. 1945), po startu z Welzow v 17:53 (SELČ) a útoku pumami u Muskau přistál v 18:55 se svým Fw 190D, „11“ v Bautzen-Litten. Obdobně zaznamenal přesun Fw. Hoffmann, po startu z Welzow a bombardování (pumovým kontejnerem AB 500) u Lauban dovedl, o deset minut dříve než Härtel, do Bautzen-Litten svůj Fw 190D, „černá(?)14“.¹⁰⁰ Zajímavé je, že tento přesun nebo jeho uskutečnění, v hlášení operačního štábu Lfl.Kdo.6 chybí.¹⁰¹

K 15. dubnu uvádí deník 5. GŠAD (2. GŠAK) výsledky průzkumu nepřátelských letišť, který ve Welzow zachytil 40 a v Bautzen 25 strojů.¹⁰² Můžeme tvrdit, že ty ve Welzow patřily ke Stab a I./JG 6. Letouny v Bautzen určitě náležely ke II./JG 6, která ale letišti sdílela s průzkumnými Messerschmitty Bf 109 z 1. a 2./NAG 15, Bf 110, Fw 189 a Si 204 z noční průzkumné 12./13 a Fi 156 z Pz.Aufkl. Schwarm 5.¹⁰³

Důležitá je i informace o (ukončeném) přemístění celého velitelství VIII. Flg.Korps (Gen.Kdo.VIII. Flg.Korps) do Hermannstädtel (Heřmanův Městec). Jak jsme již zmínili, dosud sídlilo ve Senftenbergu a německá strana dobře odhadla, že očekávaná sovětská ofenziva bude mířit tímto směrem. Bylo tedy smysluplné

přesunout tento důležitý článek velení mimo ohroženou oblast.¹⁰⁴ Stejně lze nahlížet i na ostatní výše jmenované úvahy o přesunech různých částí JG 6 (a samozřejmě i dalších jednotek) z Welzow v předchozích dnech.

Na závěr této kapitoly si podrobněji představíme denní rozkaz velení Lw.Kdo.6 na další den. Němci pochopitelně neznali přesné datum ani čas začátku Berlínské operace, je proto zajímavé si ukázat, jejich pohled na situaci. Rozkaz pro jednotky VIII. Flg.Korpsu obsahoval několik částí.

V první bylo popsáno očekávané chování nepřítele: a) pokus o posun ve směru na Brno s rozšířením stávajícího výběžku ve frontě, b) zesílení útoků v okolí Troppau (Opava) (v obou případech se jednalo o jižní oblast odpovědnosti VIII. Flg.Korpsu na Moravě), c) očekává se začátek velkého útoku („Grossangriffs“) mezi Rothenburgem a Forstem (což byl prostor nastávající Berlínské operace).

Ve druhé pak následovaly pokyny pro VIII. Flg.Korps: Nasažením stíhacích a bitevních jednotek a) podpořit protiútok 8. Pz. Div. na případné síly nepřítele směřující na Brno. Hlavním úkolem je, při neúspěchu vlastního protiútoku, zpoždování sil nepřítele, b) omezit obranný boj u Opavy s přihlédnutím k úkolům z prvního bodu, c) při začátku útoku mezi Rothenburgem a Forstem vynaložit co nejvíce sil adekvátně těmto pokynům.¹⁰⁵

Německá strana tedy záměry protivníka odhadovala správně, nevěděla však, kdy dojde k zahájení ofenzivy na Berlín.

Berlínská operace

16. 4. 1945

Závěrečný úder sovětských vojsk směřující na Berlín začal **16. dubna 1945**, kdy 1. běloruský a 1. ukrajinský front překročily současná postavení na Odře a Lužické Nise. O čtyři dny později se přidal i 2. běloruský front, severně od 1. běloruského.

Zahájení ofenzivy německá strana očekávala a snažila se podniknout jakékoliv kroky k jeho zastavení. Došlo i na částečnou reorganizaci sil Luftwaffe, kdy na základě II. Fliegerkorpsu (spadajícího pod Luftflotte 6) vzniklo Lw.Kdo.Nordost, už od 7. 4. 1945 se objevující v hlášeních Lfl.Kdo.6. Od 13. 4. 1945 bylo dokonce vyčleněno z podřízenosti Lfl.Kdo.6 a spadalo přímo pod OKL. Přímý úder na Berlín, vedený 1. běloruským frontem tak dopadl hlavně do prostoru Lw.Kdo.Nordost.

Jižně od něho zůstávala fronta v odpovědnosti Lfl.Kdo.6 a jejího VIII. Flg.Korpsu, v jejímž rámci operovala i JG 6. Zde útočil 1. ukrajinský front – na severu směrem na Cottbus (3. a 4. gardová tanková armáda – 3. GTA, 4. GTA, 3. gardová armáda – 3. GA, 13. armáda – 13. A a 5. gardová armáda – 5. GA), jižně pak na Bautzen a Drážďany (2. polská armáda – 2. PA a 52. armáda – 52. A).

Z pohledu tématu této studie nás budou zajímat události na úseku 1. ukrajinského frontu. Na hlavním směru úseku překročily sovětské jednotky Odru a postoupily o několik kilometrů. Sověti a Poláci v jižním prostoru také dokázali 16. dubna 1945 překročit Odru a Nisu a probíjeli se německými obrannými postaveními. Zejména polským silám se dařilo a zaměřily dle plánu směrem severně od Bautzen. Nicméně, nepodařilo se jim protivníkovy síly zničit (jednotky Pz.Gren.Div. Brandenburg) a ty ustoupily na sever. Protože na severu sousedící 5. gardová armáda byla u Boxbergu zastavena a pak pokračovala přímo na západ (ve shodě s hlavním směrem náporu), zůstal zde prostor s plně bojeschopnými útvary Pz.Gren.Div. Brandenburg. Jižněji, u 52. armády, ale nastaly komplikace, protože po překonání pásu obrany na Nise jim vyrazily v ústřety německé zálohy soustředěné okolo Görlitz (20. Pz.Div. a Div. HG) a jejich postup zablokovaly.¹⁰⁶

Stejně jako na zemi, tak i ve vzduchu, vrhla sovětská strana do útoku skutečně masivní síly. Protože se jednalo o sovětskou útočnou operaci, budeme se jako první věnovat podrobnějšímu popisu jejího pohledu. V předmětném prostoru poskytovala podporu pozemním vojskům 2. letecká armáda (2. VA), která za 16. duben udává celkově 3 551 vzletů, nárokuje sestřelení 40 Bf 109 a Fw 190 za cenu tří vlastních letounů sestřelených Luftwaffe a protiletadlovou palbou.¹⁰⁷ Její jednotky ohlásily spatření celkem 157 strojů Luftwaffe nad bojištěm. Pokud budeme pracovat s daty jednotlivých (denních) stíhacích, bitevních a bombardovacích leteckých sborů této letecké armády, tzn. 2. IAK, 1. GŠAK, 2. GŠAK, 6. GIAK, 6. GBAK, 4. BAK, 3. ŠAK, 5. IAK (tyto útvary se budou v popisech neustále opakovat) nahlásily tyto 34 absolvovaných soubojů, 45 nárokováných a 11 ztracených letadel (plus dalších 13 flakem). Bohužel údaje bombardovacích sborů, tzn. 6. GBAK a 4. BAK nejsou známy, takže výše uvedená čísla nejsou kompletní.

Pro podrobnější představu o vzdušné situaci postupně popíšeme operační nasazení všech sborů sovětské 2. VA, jejichž data jsou k dispozici a dále zmíníme konkrétní dostupné bojové akce sovětských útvarů příslušných leteckých sborů tak, jak byly zaznamenány do dokumentů jednotek, divizí nebo sborů. Předem však musíme uvést, že nejsou k dispozici všechny a příslušné celky si akce pro podrobnější popis vybíraly. Pochopitelně se zde objevují především ty úspěšné.

Bitevní 1. a 2. GŠAK jsou zmíněny v deníku 2. letecké armády (2. VA),¹⁰⁸ který uvádí nasazení celkem 310 Il-2 chráněných 140 stíhači v ranních hodinách mezi 8:45–9:20 (MČ).¹⁰⁹ Následně Šturmoviky ve skupinách po 6–12 strojích pokračovaly v útocích na pozemní vojska, jejich velitelé hlásili hustý dým a silnou protiletadlovou obranu. Další větší úder přišel mezi 11:45–12:10 (MČ), kdy 80 Il-2 se stíhacím doprovodem udeřilo v okolí Forstu a blokovalo letiště Cottbus (zaznamenali zde „20 Fw“). Ruští letci hlásili přítomnost Focke-Wulfů 190, které ve skupinách 6–24 strojů útočily na ruské jednotky ve snaze zabránit jejich přechodu přes řeku Nisu (Neisse).¹¹⁰ 1. GŠAK utrpěl ztrátu dvou Il-2 a jednoho Jak-1, připsal je ale flaku, nárokoval dva Fw 190 a jeden Bf 109 sestřelený ve třech vzdušných soubojích.¹¹¹ Zpráva 2. GŠAK popisuje sestřel Fw 190 gard. por. Lichačevem od 106. GIAP 2 km západně od Tschernitz, dalšího Fw 190 gard. por. Starovojtovem od 106. GIAP v prostoru Kahren (obě místa se nacházejí jižně od Cottbus) a Bf 109 gard. kpt. Popkovem od 5. GIAP v okolí Cottbus. Stíhači 2. GŠAK neutrpěli v celkem šesti vzdušných soubojích žádné ztráty, bitevní jednotky vykázaly poškození čtyř Il-2 střelbou PVO. Sborny vykázaly celkem 594 (1. GŠAK), resp. 366 (2. GŠAK) letů.

Dalším bitevním sborem byl 3. ŠAK, operující severně od Görlitz, a který v tomto dni odepsal pět Il-2 (dva flakem, jeden ztráta orientace a dva stíhači) a jeden Jak-9 (flakem), nárokoval ale sestřel osmi Fw 190 a dvou Bf 109. Do vzduchu poslal okolo 566 letadel. V jeho válečném deníku je popisován zejména vzdušný boj 16 Jaků-9 vedených majorem (mjr.) Baryševem od 53. IAP (181. IAD), které doprovázely 20 Il-2 od 624. ŠAP (308. ŠAD) při útoku na živou sílu a techniku do prostoru Neu Krauscha.¹¹² Bohužel jednotka ani sbor nezaznamenaly časy soubojů. Při vybírání druhého útoku si npor. Kljušin všiml dvojice Fw 190, která se chystala zaútočit na šturmoviky. Kljušin pravým zvratem přešel do útoku na Fw 190D-9, ten zvratem vpravo na vzdálenost 300 metrů přerušil útok na Il-2. Kljušin shora zahájil palbu, Focke-Wulf začal kouřit a zřít se východně od Penzig. Sestřel byl potvrzen stanovištěm návodčího.

Boj ale pokračoval. Vedoucí dvojice Jaků-9, por. Zajcev, spatřil při odletu šturmoviků od cíle skupinu osmi Fw 190D-9 (v záznamu je uvedeno „Fw-190 D-9“), která se přiblížila na malou vzdálenost a zahájila na ně palbu. S výhodou výšky por. Zajcev přešel

do střemhlavého letu a ze vzdálenosti 100 metrů zahájil na vedoucí Fw 190 palbu. Ten se útoku vyhnul vpravo a klesáním ustoupil z boje. Zajcev se Focke-Wulfu dostal za ocas a dávkou ze všech zbraní jej sestřelil. Dopadl 8–10 km severně od Görlitz. Ostatní Focke-Wulfy opustily bojiště směrem ke svému území.

Poté, co útočná skupina nasadila kurz na domácí letiště, kpt. Nazarov ze skupiny krytí spatřil ve výšce nad sebou šest Fw 190D-9. Zespodu zahájil útok na vedoucí Focke-Wulf, druhý Fw 190 však zjistil nebezpečí, které hrozí jeho vedoucímu a chystal se mu v tom zabránit. Nazarovovo číslo, ppor. Šalopanov, se přiblížil na vzdálenost 50–60 metrů a vystřelil po něm dlouhou dávkou ze všech zbraní. Z Fw 190D-9 se zakouřilo a ten klesáním opustil bojiště směrem na vlastní území. Kapitán Nazarov, krytý svým číslem Šalopanovem, zahájil boj s vedoucím Focke-Wulfem. Souboj probíhal v levých zatáčkách a bojových obrazech. Nazarov několikrát vystřelil, ale bezúspěšně. Až při devátém útoku, když Focke-Wulf nabíráním výšky opouštěl bojiště, jej kpt. Nazarov dlouhou dávkou ze všech zbraní na vzdálenost 50–30 metrů sestřelil. Focke-Wulf se převrátil a po střemhlavém letu dopadl na břicho v prostoru Penzig (Pieńsk) a shořel. V závěru popisu se uvádí, že Fw 190D-9 používal při vzdušném boji vedeném v zatáčkách klapky, ale jinak nemá proti Jak-9 taktické výhody.¹¹³

Stíhací sbory referovaly o bojích následovně. Celkem osm absolvovaných vzdušných soubojů dohromady se 44 Fw 190, z nichž devět bylo sestřeleno a nasazení více jak 261 letadel, uvádí nejseverněji operující 2. IAK. Šest Jaků-3 pod velením gard. mjr. Gančikova od 1. GIAP (7. GIAD) se v čase mezi 10:05–10:55 (MČ) utkalo se čtyřmi Fw 190. Vedoucí skupiny jeden Fw 190 sestřelil, Focke-Wulf dopadl v prostoru 1 km západně od Preschen. Ve 12:50 (MČ) vzlétlo pod velením gard. npor. Moskovenska šest Jaků-3 od 1. GIAP do prostoru Forst – Klein Bademeusel. V prostoru Nossdorf (jihozápadní část Forstu), ve výšce 700 metrů, narazily na tři Fw 190 s nimiž vstoupily ve vzdušný boj. Moskovenko na jeden z nich vystřelil celkem tři dávky a Focke-Wulf se zřítel v oblasti 3 km jihovýchodně od Nossdorf. Ostatní letouny boj nepřijaly a odletěly velkou rychlostí směrem na západ. Jaky přistály v 13:50 (MČ).

Zapojili se i stíhači 115. GIAP (7. GIAD) od stejného sboru. Čtyři Jaky-3 se mezi 13:38–14:25 (MČ) střetly s osmi Fw 190. Vedoucí gard. por. Batogov sestřelil jeden Focke-Wulf, ten se zřítel u Preschen. Dále, dvojice Jaků-3 mezi 18:58–19:45 (MČ) zaútočila nad prostorem Forst na skupinu 18 Fw 190. Vedoucí gard. por. Kuprjanov dva Focke-Wulfy sestřelil. Oba dopadly v prostoru jižně a jihozápadně Forst.

Operovaly také útvary 2. IAK, vyzbrojené Lavočkiny. Osmnáct La-7 od 2. GIAP (322. IAD) vzlétlo v 07:07 (MČ) k útoku na letiště Neu Welzow (což je Welzow, základna Stab a I./JG 6). Při útoku byly zaznamenány požáry a poškození dvou Fw 190, naproti tomu stojí německé líčení událostí, uvedené dále. Ve 14:29 (MČ) vzlétlo pod velením velitele 322. IAD kpt. Košeleva sedm La-7 z 2. GIAP, jejichž cílem bylo opět letiště Neu Welzow. V průběhu vzdušného boje nad letištěm sestřelily tři Fw 190.¹¹⁴ Během dne se cílem Lavoček z 482. IAP (322. IAD) stalo také letiště v Cottbus. První skupina 16 La-5 odstartovala v 07:35 (MČ) a při útoku na letiště hlásily poškození plochy, zničení dvou Fw 190 a umlčení jednoho stanoviště PVO. Další dvě La-5 odstartovaly ve 12:15 (MČ). Dvojici se nad letištěm povedlo sestřelit jeden Fw 190, který dopadl 2 km západně Cottbus. Časově se akce shodují s německými záznamy o útocích na letiště ve Sprembergu (viz dále), o nějakých sestřelech se ale na německé straně nemluví. Na letiště se nevrátily tři osádky letadel 322. IAD, dokument 2. VA uvádí, že to bylo pravděpodobně z důvodu špatných meteorologických podmínek a že pravděpodobně dosedly na jiná letiště.¹¹⁵

Podrobnější líčení bojů od zbývajících sborů, jednalo se o stíhací 6. GIAK, 5. IAK a bombardovací 4. BAK, 6. GBAK, bohužel nemáme k dispozici. U stíhacích formací známe pouze nárokováná vítězství a přiznané ztráty – 10 Fw 190 a 2 Bf 109 za cenu 3 P-39 pro 6. GIAK (počet vzletů není uveden) a 8 Bf 109 za 2 Jaky-3 při 323 vzletech pro 5. IAK. Záznamy bombardovacích sborů jsou nekompletní a známe pouze počet provedených vzletů Petljakovů Pe-2 od 6. GBAK – 349. Prostory působení uvedených sborů jsou zaneseny do mapy (v tištěné publikaci na straně 28).

Je zcela evidentní, že podrobné popisy soubojů sovětských jednotek neobsahují všechna střetnutí a útvary si (pečlivě) vybíraly, které z akcí popsat ve svých dokumentech. Zásadní vypovídající hodnotu proto mají souhrny ztrát a nároků skrze jednotlivé sbory.

Z německé reakce je zřejmé, že Luftwaffe nebyla schopna na výše uvedený útok adekvátně odpovědět, pravděpodobně proto, že přišel na téměř celé délce oderské fronty a její síly musely zůstat rozptýleny. Jednotky VIII. Flg.Korps, působící ve stejné oblasti jako 2. VA, tzn. „severně od Görlitz“ a mezi „Triebel-Forst“, nasadily 189 letadel¹¹⁶, z čehož bylo 91 stíhacích, 84 bitevních a 14 průzkumných*. V porovnání se sovětskou stranou je to všehpřijímající poměr. Síly VIII. Flg.Korpsu, které zde čelily Sovětům, se skládaly ze stíhacích St., I. a II./JG 6, III./EJG 1, dále pak z bitevních II./SG 4 a I., III./SG 77, 9./SG 77 a 10.(Pz)/SG 77¹¹⁷ (prostory nasazení jsou opět zanesené v mapce). Nárokovaly si zde 20 vzdušných vítězství, rovným dílem si je mezi sebe rozdělili piloti JG 6 a III./EJG 1, a přiznávají ztrátu sedmi letadel (2 Bf 109 ze III./EJG 1 ztracené a 3 Fw 190 z JG 6, 2 Bf 109 ze III./EJG 1 nezvěstné) a další 3 Fw 190 z II./SG 4, 1 Fw 190 z I./JG 6 a 1 Bf 109 ze III./EJG 1 poškozené. Zároveň německé zdroje zaznamenávají pro tento den nad územím Pz.AOK 4 (tzn. oblast odpovídající působení 2. VA) 1 208 nepřátelských letadel, z toho 548 Il-2, 422 stíhačů a 220 dvoumotorových typů.¹¹⁸ Sověti se pokusili vyřadit z činnosti i některá německá letiště. Návštěvy se dočkalo Welzow, jehož plochu mezi 6:26–6:28 (SELČ) postřelovalo čtrnáct La-5, shodily pět „raketových pum“ („Raketenbomben“) a poškodily jedno čtyřčl. flaku. Dále byly napadeny i základny v Görlitz (7:45 SELČ) a Sprembergu (6:29–6:30 a 13:00 SELČ).¹¹⁹

Pokud se zaměříme na stíhací operace, tak osm Bf 109 ze III./EJG 1 poskytlo doprovod Ju 87 z 10.(Pz)/SG 77, dalších 37 vzletů pak uskutečnily při obraně svého letiště v Görlitz. Útvar přitom nárokoval deset vítězství (čtyři Jaky, dva Il-2 a dále jeden Jak, Il-2, Mitchell a P-39 bez potvrzení) a dalších 11 Jaků a 4 Il-2 poškodil.¹²⁰

I./JG 6 vyslala za celý den do vzduchu celkem 38 Fw 190. Jeden Schwarm zajistil stíhací krytí bitevníkům (SG 77) při útocích u Bahren (Bahren). Cíle nebylo kvůli kouři dosaženo, Schwarm odhodil čtyři pumové kontejnery AB 500 na silnici 10 km severovýchodně od Triebel (Trzebiel). Ostatní stroje I./JG 6 prováděly volné stíhání v prostoru Triebel-Forst, po kterém si Gruppe nárokovala 9 jistých (9:10 Il-2, 9:12 Il-2, 9:18 Il-2, 9:18 Jak-9, 9:25 Jak-9, 9:25 Airacobra, 10:14 La-5, 13:15 La-5 a 14:10 La-7 – vše SELČ) a 2 pravděpodobné sestřely (La-5 a Jak-3). Nicméně jednotka po bojích pohřešovala tři Fw 190 s piloty (Fw. Rügen, Uffz. Runkholz a Uffz. Berenburg) a jeden Fw 190 byl poškozen při nouzovém přistání. Operační prostor se nacházel přesně nad územím hlavního náporu 1. ukrajinského frontu, I./JG 6 tak působila v samém centru bojů. Do vzduchu se dostal i Hans Sieder, když mezi 16:26 a 16:46 (SELČ) uskutečnil „Alamstart“, ale s nepřítelem se nesetkal.

Naproti tomu dva další záznamy letů pilotů I. Gruppe je zmiňují. Jeden mezi 8:58–9:30 uvádí boj s Il-2, druhý mezi 11:06–12:16 pak souboj s La-5 a P-39 u Forstu.

Za zmínku stojí fakt, že ve shodě s předchozími rozkazy velitelství Lfl.Kdo.6, byly stíhací stroje v co největší míře využívány k bitevním úkolům. I při doprovodu SG 77 tak nesly Focke-Wulfy z JG 6 pumové kontejnery, které nejprve odhodily na cíle, načež začaly plnit funkci plnohodnotné stíhací ochrany.

Druhá Gruppe JG 6 poslala z Bautzen-Litten do vzduchu pouhých osm Fw 190. Uskutečnila doprovod (doprovody?) průzkumného stroje (průzkumných strojů?) do okolí Forstu a nárokovala ve 12:15 (SELČ) sestřel jednoho Jaku-3¹²¹, bez vlastních ztrát. Akcí se účastnil také Ofw. Härtel, když ve 12:44 (SELČ) odstartoval na Fw 190D, „11“ a přibližně za tři čtvrtě hodiny byl zpět (13:37). Do deníku si ji zapsal: „Jagdschutz für Nahauflärer im Raum Görlitz – Forst, Luftkampf m. Jak.“

Není jasné, zda se v případě II./JG 6 jednalo o jedno nasazení, protože časy sestřelu a letu Ofw. Härtela se neshodují. Průzkumné Messerschmittův Stab, 1. a 2./NAG 15 (sídlicí také v Bautzen-Litten), jež nad tímto územím působily, provedly v tento den celkem 14 vzletů, rozhodně ne všechny najednou. Doprovod uvítaly při každé příležitosti, i když si jej uměly zajistit i vlastními silami. Nasazení osmi Fw 190D-9 k ochraně průzkumníka v jedné akci se nám zdá příliš přehnané. Přikláníme se proto k předpokladu, že II./JG 6 provedla doprovodů víc a nižším počtem strojů na akci.

Protivníci JG 6

Přes poměrně značné množství informací nelze s dostatečnou jistotou propojit data z německé a sovětské strany. Pokusíme se o to nejprve na základě nárokových sestřelů JG 6. Připomeňme jen, že šlo o devět jistých (9:10 Il-2, 9:12 Il-2, 9:18 Il-2, 9:18 Jak-9, 9:25 Jak-9, 9:25 Airacobra, 10:14 La-5, 13:15 La-5 a 14:10 La-7 – vše SELČ) a dva pravděpodobné (La-5 a Jak-3). Rozptýl prvních čtyř až pěti nároků sestřelů tří Il-2 a dvou Jaků mezi 9:10–9:25 (SELČ), vykázaných I./JG 6, je tak malý, že se zřejmě jednalo o akci jedné skupiny letadel. Vzhledem k prostoru nasazení, uvedenému jednotkou jako Triebel-Forst, a typům sovětských letadel, přicházejí jako protivníci do úvahy 1. a 2. GŠAK, které podporovaly svá vojska právě zde. Přestože hlavní letecký útok tohoto dne zde provedly sbory mezi 8:45–9:20 (MČ) nad cílem (tj. 7:45–8:20 SELČ, tedy o hodinu dříve, než I./JG 6 nárokovala tyto sestřely), nebylo to kompletní nasazení celého dne a bitevní jednotky pokračovaly v kontinuálním pokrývání celého prostoru menšími formacemi letadel. S Focke-Wulfy 190 se jejich letci skutečně střetli, dohromady v devíti vzdušných soubojích a oznámili sestřely čtyř Fw 190 a dvou Bf 109. Vítězství si 1. a 2. GŠAK rozdělily napůl. Podrobnosti jsou zaznamenány o sestřelech Fw 190 piloty Jaků ze 106. GIAP (z 2. GŠAK). Jeden si nárokoval por. Lichačev 2 km západně od Schwarze (část Sprembergu) a druhý, při jiném letu, gard. por. Starovojtov v prostoru Kahren (4 km jihovýchodně od Cottbus). Bližší údaje o sestřelených Fw 190 letci z 1. GŠAK ale neznáme. Oba sovětské sbory neuvádějí žádnou ztrátu přičiněním německého letectva, všechny měl mít na svědomí flak (u 1. GŠAK to jsou dva Il-2 a Jak-1 u 2. GŠAK pak čtyři poškozené Il-2). Nicméně například u 2. GŠAK nejsou příčiny poškození uvedeny zcela jasně a v jednom případě u 1. GŠAK je uvedena poznámka „nevrátil se z bojového letu“. Díky těmto nesrovnalostem můžeme s velkou pravděpodobností prohlásit, že dříve citované nároky I./JG 6 pocházejí ze souboje s těmito bitevními sbory, reálné ztráty jim ale neodpovídaly.

Nárok na sestřel jedné P-39 v 9:25 (SELČ) lze spojit jen se 6. GIAK, protože pouze tento sbor měl Airacobry ve výzbroji. Ztráta není v rozporu s dokumenty sboru, které 16. 4. přiznávají

* Zajímavostí je, že hlášení zaznamenává taktéž dálkový průzkum dvou Ju 188 z 2.(F)/100 a dvou Ju 188 od 4.(F)/121 (z Hradce Králové) celé fronty pro H.Gr. Mitte a zvláště jejich shoz 32 000 kusů letáků. Letákové akce byly u průzkumných jednotek na denním pořádku i v této fázi války.

dva ztracené stroje od 9. GIAD a důvodem měla být jejich srážka ve vzduchu v souboji se čtyřmi Fw 190 u Klein Bademeusel.¹²² První P-39 se stala obětí kolize s křídlem sestřeleného Fw 190, druhá pak s úlomky a kusy z předchozí srážky.¹²³ Stroje musely pocházet ze 16. GIAP, protože ostatní jednotky divize, tzn. 100. GIAP a 104. GIAP, žádnou ztrátu nezaznamenaly (100. GIAP), resp. nebyly vůbec nasazeny (104. GIAP). Místo střetu se shoduje s operačním prostorem I./JG 6 v tomto dni a kolize dvou P-39 během souboje se mohly pro letce JG 6 jevit jako výsledek sestřelu. Airacobry 9. GIAD boje s Fw 190 opravdu absolvovaly, potvrzují to minimálně záznamy 100. GIAP s nároky na čtyři jisté a jeden pravděpodobný sestřel Fw 190 v okolí Muskau¹²⁴, stejně jako dva neověřené nároky na Fw 190 ze 16. GIAP. V boji byla i sesterská 22. GIAD a její 129. GIAP, jenž posléze nahlásil sestřely čtyř Fw 190 u Preschen a Gross-Särchen¹²⁵, vlastní ztráty nenahlásila. Poslední divize sboru, 23. GIAD, se tento den s nepřítelem nesetkala.

Podobně se můžeme pokusit dopátrat pravděpodobných protivníků I./JG 6 v bojích s Lavočkiny. Ve výzbroji je měly 2. a 5. IAK (spolu s Jaky-3 a 9) a 5. GIAP (z 2. GŠAK), ale typ La-5 nebo La-7 se ve ztrátách tohoto dne u 5. IAK ani 2. GŠAK neobjevují. Navíc 5. IAK operoval u Schweidnitz, tedy na jiném úseku fronty, 5. GIAP hlásil souboje jen s Bf 109. Zbylý 2. IAK postrádal tři stroje ze 322. IAD vyzbrojeného Lavočkiny (jednotka není uvedena; jednalo se ale buď o 2. GIAP nebo 482. IAP; oba operovaly u Cottbus a New Welzow), ale údajně šlo o ztráty orientace z důvodu špatného počasí. Protože jsme ale nenalezli záznam o návratu pilotů k jednotce v dalších dnech, lze je považovat za skutečně ztracené. Nároky I./JG 6, dva jisté a jeden pravděpodobný sestřel La-5 a 7, se tak ve světle nejednoznačných zápisů na sovětské straně tentokrát jeví jako pravděpodobnější. Navíc souboje s Fw 190 sovětské letci z jednotek vyzbrojených Lavočkiny přiznávají, a to dokonce s nároky na sestřely. Tři letci z 2. GIAP (právě z 322. IAD/2. IAK), npor. Bessolicyn, ppor. Utkin, ppor. Chmarskij, nahlásili tři Fw 190 sestřelené v okolí New Welzow, tedy letiště I./JG 6, mezi 14:29–15:18 (MČ), další nárokoval por. Orlov z 482. IAP (také 322. IAD/2. IAK) mezi 12:15–12:55 (MČ) západně od Cottbus. K tomu se ještě přidal gard. kpt. Popkov z 5. GIAP (z bitevního 2. GŠAK) s nárokem na sestřel jednoho Fw 190 (Bf 109?) u Cottbus. I./JG 6 se tak s Lavočkiny skutečně střetla.

Podobně lze rozebrat i nároky II./JG 6. Onen sestřel Jaku-3, nárokován jednotkou ve 12:15, by mohl souviset se soubojem letců 1. GIAP (2. IAK) se třemi Fw 190 u Nossdorfu při letu mezi 12:50–13:50 (MČ) (tzn. 11:50–12:50 SELČ). Žádná ze stran nepřiznává tento den ztrátu, obě ale jeden sestřel nárokuje. Bohužel u dalších jednotek vyzbrojených Jaky a zapojených do bojů, neznáme časy střetnutí.

Vedle nároků na sestřely ale známe i konkrétní bojové lety pocházející z letových deníků. I ty se můžeme pokusit navázat na akce sovětské strany. Hans Sieder se dostal do vzduchu při Alarmstartu v 16:26 (SELČ), ale na protivníky nenarazil. Další dva záznamy z I./JG 6 hovoří o operacích mezi 8:58–9:30 (SELČ), kdy proběhl boj s Il-2 a mezi 11:06–12:10¹²⁶ (SELČ) se střetem se stíhacími La-5 a P-39. Dopoledními protivníky byly pravděpodobně Šturmoviky z 1. nebo 2. GŠAK, jejichž nasazení jsme popsali výše. Letouny obou sborů byly ve vzduchu téměř kontinuálně. V boji s La-5 těsně před polednem přicházejí do úvahy piloti 482. IAP, v již zmíněném střetnutí mezi 12:15–12:55 MČ (tedy 11:15–11:55 SELČ) u Cottbus. Por. Orlov zde nárokoval jeden Fw 190. P-39 zaznamenané ve stejném střetu pocházely nepochybně ze 6. GIAP, ale časy jejich akcí nemáme k dispozici a nelze je tak blíže specifikovat.

V případě záznamu Hermý Härtela ze II./JG 6 udává jeho letový deník čas nasazení s leteckým soubojem s Jaky mezi 12:44–13:32,

což odpovídá údajům z akce Jaků ze 115. GIAP (2. IAK) mezi 13:38–14:25 (MČ), tzn. 12:38–13:25 SELČ*. Sověti ve střetu s osmi Focke-Wulfy sice nárokuje jeden sestřel u Preschen, ale jak už bylo uvedeno, II./JG 6 nepřišla o žádný stroj. Nicméně Preschen se nalézá 9 km jižně od Forstu, kam svoji akci klade i Hermý Härtel. Pokud tedy II./JG 6 provedla tohoto dne více úkolů (naš předpoklad) ve formě doprovodů průzkumných Bf 109 z NAG 15, byli pravděpodobnými protivníky Hermýho Härtela letci ze 115. GIAP, kteří tento den provedli 46 letů na ochranu svých vojsk. Jinak opět platí, že další jednotky s Jaky neudaly časy svých akcí.

Nakonec se musíme vrátit k uvedenému podrobnému líčení boje letců 3. ŠAK. Opakovaná zmínka o verzi D-9 ukazuje na fakt, že identifikaci typu si byli sovětské letci jisti. Ten na tomto bojišti používala pouze JG 6, v této době už u obou Gruppe. V souboji nárokovali příslušníci stíhacího 53. IAP celkem tři Fw 190, z toho minimálně dva D-9, ale II./JG 6 tento den nevykázala žádné ztráty. Zda byl Fw 190D-9 zastoupen mezi ztrátami I. Gruppe, nevíme, dokumenty již takovouto podrobnost neposkytují. Zásadní nerosrovnalostí je ale prostor nasazení. Sovětský 3. ŠAK udává oblast severně od Görlitz (mezi Kodersdorfem a Koselem), dokumenty II./JG 6, ale i I./JG 6, hovoří o operacích u Forstu–Triebelu, v případě Härtela o prostoru Görlitz–Forst (i když jsou tyto informace spíše obecného charakteru). Vzdálenost mezi Forstem a Görlitz je 70 km, což sice není mnoho, prostor je to však rozdílný. V okolí Görlitz v tento den operovaly bitevní Fw 190 z II./SG 4, útočící na cíle u Zentendorfu a pak také stíhací Bf 109 ze III./EJG 1 při Alarmstartech. Bitevní II./SG 4 žádný nárok na vítězství nevznesla, ztrátou byly tři Fw 190 po nouzových přistáních, většinou mimo bojiště. III./EJG 1 létala na Messerschmitttech Bf 109 a dokonce dva v tomto dni jisté sestřelené Il-2 od 3. ŠAK skutečně podlehlý Bf 109 (evidentně ale v jiných soubojích, než v tom vyličeném).

Jediným vodítkem je tedy identifikace typu německých stíhačů sověty, kteří opakovaně hovoří o Fw 190D-9. Z dokumentů, které jsou k dispozici, však nejsme schopni tento souboj letců 3. ŠAK navázat na nějakou konkrétnější akci JG 6. S větší pravděpodobností se utkali s I./JG 6, která tento den provedla větší počet vzletů. V rozporu s tím by nebyly ani sovětské nároky, protože činily tři Fw 190 a právě tři stroje postrádala (jako nezvěstné) i I./JG 6. Nicméně nároky na tři Fw 190 v souboji u Welzow nahlásili i piloti 428. IAP, jak jsme popsali výše. Zde se ale kloníme k závěru, že je mnohem pravděpodobnější, že jako nezvěstné, by svoje letce I./JG 6 nahlásila v boji severně od Görlitz, tedy poměrně daleko od své základny a v prostoru pozemních bojů, než u Welzow, tzn. v okolí svého letiště a na území stále kontrolovaném německou stranou. Na druhou stranu, žádný dobový dokument, tzn. denní svodky činnosti Lfl.Kdo.6 a jejího VIII. Flg.Korps s údaji o I./JG 6 a tři záznamy z letových deníků pilotů I./JG 6, o prostoru nad Görlitz nehovoří.

Pokud přijmeme nároky sovětských letců na tři sestřelené Fw 190 za platné, pak se tento souboj jeví z pohledu německých stíhačů jako porážka. Oproti třem ztrátám nezískali žádný vlastní úspěch. Zúčastněné 53. IAP a 624. ŠAP totiž nevykázaly ani jednu ztrátu nebo poškození v bojích s Fw 190 tohoto dne. Stále ale platí, že předložené osvětlení situace okolo tohoto souboje je naší teorií a boj Fw 190D-9 s letouny 3. ŠAK zůstává z pohledu JG 6 prozatím neobjasněn. Veškerá tato teorie by samozřejmě vzala za své, pokud připustíme omyl letců 53. IAP v identifikaci verzí Focke-Wulfů nebo dokonce typů letadel...

* Je zde časový posun mezi středoevropským letním časem a časem moskevským, který činil o 1 h méně u SELČ oproti MČ.

Zajímavé je celkové porovnání nároků na vítězství a přiznaných ztrát. Německá strana přiznává 10 ztracených letadel (nejsou zahrnuty stroje poškozené například při nouzovém přistání), 2. VA nárokuje celých 40 sestřelů a pokud sečteme nároky jejich konkrétních sborů, dostaneme se dokonce na číslo 45. Naopak Sověti uvádějí tři ztracené letouny v celkovém přehledu od 2. VA, nicméně jen zmíněné sbory přiznávají 11 strojů a dalších 13 sestřelených flakem. Němečtí letci ale nárokovali 20 letadel nepřítele. Číslo jednoduše nesouhlasí a jak jsme ukázali výše, dobrat se konkrétních protivníků je značně komplikované*.

Podrobné uvedení záznamů má ukázat nesrovnalosti a nedostatky, které se při tak intenzivním nasazení techniky a lidí na tak malém prostoru objevují v dokumentech obou stran. Zásadním sdělením je však skutečně masivní převaha sovětských útvarů, kterou potvrzují materiály jak německé, tak i sovětské provenience. Německé letecké útvary operovaly v podmínkách naprostého přečíslení.

17. 4. 1945

Druhý den Berlínské operace **17. dubna 1945** se přes houževnatou obranu Němců dařilo útočícím sovětským silám postupovat. Na hlavním směru se dostaly až před Spremberg, na jihu dosáhly za Niesky a vytrvale mířily k Bautzen. Německé síly se před nimi stahovaly na západ (na hlavním směru útoku) a na jih a sever (před Bautzen), přičemž ale u samé základny útoku nad Görlitz zároveň útočily k severu. Odřezávaly tak postupující polské síly.

Realita leteckých bojů tohoto dne byla následující. Za celý den vykazala sovětská 2. VA celkem 1 813 vzletů, snížení oproti předchozímu dni bylo zapříčiněno špatným počasím. Její příslušníci zaznamenali 221 letadel nepřítele ve vzduchu, ohlásili 48 leteckých soubojů s nároky na 35 Fw 190 a 13 Bf 109 sestřelených, zaplatili za to 16 ztracenými letouny.¹²⁷ Pokud shrneme data přímo od jednotlivých sborů (stejných, jako byly uvedeny pro 16. 4. 1945), dostaneme 1 791 vzletů (nejsou zde data 4. BAK), 47 soubojů, 48 nároků na sestřel a 14 vlastních ztracených letadel v soubojích (plus další flakem).

Vysoké počty nepřátelských letadel potvrzuje i německá strana. Opět nás bude zajímat prostor nad Pz.AOK 4, kde bylo zaregistrováno 417 letadel nad frontou u Görlitz (180 Il-2, 196 stíhačů a 34 dvoumotorových strojů), 356 strojů mezi Rothenburgem a Forstem s těžištěm bojů mezi Muskau a Weisswasser (60 Il-2, 260 stíhačů a 35 dvoumotorových) a dalších 71 letadel severněji mezi Forstem a Gubenem (8 Il-2, 37 stíhaček a 34 dvoumotorových bombardérů.). Celkem 844 zaznamenaných sovětských letadel.¹²⁸

I tento den si podrobněji představíme činnost všech zúčastněných sborů 2. VA, v dalších dnech se už soustředíme pouze na aktivitu související s největší pravděpodobností s JG 6. Začneme u bitevního 1. GŠAK, jehož letci provedli tento den 168 vzletů na ochranu vojsk 13. armády a 4. gardové tankové armády a dostali se do pěti soubojů s 24 Fw 190 a 4 Bf 109. Opět lez nalézt podrobnější záznamy několika, pro sověty zdařilých, akcí. Deník 2. VA popisuje útok 1. GŠAK, uskutečněný čtyřmi Il-2 od 155. GŠAP (9. GŠAD) v prostoru Sellessen-Neuhausen severně od Spremberg na pozemní vojska (v čase 13:35–14:00 MČ), které byly při útoku napadeny čtyřmi Fw 190. V souboji se stíhací ochranou čtyř Jaků-1 byl jeden Fw 190 sestřelen. Jeden Fw 190 nárokovala osádka Il-2 z 9. GŠAD v prostoru Laubsdorf (12 km JV od Cottbus) v čase 12:45–13:35 (MČ). Záznamy 1. GŠAK za celý den potvrzují dvě ztráty – jeden

Il-2 flakem a jeden Il-2 stíhači protivníka nad letištěm sboru v Pitschkau (Pietrzyków, 24 km jihovýchodně Forst). Čtyřem Fw 190 se totiž podařilo překvapit šestici Il-2 pod velením gard. kpt. Balavina (144. GŠAP) při vzletu z letiště Pitschkau. Zaútočily ve výšce 300 metrů a jeden Il-2 sestřelily.¹²⁹

Druhý bitevní sbor – 2. GŠAK – v průběhu dne vykázal sestřelení osmi Fw 190 za cenu jednoho Jaků-1 a jednoho Il-10, další Il-2 sestřelil flak, jeden Il-10 musel nouzově přistát a další dva Il-10 a jeden Il-2 musely vynuceně přistát (většinou z důvodu vysazení motoru). Sbor provedl 214 vzletů a zapletl se do sedmi soubojů. Jeho deník popisuje například akci v čase 16:35–17:20 (MČ), kdy tři Jaky-1 a tři Jaky-9 od 106. GIAP (11. GIAD) při doprovodu Il-2 v prostoru Neuhausen narazily na čtyři Fw 190 a gard. por. Laričev sestřelil jeden z nich u Kahren. Později následoval souboj se dvěma čtveřicemi Fw 190, z nich jednoho sestřelil stíhač gard. npor. Putko a letoun dopadl na letiště Neuhausen. V podvečer, v čase 18:10–18:55 (MČ), doprovázely čtyři Jaky-1 od stejného útvaru šest Il-2 při útoku v prostoru Neuhausen. Došlo k souboji s 24 Fw 190, které odhodily bomby v prostoru Forstu a poté zaútočily na šturmoviky. Do souboje se zapojilo dalších 20 Fw 190. Vedoucí jedné dvojice gard. por. Peňjaz sestřelil vedoucí Fw 190, který dopadl v prostoru Klinge a v průběhu souboje, krytý svým číslem Koržikovem, přidal ještě další Fw 190. Ten dopadl také v prostoru Klinge. Po jednom Fw 190 sestřelila druhá dvojice – npor. Zabyrin a gard. ppor. Zvonarev, které dopadly v prostoru Kathlow. Dalšího Fw 190 sestřelil gard. st. serž. (staršina) Olejnik – střelec Il-2 od 95. GŠAP (5. GŠAD) v prostoru Laubsdorf.

Stíhací 2. IAK zaznamenal celkem devět střetnutí se stroji Luftwaffe, ze kterých si sověští letci nárokovali sedm Fw 190, ztratili jeden La-5. To vše při 180 vzletech (včetně 23 přeletů a 6 záletů letadel). 89. GIAP (7. GIAD) vyslal mezi 16:15–17:25 (MČ) dvojici Jaků-9 do prostoru Forst – Gross Kölsig. V 16:40 byla dvojice (*zveno*) gard. npor. Gončara navedena na dvě skupiny letounů protivníka. Horní skupinu tvořilo 10 Focke-Wulfů a spodní čtyři Fw 190. Gončar zaútočil na spodní skupinu a jeden Fw 190 sestřelil, v průběhu dalšího boje pak sestřelil i druhý Fw 190. Oba stroje dopadly v prostoru Komptendorf (10 km jihozápadně od Forstu). Další vzdušný boj svedla jednotka v průběhu letu mezi 18:50–20:19 (MČ). U Forstu se utkala s osmi Fw 190, ale bezvýsledně.

Dvojice La-7 od 2. GIAP (322. IAD) bojovala v čase 10:46–11:26 (MČ) se čtyřmi Fw 190 nad Forstem, ale také bezvýsledně. Zato tři La-7, které vzletly v 11:14 (MČ), se dostaly do vzdušného boje se dvěma Fw 190, z nichž jeden sestřelil gard. npor. Lebčenko. Hoříci Focke-Wulf se zřítíl 12 km jihozápadně od Forstu.

Dvojice La-7 od 482. IAP (322. IAD) se při bojovém letu mezi 11:08–12:40 (MČ) střetla se dvěma Fw 190. Kpt. Landik sestřelil číslo, které dopadlo 2 km jihovýchodně Gross Döbbern. V 16:30 (MČ) vzletla další dvojice La-7, která se jihozápadně od Forstu střetla ve vzdušném boji se čtveřicí Fw 190. Npor. Somov jeden sestřelil, Focke-Wulf dopadl 10 km jihozápadně od Forstu, v prostoru Mattendorf. V 18:20 (MČ) vystartovaly čtyři La-5, které 12 km severovýchodně od Forstu napadly deset Fw 190. Kpt. Landik sestřelil toho dne již svůj druhý Focke-Wulf, který dopadl 12 km jihovýchodně Cottbus u obce Laubsdorf. Z dalšího vzdušného boje, který mezi 17:50–19:05 (MČ) svedly čtyři La-5 vedené mjr. Lebeděvem proti čtyřem Fw 190, se nevrátil ppor. Monošenko.¹³⁰

Neméně zajímavá střetnutí zachycují dokumenty dalšího stíhacího sboru 2. letecké armády – 6. IAK, vyzbrojeného Airacobrami. Ten 17. 4. nahlásil nejvyšší počet střetnutí s Luftwaffe, celkem patnáct, při 333 vzletech svých letadel. V 11:35 (MČ) vzletla z letiště Hermsdorf čtveřice Airacober ze 104. GIAP (9. GIAD), vedená gard. pplk. Bobrovem (taktické označení jeho „Cobry“ je zajímavé

* Důvodů těchto rozporů je celá řada a v literatuře jsou hojně popisovány. Od prostých chyb v zápisech, přes obtížnost a z toho vyplývající chyby v identifikaci typů, míst a časů v boji, dále určitá selekce v hlášeních nadřazeným celkům, až k záměrnému zkrášlování.

– „100“). Měla za úkol vzdušné krytí pozemních vojsk na výšce 2 500 m v prostoru Preschen a jižně od Forstu spatřili čtyři Fw 190. V nastalém vzdušném boji sestřelilo číslo velitele, gard. ppor. Ryčaškov, vedoucí Fw 190, který hořící dopadl 3 km jižně od Forstu. Sestřel mu potvrdil Bobrov. Druhý Fw 190 se snažil uniknout z boje zvratem, Bobrov jej však následoval a ze vzdálenosti 80 m také sestřelil. Focke-Wulf dopadl v lokalitě Forst. Do boje se zapojila i druhá dvojice, která pronásledovala Focke-Wulf při stoupání do oblačnosti. Gard. por. Vorošilov ze vzdálenosti 100 m sestřelil druhý z dvojice Focke-Wulfů. Ten dopadl 10 km jihozápadně od Forstu. Airacobry přistály ve 12:15, resp. 12:25 (MČ).

Nicméně pro 6. GIAK nebyl 17. duben právě šťastným dnem. Sice nárokoval v patnácti soubojích sestřel jedenácti Fw 190 a třech Bf 109, ale jeden P-39 (z 16. GIAP) ztratil v souboji s Fw 190, jeden (z 21. GIAP) nouzově přistál 12 km západně od letiště Sprottau a čtyři Airacobry z 211. GIAP se nevrátily z bojového letu. Přitom 211. GIAP tento den provedl pouze 33 letů na ochranu 41 bombardovacích Pe-2 od 4. BAK do prostoru Cottbus–Drebkau–Spremberg.

Poslední stíhací sbor – 5. IAK – provedl za tento den 206 vzletů, vykázal celkem 11 vzdušných bojů, ve kterých nárokoval sestřelení sedmi Fw 190 a šesti Bf 109. To vše za cenu dvou Jaků-3 a jednoho Jaku-9. Piloti obou Jaků-3, por. Kobas a por. Pavlov od 91. IAP, vyskočili na padáčích v prostoru Penzig a Langenau. Pilot Jak-9, por. Seradze od 728. IAP zůstal po leteckém boji neznámý. Detailnější záznamy soubojů sboru začínají až po 13:00 (MČ), kdy se čtyřka Jaků-3, vedoucí por. Markevič z 91. IAP (256. IAD), v prostoru Görlitz setkala s 24 Fw 190. Jaky přímým útokem skupinu Focke-Wulfů rozehnaly. Další tři Jaky-3 od 91. IAP pod vedením mjr. Miokova napadly ve 13:20 (MČ) v prostoru Niesky ve výšce 2 000 metrů skupinu 18 Fw 190 a Miokov jeden z nich sestřelil. Letoun dopadl pravděpodobně u vesnice Ober Bielau (Bielawa Górna – 14 km severovýchodně od Görlitz). Následovaly souboje čtveřice Jaků-3 pod vedením npor. Pjataka. Skupina odstartovala v 13:40 (MČ) k ochraně pozemních vojsk do prostoru Klitten–Niesky–Penzig. Velitel sboru navedl stíhače na čtveřici Focke-Wulfů a Pjatak zezadu, v rakurzu ¼ a vzdálenosti 150–100 metrů sestřelil první Fw 190. Ten se zřítíl v prostoru Klitten. Dále byla skupina navedena na čtyři Bf 109 a při následném souboji Pjatak sestřelil jeden z nich. Messerschmitt dopadl 10 km západně od Pribus (pravděpodobně Klein Priebus). Ve 14:00 (MČ) obdržela skupina další cíl, kterým bylo osm Fw 190 na výšce 2 000 metrů v prostoru Görlitz. Npor. Pjatak zezadu ze vzdálenosti 20 metrů jeden z Focke-Wulfů zapálil. Druhý Fw 190 sestřelil por. Kudenčuk. Letoun dopadl 5 km jižně od Löbau. Skupina přistála ve 14:25 (MČ). Vše beze ztrát na sovětské straně.¹³¹

Jiné střetnutí jednotek z 5. IAK, tentokrát od 728. IAP, uvádí doprovod čtyř skupin Pe-2, celkem 43 strojů, v jehož průběhu došlo ke dvěma vzdušným bojům s 10 Fw 190, z nichž si sovětské stíhače tři nárokovali jako sestřelené. Focke-Wulf sestřelený por. Matreškem dopadl 4–5 km jihozápadně od Sprembergu, letoun sestřelený ppor. Volginem u žel. stanice (?) Spremberg a Fw 190 sestřelený por. Jurčenkem skončil u vesnice Schleife, 12 km jihoovýchodně od Sprembergu. Ze strany 728. IAP se bojů zúčastnilo celkem 20 Jaků-9D.¹³²

Ostatní sbory už ve svých dokumentech neuvedly podrobnější záznamy o střetech s protivníkem. Mluvíme zde o bitevním 3. ŠAK, podporujícím na jihu 2. polskou a sovětskou 52. armádu u Gr. Krauscha, Muskau a Weisswasser, jenž nárokoval 3 Fw 190 a 2 Bf 109 sestřelené, ale zároveň postrádal jeden Il-2 a tři Jaky ze 181. IAD (viz dále). Její Il-2 z 307. a 308. ŠAD vzlétly na 311 operačních letů, stíhače (181. IAD) je podpořili 149 lety. Bojovaly

pochopitelně i bombardovací 4. BAK a 6. GBAK, obě na podporu postupu 3. armády a 5. gardové tankové armády ve směru na Spremberg. U 4. BAK zapříčinilo špatné počasí poměrně malý počet operací v řádu jednotek, 6. GBAK nasadil 111 Pe-2, ztráty nezaznamenaly žádné. Uvedené příklady naznačují masivní nasazení sovětských útvarů, kdy letouny vzlétaly několikrát za den a evidentně se dařilo prostor útoku pokrývat téměř kontinuálně.

Aby aktivit v tento den nebylo málo, Rudou armádou vedená Berlínská operace obdržela podporu i ze strany letectva Spojenců*. 17. dubna došlo totiž také k rozsáhlému střetnutí mezi Luftwaffe a 8. leteckou armádou, která uskutečnila nálet 1 054 bombardérů (z toho 981 „effective sorties“) na cíle v západním Československu a ve východním Německu. Bombardéry byly soustředěny do tří svazů, první svaz tvořený 450 B-17 (z toho 428 „effective sorties“) a 257 P-51 (230 „effective sorties“) od 1. Air Division mířilo na železniční centrum a seřaďovací nádraží v Dresden, druhý svaz sestavený z 410 B-17 (364 „effective sorties“) a 276 P-51 (265 „effective sorties“) od 3. Air Division měl za cíl sklad maziv (paliva?) a seřaďovací nádraží v Roudnici, železniční opravárenské centrum v Dresden-Neustadt, seřaďovací nádraží v Dresden a železniční opravárenské zařízení, uzel a nádraží v Aussig (Ústí nad Labem). Poslední svaz, složený ze 194 B-24 (189 „effective sorties“), 56 P-47 a 193 P-51 (228 „effective sorties“) od 2. Air Division napadlo železniční dílny, nádraží a seřadiště v Kladně, Berouně, Falkenau (Sokolov) a Fischern near Karlsbad (Rybáře u Karlových Varů**).¹³³

Průběh letecké bitvy byl v literatuře několikrát popsán, zejména se zaměřením na obranné akce Luftwaffe v podobě nasazení několika desítek Me 262 v prostoru Plzeň–Praha–Dresden a jejich souboje s doprovodnými stíhači¹³⁴ a také hloubkových útoků spojeneckých stíhačů na letiště v Čechách, jež vedly ke zničení několika set německých strojů na zemi. V této rovině americká zpráva konstatuje, že nepřátelští stíhači (Me 262) dokázali úspěšně uniknout stíhacímu doprovodu, pokud je nezastihl v nevýhodné situaci v nízké výšce nebo při nasazení na přistání. V této fázi však bránil Mustangům ve využití situace silný letištní lehký flak.

Mimo vyhodnocení nasazení Me 262 a možností úspěšné obrany proti nim, což bylo pro americké letectvo prioritní záležitostí, se zpráva zmiňuje i o hloubkových útocích na letiště v okolí Dresden. Část stíhacího doprovodu druhého svazu (3. Air Division), konkrétně 343. Fighter Squadron z 55. Fighter Group, měla problémy s připojením k bombardérům a dostihla je až nad cílem. Nedočkala se však přeskupit pro doprovod zpět. Skupina 18 Mustangů (celá, tento den nasazená 343. FS) se pod vedením Cap. Roberta E. Welcha vydala na příležitostný lov a zamířila směrem severovýchodně od Dresden.¹³⁵

Nezůstala však pohromadě a postupně se rozpadla na jednotlivé Flighty. Část napadla okolo 14:45 letiště Kamenz, sídlo Stab, III. a 10.(Pz.)/SG 77, na kterém se jí podařilo zachytit právě startující Fw 190. Útočníci nárokovali sestřelení pěti strojů, protiletadlová obrana letiště Kamenz si na účet připsala Mustang P-51D-15, 44-15025, „Beautiful Lavina“, 2/Lt. Philipa A. Erbyho (KIA)¹³⁶ a poškodila stroj vedoucího Squadrony Roberta E. Welcha. Dramatické události v okolí Kamenz ale pokračovaly, protože mezi 15:20 a 15:30 narazily na další Fw 190 Mustangy z 338. FS (též z 55. FG). Piloti následně nahlásili střet s 15 Fw 190 letícími západním směrem v okolí Riesa, cca 50 km západně od Kamenz. S velkou pravděpodobností se opět jednalo o letouny III./SG 77

* Americké vzdušné síly poskytovaly nepřímou podporu Sovětům již dříve. Jejich operační prostor totiž už delší dobu zasahoval do území německých armád bránících východní frontu. 17. 4. 1945 se ale aktivity USAAF dostaly mnohem blíže k linii pozemních bojů a k základnám Luftwaffe operujících na východě.

** Rybáře jsou čtvrti Karlových Varů, ve které leží tzv. „horní nádraží“

a v nastalém souboji si Američané nárokovali tři sestřelené a jeden poškozený Fw 190. Z americké strany se v okolí Riesa zřítily dva stroje, P-51D-20, 44-72227, CL-M, „Katydid“, Lt. Colonel Elwyn G. Righetti (KIA)¹³⁷ a P-51D-15, 44-15639, 1/Lt. Robert K. Thacker (POW)¹³⁸, oba díky německému flaku.

Celkem tedy piloti obou Squadron z 55. FG nahlásili osm sestřelů a jedno poškození Fw 190 ve vzduchu. Německé dokumenty přiznávají v tento den u III./SG 77 celkovou ztrátu šesti zabitých a dvou zraněných pilotů, osmi zničených, dvou poškozených (flakem, při akcích nesouvisějících s americkým náletem) a jednoho nezvěstného Fw 190 při operačních letech.^{139*} Nemůžeme ale prohlásit, že všechny ztráty pocházely právě ze souboje s P-51 z 55. FG, protože to nebyla jediná srážka s americkými silami tohoto dne (viz poznámka pod čarou). Nicméně dva Mustangy si nárokuje i III./SG 77¹⁴⁰, byť není znovu jasné, při jaké akci dne je získala.

S postiženou SG 77 sdílela JG 6 operační prostor a poskytovala jí často i stíhací krytí. Nyní s ní sdílela i přepad americkými stíhači, protože sídlo II./JG 6 v Bautzen-Litten (přibližně 30 km jihovýchodně od Kamenz) taktéž neušlo pozornosti Američanů. Znovu šlo o P-51 z 343. FS, z nichž menší část pokračovala od Kamenz k Bautzen, hlavně se ale připojily Flighity, které na Kamenz nezaútočily. Nároky „žlutého Flighitu“ pod vedením Lt. Lloyda D. Boringa, který jistě útočil na Bautzen-Litten, činily 8-0-1 strojů na zemi, přidali se ale i letci jiných částí 343. FS.

II./JG 6 evidovala ztráty v rozsahu čtyř zcela zničených Fw 190, jednoho padlého příslušníka jednotky a jednoho zapáleného nákladního vozidla (v jiném dokumentu se mluví o 15 Fw 190 poškozených střelbou Mustangů¹⁴¹). Dalšími stroji zničenými či poškozenými v Bautzen byly čtyři Bf 109G od 1./NAG 15, po jednom Bf 110G, Si 204 a Fw 189 od průzkumné 12./13.(Nacht) a čtyři Fi 156 od Storch Kdo. (Pz.Aufkl.Schw.5). Hptm. Lürs jeden z útočících Mustangů sestřelil palbou z MG 81¹⁴² severovýchodně od Bautzen. Americká strana v této lokalitě přiznala ztrátu P-51D-20, 44-72349, 2/Lt. Daniela A. Langeliera, který ve zříceném stroji zahynul¹⁴³, ale i P-51D-15, 44-15735, CV-O, „Dizzy Jess“, 2/Lt. George A. Appleho (KIA)¹⁴⁴. Podrobnější popis přepadu letiště v Bautzen naleznete v příloze č. 3 na straně 77.

Pro úplnost ještě dodejme, že nepřátelskému stíhači padl za obět u Weissenbergu (15 km východně od Bautzen) další Fw 190F-8, tentokrát od 6./SG 2, ale případný vítěz není jasný. Zapojení letců z JG 6 do soubojů se Spojenci není zmíněno, útok je zastihl na zemi. Oba případy svých základů popisuje německá strana jako „útok přibližně 10 Mustangů na letiště Bautzen a Kamenz v rozmezí 13:45–15:15“ (SELČ)¹⁴⁵.

Že bylo v této oblasti ve vzduchu opravdu „husto“, dokládá i zpráva americké IX. TAC: „IX. TAC. ESCORT IX. B.D., COOPERATION FIRST ARMY, ATTACKED 11 A/F LEIPZIG (E21) – WITTENBERG (E-37) – TORGAE (E-64) AREA. LOSSES 3 (2 FLAK, 1 UNK.). SIGHTED 29 FW 190 E. OF AREA REISA (E-81).“ (má být Riesa – pozn. autorů)¹⁴⁶. Prostor zázemí bránících se německých vojsk už byl v doletu taktických sil USAAF. Jejich letouny aktivně napadaly všechny cíle v okolí Dresden nebo Wittenburgu

(zřejmě má být Wittenberg), včetně letišť jako Grossenhain, Jüterbog, Alt Lönnewitz.

Předchozí řádky dobře dokumentují obtížnou situaci, za které Luftwaffe, tísněna jak sovětským, tak i spojeneckým letectvem, v této době operovala. Můžeme prohlásit, že 17. duben 1945 byl pro jednotky VIII. Flg.Korpsu jedním z nejrušnějších.

Pohled Luftwaffe na situaci a úkoly tohoto dne shrnuje rozkaz Lfl.Kdo.6 pro podřízené jednotky. Musíme mít na paměti, že v odpovědnosti letecké armády nebyl jen prostor berlínské ofenzivy, ale také bojiště na Moravě, kde Sověti útočili v okolí Opavy a tlačili se k Brnu. Náčelník generálního štábu Lfl.Kdo.6. Kless instruoval své útvary o předpokládaných krocích nepřítele pro 17. duben 1945 takto:

- Na pravém křídle H.Gr.Mitte bude nepřítel nadále udržovat tlak ve směru na Brno.
- V prostoru Opavy (Troppau) je očekáváno pokračování útočné činnosti stejného rozsahu.
- Před levým křídlem (míněno levé křídlo H.Gr.Mitte – pozn. autorů) se počítá s pokračováním útoku ze získaného předmostí mezi Muskau a Forst, rovněž i jihovýchodně od Rothenburgu při zesíleném zapojení jeho obrněných jednotek. Přitom je očekávána silná účast letectva.

Proto bylo nařízeno, že:

VIII. Flg.Korps podpoří:

- prostor u Brna (hlavní význam) a Opavy v dosavadním rozsahu.
- (svým) zvýšeným nasazením prostor před levým křídlem H.Gr.Mitte a to v případě zesílení nepřátelských útoků. Přitom bude hlavní význam spočívat v podpoře vlastních protiúderů pomocí co nejsilnějších bitevních akcí („Schlachteinsatz“). Stíhací operace se povedou zejména proti nepřátelským bitevním a bombardovacím letadlům.
- Pro případ, že nepřítel, proti očekávání, zadrží pěší, mechanizované a obrněné jednotky, je třeba nejzazší zdrženlivost při nasazení. Přitom se ale nabízejí jiné vhodné cíle, jako zácpy u mostů, nahromaděné kolony...
- Se zřetelem na stav pohonných hmot se podpora zásobování Breslau omezí jen na zvláště krizové situace.
- Spoléhá se na posílení (VIII. Flg.Korps) převelením 10.(Pz.)/SG 2, I./SG 2 a 1./NAG 14.
- Zásobovací operace se budou provádět transportními jednotkami Lfl.Kdo.6 podle zvláštního nařízení O.Qu./TFE¹⁴⁷

Z instrukce je patrná nejistota německého velení, zda útok 1. ukrajinského frontu není jen klamným manévrem.

Pokračujícímu sovětskému útoku čelily útvary VIII. Flg. Korpsu úhrnně 283 vzlety (sami Sověti zaznamenali v prostoru 2. VA 221 německých letadel), z nichž 20 připadlo na průzkumné Bf 109 z NAG 15, 81 na stíhací Fw 190 a Bf 109 z I. a II./JG 6, III./EJG 1 a výjimečně pro tento den v Görlitz dislokovanou část I./JG 52 a zbytek, 182 vzletů, obstaraly bitevní Fw 190 od II./SG 4, I. a III./SG 77, 9./SG 77 a Stab a II./SG 2. Zmíněné jednotky pozbyly v bojích se Sověty čtyři Fw 190 (tři z I./JG 6, jeden ze III./SG 2) a jeden Bf 109 (ze III./EJG 1), nárokovaly si ale 21 vzdušných vítězství¹⁴⁸ (z toho čtyři Il-2 a jeden Jak-3 ohlásila bitevní SG 77). Sovětům se německou stranu znovu podařilo podstatně přecíslit.

Tento den vyslala I./JG 6 do vzduchu 33 Fw 190 na volné stíhání v prostoru Muskau–Forst, při kterém zaútočila na tankové uskupení a na provoz na dálnici jižně od Forstu, uskupení a pozice nepřítele na dálnici západně od Forstu a na postavení flaku východně od Forstu. Mimo zapálení jednoho a poškození dvou nákladních vozidel skupina nárokovala 12 jistých (5 La-5, 3 Jak-9 a 4 Airacobry) a 2 pravděpodobné (2 Airacobry) sestřely. Po akcích byly pohřešovány tři Fw 190 s Fw. Bayersdorferem, Fhr. Bretthauerem a Ogefr. Brandtem¹⁴⁹, příčina není uvedena.

* Piloti III./SG 77 se totiž s Američany potkali již dopoledne. Německá hlášení ze 17. 4. 1945 uvádějí, i když bez časového údaje, vzlet 11 Fw 190 III./SG 77 na obranu letiště („Alarmstart auf einfliegenden Feindverband“). Událost potvrzuje i letový deník Ortwin Pecha (III./SG 77), se záznamem o jednom nároku na sestřel P-47 během Alarmstartu mezi 9:45–10:30, při souboji s 18 Thunderbolty. Navíc na zemi bylo v Kamenz dle německé strany zničeno šest a poškozeno deset Fw 190. Střet potvrzují i dokumenty protivníků, tzn. ze strany IX. TAC, jejíž 53. FS (součást 36. FG) nárokovala u Kamenz, severovýchodně od Dresden, v dopoledních hodinách 7 sestřelených a 2 poškozené Fw 190 ve vzduchu, když je „nachytala“ během vzletu. Další 9 zničených a 5 poškozených nárokovali Američané na zemi. Situaci v Kamenz se budeme více věnovat v samostatné studii o SG 77.

Uffz. Hans Sieder (I./JG 6) absolvoval toho dne z Welzow dva lety s Fw 190, „13“. Dopoledne mezi 10:17–10:57 (SELČ) volně stíhání v oblasti Muskau–Weisswasser. Po souboji s 12 Jaky-9 si nárokoval sestřel jednoho Jaku-9 a po třech hloubkových náletech poškození nákladního auta. Při odpoledním letu mezi 15:20–16:00 (SELČ) byla cílem jeho pumového útoku dálnice u Cottbus. Opět proběhl letecký boj, tentokrát s 30 Jaky-9 a jeho „13“ obdržela zásah flakem do nádrže chladicí kapaliny, což nám indikuje, že Focke-Wulf byl verze D-9.¹⁵⁰

K dispozici jsou ještě dva další záznamy pilotů I./JG 6. První je zapsán jako „Feindflug“ mezi 12:36–13:17, bohužel bez dalších údajů, další jako „Platzschutz“ v čase 14:35–14:51.¹⁵¹

II./JG 6 poskytla 28 Fw 190 jako doprovod bitevním strojům a útočila pumami a palubními zbraněmi na nepřátelská uskupení na předmostí severozápadně od Muskau a na cíle v prostoru Döbern, napadla též letiště Sprottau. Jednotkou bylo nahlášeno dobré pokrytí cílů pumami v případě odstavených vozidel na letišti v Sprottau, postavení flaku západně od silnice Tschernitz–Döbern, stejně jako dvou automobilových kolon na silnici Preschen–Döbern. Dále skupina nárokovala sestřel jednoho Il-2 a tří Jaků-3 bez vlastních ztrát.¹⁵²

Uvedenou aktivitu potvrzují záznamy z letových deníků pilotů. Ofw. Härtel na Fw 190D-9, „11“ provedl útoky kontejnery AB na letiště ve Sprottau a následně absolvoval souboj s osmi Jaky u Görlitz. Dále si zaznamenal, že byly sestřeleny dva Jaky a též jména jejich přemožitelů – Klimsek (?) a Hoffmann. Akce probíhala mezi 9:53–10:23 (SELČ). Pokud nahlédneme do deníku jeho kolegy Uffz. Hofmanna, ten zde pro tento den žádný záznam nemá. Ale naprosto stejnou akci má zapsanu s datem 16. 4. 1945. Mezi 9:43 a 10:35 (SELČ) provedl nálet s AB 250 na letiště Sprottau a absolvoval souboj s Jaky-3. K souboji ještě uvedl poznámku „3 Treffen“. Je zřejmé, že v tomto případě je datum v deníku Uffz. Hoffmanna uvedeno chybně a ve skutečnosti dosáhl tří zásahů a (zřejmě) sestřelu Jaku za řízení Fw 190D-9, „bílá(?) 6“ až tento den. Z časů také vyplývá, že se Härtel a Hoffmann účastnili stejného nasazení. Mimochodem útok na letiště Sprottau potvrzují i sovětské pozemní síly. V 11:10 (MČ, tzn. 10:10 SELČ) jej provedly „dva Bf 109“.¹⁵³

Od II./JG 6 existuje i záznam o „Platzschutz“ v dopoledních hodinách mezi 10:47–11:05, bohužel opět bez dalších podrobností.¹⁵⁴

Mimo náletu na letiště ve Sprottau se prostory nasazení I. a II. Gruppe shodovaly a je z toho dobře patrné naprosté soustředění sil Luftwaffe na hlavní směr náporu protivníka. Ostatně to potvrzuje i sovětská strana. Aktivita Luftwaffe byla v deníku 2. VA reprezentována skupinami 2–24 letounů Fw 190 a Bf 109, které vychodně od Guben–Döbern–Muskau–Rothenburg bombardovaly pozemní vojska. V oblasti Forst–Cottbus–Niesky–Görlitz napadaly skupiny v síle 4–12 stíhacích strojů letadla Rudé armády a v prostoru Ścinawa–Breslau (Wrocław) prováděla Luftwaffe průzkum pozemních vojsk.¹⁵⁵

Ke všem výše uvedeným obtížím ve vzduchu se pro německou stranu začaly objevovat další vážné komplikace. Už v tomto dni, tedy druhý den po začátku sovětské ofenzivy, muselo velení Lfl. Kdo.6 konstatovat zásadní problémy se zásobami paliva. V radiodepeši na Genst. OKL ohlásilo fakt, že ze slíbeného množství 267 t benzínu B4 a 120 t benzínu C3 bylo plných 190, resp. 112 t látky rozebráno podniky vyrábějícími letadla a motory. K použití zbylo Lfl. Kdo.6 pouhých 78 t B4 a 8 t C3.¹⁵⁶ Následovala depeše na operační velitelství Luftwaffe (OKL.FüSt.) a znovu na vrchní velení Luftwaffe (Genst. OKL) se zásadním sdělením – protože selhaly veškeré snahy dopravit na místa přidělená množství pohonných hmot (zde je dobře patrné, jaké komplikace způsobovaly americké útoky na cíle v okolí Dresden a protektorátu) a z 16. dubna

přiděleného objemu pohonných látek jde ve skutečnosti použít pouze 77, resp. 8 t látek B4 a C3, budou veškeré zásoby na letištích vyčerpány do večera 18. 4. 1945. Nejpозději 19. 4. bude muset být z nedostatku pohonných hmot zastaveno celkové nasazení („Gesamteinsatz“) Lfl.6, včetně vzdušného zásobování Breslau do doby, než se podaří dopravit přidělené transporty paliva do jejich cílových stanic a rozdělit je.¹⁵⁷ To byla, už druhý den sovětského útoku, skutečně závažná situace!

Velení Lw.Kdo.6, předpokládáme že s podporou OKL, začalo zároveň organizovat ve svém zázemí, tzn. na území pod správou Luftgau VIII, dovoz paliva ze všech zdrojů. Na zástupce OKW, skupin armád Mitte a Südost, dopravních oddělení jednotlivých armád, úřadovny Luftgau VIII, VII, XVII a Dresden a Fl.H.Ber. Cottbus odeslalo zprávu o změnách tras konkrétních zásobovacích vlaků. Zdůvodnění bylo stejné – protože nepřijely veškeré slíbené transporty paliva, musí být nasazení leteckých sil od 19. 4. zastaveno. Z tohoto důvodu naléhavě žádalo všechny referenty Luftwaffe, aby pro zachování zásobování Breslau a operačního nasazení letectva, zařídili vše potřebné pro dopravení vlaků s palivem z příloženého seznamu. Následoval výpis sedmi konkrétních transportů, u kterých se původní cílové stanice (například Dresden-Klotzsche, Ehmen, Rostock) změnily na místa v zázemí Lfl.Kdo.6, tzn. Pilsen, Alt-Lönewitz, Prag-Gbell, Domaschin (Domašín, rozsáhlý sklad paliva v protektorátu). Přidaly se ještě dva další, původně směřované do Neuburg (Donau), nyní odeslané do Prag-Rusin a Domaschin. Celkem šlo o 1 065 t paliva B4, 846 t C3 a 826 t látky J2 (pro proudové stroje)¹⁵⁸.

Protivníci JG 6

Ve snaze o identifikaci protivníků JG 6 máme opět k dispozici tři základní druhy informací – zápisy konkrétních letců z JG 6, nároky jednotky na sestřely a vykázané ztráty.

Ani při nejlepší vůli nejsme schopni ztotožnit veškeré známé akce pilotů JG 6 s konkrétními protivníky ze sovětské strany. V případě souboje Hanse Siedera s 30 Jaky mezi 15:20–16:00 (SELČ), ve kterém inkasoval zásah do chladice své Dory, by tento mohl odpovídat nasazení Jaků a Il-2 ze 2. GŠAK, i když počet sovětských strojů nesouhlasí. Mezi 16:35–17:20 (tzn. 15:35–16:20 SELČ) absolvovaly jeho tři Jaky-1 a tři Jaky-9 ze 106. GIAP při doprovodu Il-2 v prostoru letiště Neuhausen souboje s celkem 12 Fw 190 (viz výše). Sověti nárokovali jeden Fw 190 sestřelený u Kahren. Siederem uvedený prostor Muskau–Weisswasser je od Neuhausenu vzdálen přibližně 20 km.

Úder čtyř Fw 190, zaznamenaný příslušníky 155. GŠAP (9. GŠAD/1. GŠAK) během jejich útoku čtyř Il-2 na pozemní vojska v prostoru Sellessen–Neuhausen severně od Spremberg (v čase 13:35–14:00 MČ), může odpovídat zápisu o „Feindflug“ příslušníka I./JG 6 mezi 12:36–13:17 SELČ (tedy 13:36–14:17 MČ). V souboji se stíhací ochranou čtyř Jaků-1 měl být jeden Fw 190 sestřelen.

Vzlet na ochranu letiště ve Welzow („Platzschutz“) mezi 14:35–14:51 nelze nijak konkrétně přiřadit, protože letiště se nacházelo pouze 10–20 km od míst sovětských útoků na Drebkau, Neuhausen nebo Spremberg. Němečtí stíhači tak mohli vystartovat k jakékoliv skupině sovětských letadel pohybujících se v okolí. Přitom šlo o prostor hlavního náporu Sovětů. Nějaký záznam o cíleném útoku na Welzow v tomto čase není.

Onen piloty II./JG 6 zaznamenaný souboj s Jaky-3 mezi 9:43 a 10:35 SELČ (tzn. 10:43–11:35 MČ), včetně poznámky o sestřelu dvou z nich piloty Klimsekem a Hoffmannem, by mohl souviset se ztrátou dvou Jaků-3 od 32. IAP (5. IAK). Dokumenty sboru stručně konstatují, že ppor. Uskov byl sestřelen flakem při pronásledování letounů protivníka (byl tedy v boji), dopadl 7 km severozápadně

od Rothenburg. Letec zahynul. Dále se z bojového letu nevrátil por. Otarišin, i když není jasné, zda se jednalo o stejnou akci. Jednotka si žádný Fw 190 nenárokují a pochopitelně tuto nepřilíh úspěšnou akci nijak podrobněji nekomentuje. Dva ztracené Jaky ale dobře korespondují se záznamy II./JG 6 a také Hermý Härtela.

Od II. Gruppe máme ještě k dispozici záznam o letu na ochranu letiště mezi 10:47–11:05. Sovětské dokumenty nějaké napadení letiště v Bautzen neuvádějí. Na jihu operovaly stroje stíhacího 5. IAK, například její 32. IAP nebo 91. IAP, záznamy o jejich letech k Löbau ale existují až z odpoledne. V úvahu přicházely i stroje 3. ŠAK, buď bitevní Il-2, nebo stíhací Jaky, ale i zde nemáme zprávu o jejich činnosti v tomto čase.

Nahlášená vítězství JG 6 přinášejí více možností. Poměrně dobře odpovídají nároky I./JG 6 v případě čtyř sestřelených a dvou poškozených P-39. Oběťmi se staly zřejmě ony čtyři stroje z 211. GIAP (6. GIAK), jež se nevrátily z bojového letu. Letci Nedveckýj, Menšikov, Ščadenko a Glebov zůstali nezvěstní. Útvar ale tento den hlásil pouze jeden souboj dvou P-39 se dvěma Fw 190, který navíc dopadl bezvýsledně. Vysvětlení by mohlo spočívat ve faktu, že čtveřice nezvěstných Airacober tvořila samostatnou skupinu, která byla zcela zlikvidována. Pak by pochopitelně žádné informace o souboji s nepřítelem jednotka neměla. K obětem I./JG 6 náležel i příslušník 16. GIAP gard. ppor. Senišov, sestřelený „zezadu, zespoda“ při volném lovu Focke-Wulfem. Časy ztrát ale Sověti nezaznamenali. Do soubojů s Focke-Wulfy se ale dostaly i další jednotky 6. GIAK vyzbrojené Airacobrami, a i když žádné vlastní ztráty neutrpěly, nemůžeme vyloučit, že se dostaly do střetu s JG 6, která následně ohlásila své nároky. Přesto zůstávají výše uvedené P-39 z 211. a 16. GIAP nejpravděpodobnějšími oběťmi.

I. Gruppe tohoto dne nárokovala i pět sestřelených La-5, ale jediný sovětský útvar postrádající tento typ byl 482. IAP. Přišel o něj v souboji se čtyřmi Fw 190 u Döbern mezi 17:50–19:05 (MČ), jak jsme uvedli dříve. Soubojů s Focke-Wulfy ale absolvovali letci na Lavočkinech více. Již zmíněný 482. IAP ve třech z nich (vzlety v 11:08; 16:30 a 18:20 MČ) nárokoval po jednom Fw 190 u Gross Döbbern (kpt. Landik, dopad nepřítele 2 km JZ od Gross Döbbern), u Mattendorfu (npor. Somov) a poblíž Laubsdorfu (kpt. Landik, 12 km JV od Cottbus). K tomu se přidal ještě gard. npor. Lebčenko z 2. GIAP se sestřelem Fw 190 (mezi 10:46–11:26 MČ), jenž dopadl 12 km jihozápadně od Forstu. Víme tedy minimálně o těchto dalších čtyřech soubojích Lavočkinů s Fw 190 nad oblastí nasazení I./JG 6. Výše uvedené nároky pocházejí pravděpodobně právě z nich, reálné ztráty jim ale neodpovídaly.

Nárok II./JG 6 na sestřel Il-2 pravděpodobně odpovídá již zmíněnému přepadu vzlétající šestice Šturmoviků ze 144. GŠAP (1. GŠAK) nad letištěm Pitschkau, žádnou jinou ztrátu tohoto typu způsobenou stíhači totiž sovětské bitevní útvary neuvádí. Musíme ale zůstat v rovině pravděpodobnosti, protože jiné napadení nepřítelem nahlásila skupina čtyř Il-2 z 155. GŠAP (1. GŠAK) pod velením gard. npor. Purgina. Měla za úkol útočit na protivníka při přepravě přes řeku Spree mezi Sellessenem a Neuhausenem. Byla atakována čtyřmi Fw 190, čtveřice doprovodných Jaků-1 pod velením gard. kpt. Andrianova ale útok odrazila a jeden Fw sestřelila. Nicméně byl jeden střelec Il-2 raněn a jeden Il-2 střelbou poškozen. Také mezi dalšími ztracenými Il-2 a Il-10, celkem jich Sověti odepsali deset a náležely 1., 2. GŠAK a 3. ŠAK, jsou neznámé příčiny („nevrátil se z bojového letu“),¹⁵⁹ takže příslušnost nárokováného Il-2 není prozatím jistá. Navíc, čtyři Il-2 nahlásili jako sestřelené i piloti I. a III./SG 77.¹⁶⁰

Ve zbylých případech, tzn. tří Jaků-9 nárokových I./JG 6 a tří Jaků-3 nárokových II./JG 6, nejsme schopni určit případné oběti. Ve vzdušném souboji byl sestřelen Jak-1 ze 106. GIAP

(2. GŠAK) u Sommerfeldu (Lubsko), jeho pilot ppor. Koržikov, vyskočil na padáku a 18. 4. se vrátil k jednotce.¹⁶¹ Dále však po jednom Jaku-9 postrádaly 355., 306. a 53. IAP (všechny jednotky ze 181. IAD/3. ŠAK),¹⁶² „ztratily se v prostoru cíle“ a jeden Jak-3 ze 32. IAP (5. IAK) se „nevrátil z bojového letu“.¹⁶³ Minimálně jeden z nich, ppor. Ptuščenko z 306. IAP, zmizel při souboji skupiny 18 Il-2 a 12 Jaků-9, napadených mezi 18:25–18:45 (MČ) osmi Fw 190 v prostoru Petershain (7 km SZ od Niesky). Střelec st. serž. Radčenko jeden Focke-Wulf sestřelil, dva další nárokovali stíhači 306. IAP.¹⁶⁴

Všechny výše uvedené Jaky se mohly stát oběťmi pilotů JG 6, samozřejmě v případě, že nahlášený nárok skutečně znamenal sestřel protivníka. Devět pravděpodobných sestřelů Jaků ale nárokovala i III./EJG 1 při poplachových startech a doprovodných letech a také, z letiště v Görlitz výjimečně operující*, I./JG 52 s dalšími osmi nároky Jaků-9.¹⁶⁵ Oproti skutečně ztraceným, resp. v sovětských záznamech dohledatelným, šesti Jakům-1, -3 a -9, vykázala německá strana čtrnáct jistých a devět pravděpodobných nároků. Pravdou zůstává, že do bojů tento den zasáhlo nejméně čtrnáct jednotek 2. VA vyzbrojených Jaky, na obloze tedy byly zastoupeny nejvíce.

Tři pohřešované Fw 190 z JG 6 by mohly být mezi Focke-Wulfy, v uvedených hlášeních sovětských leteckých jednotek, nicméně německé záznamy neuvádí příčinu jejich zmizení. Jednotka tedy nedokázala určit, za jakých okolností o stroje přišla. Minimálně dva Fw 190 byly ztraceny před polednem, zhruba v rozmezí 11:00–11:30 (tedy 12:00–12:30 MČ).¹⁶⁶ Ze známých sovětských údajů by tomu odpovídaly následující souboje. První by mohl být let čtveřice Airacober ze 104. GIAP (6. GIAK), která vzlétla pod vedením gard. pplk. Bobrova v 11:35 a přistála ve 12:25 (MČ). V souboji nad Preschen nárokovaly tři Fw 190 (viz dříve). V úvahu ale připadají i střety pilotů Lavočkinů z 2. GIAP (vzlet v 11:14 (MČ)) a ze 428. IAP se vzletem v 11:08 (MČ), při nichž Sověti nárokovali po jednom Fw 190 (viz dříve). Oba časově odpovídají ztrátám u JG 6. Jak jsme ale už několikrát zmínili, Sověti v dokumentech nezaznamenali časy všech svých nároků a letů.

O jednom případě překvapivě vypovídají dokumenty sovětských pozemních útvarů. V průzkumném hlášení štábu 4. gardové tankové armády ze dne 17. 4. je popsáno zadržení letce sestřeleného Fw 190 v prostoru Tschernitz (7 km severozápadně od Muskau, tzn. v místech operací JG 6). Ten při výslechu uvedl, že: „je pilotem eskadry ‚HORST WESSEL‘, která byla 1. 1. 1945 převelena ze západní fronty do prostoru Neu Welsow (15 km severozápadně od Spremberg). Eskadra je složená ze tří skupin, každá má 40 letadel Fw 190. Skupina (zveno), ve které zajatec letěl, měla za úkol ochranu letiště v prostoru Cottbus. Velitel eskadry – major Parkon. (Zajatec zemřel na následky zranění)“. Mimo zkomoleného jména komodora Barkhorna údaje celkem odpovídaly skutečnosti. Bohužel žádné hlášení neuvádí jméno zajatce, ani zda se letci podařilo nouzové přistání nebo vyskočil na padáku, ani zda byl sestřelen flakem nebo v souboji. Utržená zranění ale nepřežil. Událost nepochybně popisuje fatální osud jednoho z pohřešovaných pilotů I./JG 6, buďto Fw. Bayersdorfera, Fhr. Bretthauera, nebo Ogefr. Brandta.

Vedle ztrát v leteckých soubojích se pochopitelně se nabízí druhý nebezpečný protivník – protiletadlové jednotky Rudé armády. Každá z útočících armád měla ve své sestavě několik protiletadlových pluků, zajišťujících krytí jednotek proti letectvu nepřítele. Vzhledem k poměrně úzkému prostoru útoku 1. ukrajinského frontu a nahuštění armád mezi, zjednodušeně řečeno,

* Ještě tento den se Bf 109 od JG 52 vrátily na letiště v Raudnitz. Letiště použily pouze jako předsunutou základnu při pomoci jednotkám v tomto prostoru.

Forst a Muskau (mimo 2. polskou armádu a 52. armádu), musela být koncentrace protiletadlových zbraní značná. Jen pro ilustraci se podařilo dohledat denní hlášení 6. gardové protiletectké divize (náležející do sestavy 4. gardové tankové armády), skládající se z 431., 432., 433. a 434. protiletadlového pluku. Pluky byly v tento den rozmístěny mezi Tschernitz a Klein Düben a celá 6. gardová protiletectká divize vykazala sestřely dvanácti Fw 190. Například 433. pluk zaznamenal postupně střelbu na 12 Fw 190 v 9:20, dva Fw 190 ve 12:05, 45 Fw 190 ve 13:10, osm Fw 190 ve 14:40, dva Bf 109 v 16:35, šest Bf 109 v 16:55, dva Bf 109 v 17:06 a jeden Fw 190 v 18:10 (vše v MČ). Sestřeleny byly dva Focke-Wulfy, první ve 13:15 (MČ) a druhý v 18:15. Podobně tomu bylo u 3. gardové tankové armády, kde jeden z jeho protiletadlových pluků, konkrétně 1394. protiletadlový pluk, pátil mezi 14:50–14:55 (MČ) z jeho pozic u Gross Bademeusel (7,5 km jihovýchodně od Forstu) na skupinu dvanácti Fw 190 a jeden sestřelil. Další střelbu vedl okolo 11:00 na osamocený Fw 190 a v 18:00 na skupinu šesti Focke-Wulfů. K tomu můžeme připočítat ještě čtyři sestřely nahlášené tentokrát 13. armádou, jde však o celkově zaznamenané pády letadel, bez rozdílu, zda jde o úspěch protiletadlovců nebo vlastních stíhačů. Všechny uvedené armády byly součástí hlavního směru náporu fronty.

Činili se ale také protiletadloví dělostřelci 1346. protiletadlového pluku, rozloženého na jihozápadě Niesky (náležel do 52. armády) a 17. 4. 1945 nárokovali po palbě na dvojici Fw 190 v 16:25 (MČ) jeden z nich. V tomto prostoru ale operovaly Focke-Wulfy II./SG 4, která tento den žádnou ztrátu neutrpěla.¹⁶⁷

Hlášení o sestřelech protiletadlovým dělostřelectvem jiných armád jsme neobjevili, to však neznamená že k nim nedošlo. Údaje tohoto typu jsou v dokumentech totiž značně nesourodé a každá z armád je vykazovala jinak, pokud vůbec. Všechna místa výše uvedených konkrétních nároků protiletadlových jednotek sovětských armád (mimo 1346. protiletadlového pluku z 52. armády) leží na území, kde operovala celý den i JG 6. Pokud samotné německé dokumenty podrobnosti ztrát neuvádějí, musíme brát PVO jako rovnocennou příčinu ztrát ke vzdušným soubojům. Zejména proto, že JG 6 často zahajovala svoji činnost nad bojištěm útokem na pozemní cíle.

Po vynesení výše uvedených údajů do mapy (v tištěné publikaci na straně 36) je zřejmé, jak se známé operační prostory sovětských jednotek od 2. VA shodují s oblastmi nasazení JG 6 a dalších útvarů VIII. Flg.Korpsu. Pro kompletnější představu byly do mapy doplněny i ostatní německé jednotky nasazené zde tento den.

18. 4. 1945

Další den, **18. dubna 1945**, pokračovaly boje pozemních sil s neztencenou měrou. Na hlavním směru dokázaly sovětské síly opět postoupit o několik kilometrů dále a vytrvale se blížily k Sprembergu. Na jihu ale polské a sovětské síly dospěly až před Bautzen, přibližně k vesnici Niederkaina. Ta už ležela západně od letiště Bautzen, protože to se rozkládalo u vsi Litten. Do večera tohoto dne tak padlo do sovětských rukou. Zároveň ale pokračoval i útok Němců od Görlitz. Ze sovětské strany jej pomáhalo bránit 100 šturmovíků od 3. ŠAK, které se staly cílem skupin 4–6 Fw 190 a Bf 109. Linie postupu, dosažená sovětskými vojsky 18. 4. 1945, je patrná z mapky v tištěné publikaci na straně 43. Situace se pro Němce začala stávat kritickou nejenom z pohledu pozemních bojů, ale i základnen Luftwaffe, položených přesně ve směru sovětského náporu. Vedle Bautzen-Litten na jihu to bylo i Welzow severněji.

V popisu tohoto dne jsme zvolili opačné pořadí a nejprve se zaměříme na obránce, tzn. německou stranu. Bojový rozkaz Lfl. Kdo.6 Nr. 216 pro 18. 4. předpokládal:

- *Další zesílení tlaku nepřítele proti Brnu, před pravým křídlem 1. Pz.Arme (Pz.AOK 1).*
- *Vedení útoků jihovýchodně od Rothenburg v dosavadním rozsahu.*
- *Že v prostoru vlonu mezi Muskau a Forst se bude nepřítel zaměřovat z obou stran na dálnici. Pravděpodobně se bude snažit vynutit si další průlom na západ pomocí dalších Pz sil. Očekává se silné využívání letectva.*
- *VIII. Flg.Korps měl podpořit:*
- *„Silnými“ silami prostor jižně od Forstu z obou stran dálnice k zachování soudržnosti fronty. Přitom bude podnikat zvláště útoky k uzavření nastalých mezer ve frontě.*
- *Obranný boj proti vpřed na Brno vysunutým hrotům nepřítele.*
- *Frontu jihovýchodně Rothenburg a Breslau jen v nejkrajnější krizi, s ohledem na stavy paliva.*¹⁶⁸

Ve skutečnosti vyslal VIII. Flg.Korps do vzduchu 309 bitevních, 92 stíhacích a 31 průzkumných strojů (432 letadel) a účastné jednotky si nárokovaly 27 vítězství při 25 ztrátách. Mimo dále popsanou JG 6 si tři vítězství nad Il-2 nárokovala III./EJG 1 a jeden Jak-9 přidala I./SG 77.¹⁶⁹ Je vidět postupně se zvyšující aktivita Luftwaffe, a to i přes problémy s palivem. Do bojů tento den zasáhly v podstatě stejné německé útvary – I. a II./JG 6 a III./EJG 1, doplněné bitevními St, I., II. a III./SG 77, 9./SG 77*, St a II./SG 2, II./SG 4 s Fw 190 a 10.(Pz)/SG 77 s Ju 87.

V denním hlášení z 18. dubna 1945 uvedla I./JG 6 nasazení 36 Fw 190, které prováděly volné stíhání a doprovod pro bitevní stroje (jednalo se o III./SG 77) v prostoru východně od Cottbus a u Spremberg (pro dokreslení situace – Spremberg je od Welzow přibližně 15 km východně), tedy znovu přímo v cestě hlavního náporu 1. ukrajinského frontu. I./JG 6 nárokovala tento den účtyhodných 21 sestřelených strojů nepřítele (dva Pe-2, tři Jaky-3, dva Jaky-9, pět Il-2, šest La-5 a tři Airacobry) a pravděpodobně sestřel jednoho Pe-2, sama vykazovala ztrátu tří strojů (jeden zřícený po chybě obsluhy, evidentně vinou pilota), dalších pět bylo hlášeno jako pohřešovaných. Z letového personálu zahynul Uffz. Meurer, zřejmě onen chybující pilot, další dva se zachránili padákem a pohřešováno bylo pět letců. Většina německých vítězství 18. dubna 1945 tedy pocházela od JG 6. S výše uvedenými hlášeními koresponduje záznam letu Uffz. Siedera z I./JG 6 mezi 12:44–13:10 (SELČ). Po hotovostním startu z Welzow na Fw 190, „9“ se při volném stíhání u Welzow střetl s 12 Airacobrami, z nichž jednu „účinně ostřeloval zepředu šesti zásahy“ a dále donutil nouzově odhodit pumy čtyři Il-2.¹⁷⁰ Piloti I. Gruppe ale operovali již dříve. Zaznamenaný máme nasazení mezi 10:14–10:32 (pravděpodobně na ochranu letiště), dále mezi 11:33–12:15 doprovodný let k Forstu, při kterém došlo na souboj s Airacobrami a jedna byla hlášena jako sestřelená, a opětovně obranu letiště s dalším soubojem s P-39 mezi 15:25–16:05.¹⁷¹ Je zřejmé, že se fronta dostala do samé blízkosti základny I./JG 6, protože operační lety trvaly někdy jen čtvrt hodiny.

II./JG 6 přispěla nasazením 28 Fw 190 „při přesunu“ („Verlegungsinsatz“) a nárokovala sestřel jednoho Jaku-3 a jedné Airacobry. Bohužel neznáme přesnější lokalitu nasazení. Odepsala však jeden stroj (pilot se zachránil výskokem), další byl poškozen při přistání na břicho.¹⁷² Jeden z pilotů si zaznamenal let mezi 15:40–16:00 se soubojem s Jaky.¹⁷³

Vraťme se k onomu nasazení II./JG 6 „při přesunu“. Tento den skutečně hlásil operační štáb Lfl.Kdo.6 uskutečněný nebo probíhající („Durchgeführte Verlegungen“) přesun II./JG 6 (z Bautzen) do Welzow,¹⁷⁴ tedy k ostatním částem JG 6. Potvrzují to i letové deníky pilotů.¹⁷⁵ Jak jsme uvedli, letiště v Bautzen obsadil už v tento den

* 9./SG 77 je uváděna zvlášť, protože byly její Fw 190 vyzbrojeny raketami Pz.Blitz.

večer nepřítel, a to se tak stalo nepoužitelné. Pokud ještě II./JG 6 hlásila vzlety z této základny, musely ji německé stroje opouštět doslova „před hlavními protivníky“. Pozemní personál následoval letecké síly v osobních a nákladních autech na sever do Welzow a také on unikl na poslední chvíli.¹⁷⁶ Navíc, trasa konvoje, jež pravděpodobně protínala město Hoyerswerda, vedla nebezpečně blízko čelním jednotkám Sovětské armády. Ty večer dosáhly vesnice Burghammer, přibližně 7 km severovýchodně od Hoyerswerdy. Rozhodně se jednalo o nebezpečný přesun mezi vlastními ustupujícími pozemními útvary.

Je zajímavé porovnat, kam byly přeloženy další útvary z Bautzen-Litten. II./JG 6 jej sdílela s průzkumnou NAG 15 (její 1. a 2. Staffel), s noční průzkumnou 12./13. a celek doplňoval Pz.Aufkl.Schwarm 5 v Bautzen-Briesing.¹⁷⁷ Stejný dokument, který uvádí přesun II./JG 6 do Welzow, zaznamenal přeložení 1. a 2. Staffel NAG 15 do Reichenberg (Liberec), tzn. na jih a 12./13. do Dresden-Klotzsche, tzn. na jihozápad. O přesunu Pz.Aufkl.Schwarm 5 hovoří až dokument z 19. 4. 1945 a jeho nové působíště bylo také v Liberci. Jednotky zřetelně směřovaly na jih do Sudetengau, pouze II./JG 6 se připojila ke zbytku jednotky ve Welzow.

Protivníci JG 6

Celková statistika činnosti útočící sovětské 2. VA za 18. duben uvádí 2 153 letů, při spatření 277 letadel nepřítelů a nárocích na sestřelení 67 Fw 190 a Bf 109 v 56 vzdušných bojích. Zároveň eviduje ztrátu 11 letadel sestřelených Luftwaffe, pěti strojů sestřelených flakem a dalších 11 pohřešovaných.¹⁷⁸ Podrobnější hlášení sborů a jednotek čísla poněkud upravila. Sbory (opět stejný výčet jako v předchozích dnech) nahlásily v souhrnu 1 947 vzletů, 50 soubojů, 78(!) vítězství, 9 ztrát od PVO a dalších 27 ztrát z ostatních příčin (hlášení 4. BAK ale chybí).

Z ruské strany se už zaměříme pouze na akce, ve kterých přicházela jako protivník v úvahu JG 6. Základními údaji budou pocho-pitelně nároky jednotky na sestřelené stroje protivníka (dva Pe-2, tři Jaky-3, dva Jaky-9, pět Il-2, šest La-5 a tři Airacobry), dále pak potvrzená nasazení pilotů JG 6, zaznamenaná v letových denících a vykázané ztráty.

Začneme u nároků sestřelů bombardovacích Petljakovů. Bombardovací 6. GBAP přivedly jeho úkoly do bezprostřední blízkosti Welzow. První střet proběhl ráno mezi 8:00–8:30 (MČ) v prostoru Cottbus–Vetschau–Spremberg za účasti devíti Pe-2 od 81. GBAP. Skupina byla ve výšce 2 300 metrů napadena šesti Fw 190, které sestřelily Pe-2 osádky gard. por. Belikanova a gard. ppor. Zacharenka. Ve 14:00 (MČ) nad Drebkau operovalo 18 Pe-2 od 82. GBAP. Po splnění úkolu byly napadeny stíhači a jeden Pe-2 zapálen. Pilot, gard. ppor. Ulkin, otočil letoun na východ, ale zřítel se v prostoru Graustein, 8 km východně od Drebkau. Jeden člen osádky se zachránil na padáku. Druhý Pe-2, gard. npor. Strelkova, byl napaden dvojicí Fw 190. Letoun utřel těžké poškození a pilot provedl „vynucené“ přistání na svém letišti.¹⁷⁹ V boji byl také 4. BAK, druhý bombardovací sbor s Pe-2 ve výzbroji, žádnou ztrátu ale neutřil. Z dostupných záznamů divizí a pluků (jednotek) vyplývá, že nepřítel dokonce nebyl vůbec spatřen. Výše uvedená čísla ztrát 81. a 82. GBAP jsou ve vzácné shodě s nároky pilotů I./JG 6 na dva sestřelené a jeden pravděpodobně sestřelený Pe-2.

JG 6 vznesla nárok na čtyři P-39, z toho tři I. Gruppe a jednu II. Gruppe, přičemž si jeden z pilotů I./JG 6 zaznamenal vítězství nad P-39 ve svém zápise o poledním nasazení při doprovodném letu mezi 11:33–12:15. Do leteckých soubojů zapletené Airacobry pocházely tradičně od 6. GIAK. Při 457 vzletech prodělaly 25 soubojů a nárokovaly 34 sestřelených Fw 190 a 8 Bf 109, dohromady 42 vítězství!

Jeho 23. GIAD vykazala celkem 13 vzdušných bojů, ve kterých sestřelila čtyři Bf 109 a šest Fw 190, ale přišla o tři P-39. Pilot jedné z Airacober, gard. ppor. Kalinkin od 21. GIAP, vyskočil po leteckém souboji v 16:42 (MČ) na padáku a vrátil se k jednotce, nicméně se tak stalo v boji u Senftenbergu se skupinou šesti Bf 109. Ty JG 6 nepoužívala. Nezvěstní zůstali dva letci od další jednotky divize – 211. GIAP, konkrétně gard. npor. Polujanov a gard. ppor. Kirilin. Zároveň ale jednotka v jediném vzdušném souboji tohoto dne (se dvěma Fw 190) nárokovala sestřel jednoho z nich gard. ppor. Meňšikovem u Stradow (6 km západně od Sprembergu). Poslední jednotkou této divize byl 69. GIAP, jehož piloti sestřelili celkem tři Fw 190 bez vlastních ztrát.¹⁸⁰

U druhé divize – 9. GIAD – máme nekompletní údaje, protože chybí záznamy 16. GIAP. V soubojích byla 9. GIAD úspěšnější než výše uvedená 23. GIAD, protože dva toho dne odepsané P-39 šly na konto flaku a jeden nouzově přistál pro zadření motoru. Její letci vznesli nárok na 18 vítězství v okolí Sprembergu, z toho 16 měly být Fw 190.

Poslední divize z 6. GIAK byla 22. GIAD a také se dostala do bojů ve stejném prostoru (Spremberg, Drebkau). Nevykázala žádnou ztrátu, naopak si, podle neověřených údajů, připsala devět Fw 190 a jeden Bf 109. Větší podrobnosti o jejích aktivitách ale scházejí.

Dostupné, podrobné záznamy deníků divizí 6. GIAK žádný střet v čase 12:33–13:15 (MČ) nepopisují, záznam z deníku letce I./JG 6 tedy nejsme schopni přiřadit k nějaké sovětské ztrátě. Boje 6. GIAK zaplatil celkovou ztrátou tři P-39 (jedna pocházela z 21. a dvě z 211. GIAP), dvou flakem a jeden P-39 poruchou. Z vykázaných ztrát P-39 tak na konto JG 6 přicházejí do úvahy ony dva nezvěstné stroje z 211. GIAP.

V severní části prostoru působení 2. VA bojovaly jednotky 2. IAK, vyzbrojené Lavočkiny, kterých I./JG 6 nárokovala šest. 2. GIAP (322. IAD) provedl celkem 59 vzletů, pluk zaznamenal tento den tři bojové ztráty – gard. ppor. Chmarskij byl sestřelen v souboji a vyskočil na padáku, gard. npor. Filippov a gard. ppor. Pilipovič se nevrátili z bojového letu. Dva další La-7 (ppor. Zavgorodnij a mjr. Majorov) havarovaly při přistání na letišti Benau (Bieneniów, 9 km severně od Sorau) a ani u nich nemůžeme vyloučit, že to bylo z důvodů poškození v boji. Na druhou stranu ale vykázal i nároky na sestřely. Například v 11:20 (MČ) vyslal do boje skupinu osmi La-7 pod velením gard. kpt. Košeleva a ve vzdušném boji s 16 Fw 190 v prostoru Spremberg si připsala sestřelení dvou z nich. Další skupina osmi La-7 v čase mezi 12:57–13:53 (MČ) nárokovala dva Fw 190 mezi Neuhausen a Kahsel. Jeden Focke-Wulf sestřelil gard. kpt. Marčenko, druhý gard. por. Galič.

Lavočkiny La-7 od 482. IAP ze stejné divize přidaly další dvojici sestřelených Fw 190 při celkem 53 vzletech. Osm La-5 z 482. IAP (322. IAD), které odstartovaly v 11:50 (MČ) do prostoru Forst–Cottbus–Döbern, se ve výšce 2 500 m střetlo se skupinou čtyř Fw 190 a v následném vzdušném boji sestřelil kpt. Landik vedoucí Focke-Wulf. Letoun dopadl v prostoru Forst. Druhý Fw 190 sestřelil npor. Chmeliček asi 5 km jihozápadně od Cottbus.¹⁸¹ Jednotka tento den neutřila žádnou ztrátu*.

Jeden ztracený La-7 přiznal také 5. GIAP (2. GŠAK), když gard. kpt. Popkov utřel poškození ve vzdušném souboji a musel nouzově přistát u Mattendorfu (10 km jihozápadně od Forstu). Popkov ale „vyrovnal účet“ nárokováním dvou Focke-Wulfů u Gallinchenu (jižně u Cottbus), a ještě další tři letci 5. GIAP nahlásili tento den vítězství nad Fw 190.

* Poslední jednotka této divize 937. IAP byl mimo operační činnost.

Zbývající divize (sbor) s touto výzbrojí, tzn. 8. GIAD se 40., 41. 88. GIAP (z 5. IAK), provedl z důvodů špatného počasí pouhých 8 vzletů, navíc zřejmě do prostoru Schweidnitz.¹⁸²

Všechny I./JG 6 nárokováné „La-5“ tedy pocházely z výše popsaných 2. GIAP a 5. GIAP. Celkem šest I./JG 6 nárokováných „La-5“ víceméně odpovídá výše popsaným třem ztraceným a dvěma havarovaným La-7 od 2. GIAP a jednomu poškozenému a nouzově sedlému La-7 od 5. GIAP. Sovětští piloti se ale nedali zadarmo a dohromady vznesli nároky na jedenáct Fw 190. Zda některé z nich odpovídaly ztrátám JG 6, ale nejsme bohužel z dostupných dokumentů schopni určit. Z dále uvedených skutečností se zdá, že nikoliv a Lavočkiny skórovaly spíše vůči bitevním Focke-Wulfům.

Bitevních Il-2 ztratili Sověti ve skutečnosti šestnáct(!). Zatímco 1. GŠAK zaznamenal u svých šesti jako příčinu flak, 2. GŠAK už u třech, z celkových čtyř, udává letecký souboj, tedy napadení stíhači nepřítel. První dva pocházely z 5. GŠAD, jednotku bohužel neznáme. Stroj gard. ppor. Spiridonova a střelce serž. Derevjanka byl poškozen střelbou stíhačů a nouzově přistál 2 km jihovýchodně od Koło (15 km jihovýchodně od Guben). Osádka se vrátila k jednotce. Stejně štěstí neměl gard. por. Černega se střelcem serž. Bachmutovem, jejichž letoun po útoku stíhačů dopadl v prostoru Gross Ossnig (18 km severovýchodně od Welzow). Třetím postiženým byl Il-2 z 6. GŠAD, který u Gross Ossnig napadla skupina čtyř Fw 190. Gard. ppor. Samsonov a střelec serž. Rosljakov nouzově přistáli poblíž Drieschnitz (14 km jihozápadně od Forstu). S přihlédnutím k prostoru nasazení v okolí Forstu, byly právě tyto Il-2 s velkou pravděpodobností napadeny Focke-Wulfy z I./JG 6 (celkem nárokovala pět Il-2). Obě divize poslaly do vzduchu celkem 216 Šturmoviků.¹⁸³

Také tři odepsané Il-2 ze 3. ŠAK padly za obět stíhačům a událost vzácně zachytil deník jednotky 135. ŠAP. Skupina šesti Il-2, doprovázených čtyřmi Jaky-9, vedených npor. Šapliginem, útočila mezi 15:05–15:07 (MČ) na pozice vojsk v prostoru Görlitz, byla ale ve výšce 600–100 metrů napadena zezadu a zespodu stíhači (čtyřmi Fw 190 a čtyřmi Bf 109). Zpět se nevrátily tři osádky bitevníků, tedy celá polovina... * Popsaný boj byl ale zřejmě záležitostí Messerschmittů z III./EJG 1 (nárokovala právě tři Il-2), Focke-Wulfy z této skupiny mohly náležet bitevní jednotce. Ke Görlitz se JG 6 tento den podle dostupných údajů nedostala.

Jak jsme již naznačili, I./JG 6 nárokováné Il-2 náležely s velkou pravděpodobností do 5. a 6. GŠAD (2. GŠAK), konkrétní jednotky ale neznáme. V boji byly ale i všechny jednotky 1. GŠAK s Il-2 ve výzbroji (celkem 151 bojových letů) a protože působily ve stejném prostoru, mohly taktéž narazit na Focke-Wulfy z JG 6. Podle vlastních hlášení ale ve vzdušných soubojích neutrpěly žádnou ztrátu.

U nároků čtyř Jaků-3 a dvou Jaků-9 není možné určit, ze kterých jednotek a při jaké příležitosti se do soupisu dostaly. Scházejí nám totiž podrobnější data z německé strany, neznáme jejich časové ani územní lokace. Jednotky Jaků udávají ve svých hlášení sedm ztracených strojů, ale některé příčiny jsou nejasné. Dva Jaky-9 se nevrátily z bojového letu (306. a 728. IAP – ty ale můžeme vzhledem k operačnímu prostoru u Görlitz vyloučit), jeden Jak-3 sestřelil flak (115. GIAP), další dva Jaky-1 se nevrátily z bojového letu (106. nebo 107. GIAP), jeden Jak-1 byl poškozen v souboji (také 106. nebo 107. GIAP) a jeden Jak-1 od 106. GIAP utřel poškozen v souboji, kpt. Penjaz musel vyskočit, ale vrátil se

k jednotce. Protože pouze bitevní I./SG 77 vykazala v tento den sestřel dalšího Jaku-9 (jednoho), většina výše popsaných ztrát musela jít na vrub I. resp. II./JG 6 (tři Jaky-3 a dva Jaky-9 resp. jeden Jak-3). Znovu musíme konstatovat, že se do bojů zapojilo všech čtrnáct jednotek 2. VA vyzbrojených Jaky.

Ani jejich letci nezůstali nepříteli nic dlužni a vznesli nároky na celkem 19 sestřelených Fw 190. Například deník 2. VA zaznamenal toho dne ve 12:55 (MČ) vzlet dvojice Jaků-3 od 1. GIAP (2. IAK.), která se v okolí Kiebusch (Kibuš) setkala se čtyřmi Fw 190. Focke-Wulfy boj nepřijaly. Další čtveřice vzletla v 15:50 (MČ) s úkolem ochrany přeprav přes řeku Spree v prostoru Kiebusch jižně od Cottbus. Zde došlo ke vzdušnému boji s dvojicí Fw 190. První sestřel ohlásil gard. ppor. Kalugin, Focke-Wulf dopadl v prostoru Drebkau. Vedoucí skupiny, gard. mjr. Malinovskij, zaútočil na druhý Fw 190 a ten se zřítíl v prostoru 2 km severně od Drebkau.

115. GIAP (2. IAK) vyslal ve 12:58 (MČ) pod vedením gard. pplk. Lobova, velitele 7. GIAD, dvojici Jaků-3 na volný lov do prostoru Forst–Cottbus. U Komptendorfu napadli skupinu 12 Fw 190 a oba si připsali po jednom sestřeleném Focke-Wulfu. Další skupina čtyř Jaků-3, která odstartovala v 15:20 (MČ), zaútočila v prostoru Drebkau na deset Fw 190. Vedoucí, gard. por. Kurilov, sestřelil vedoucí Focke-Wulf. Druhý Fw 190 sestřelil gard. ppor. Sachtarev. Ten se zřítíl v prostoru Drebkau. V průběhu boje přidal Kurilov ještě jeden Focke-Wulf u Gross Döbbern. Vedoucí druhé dvojice, gard. por. Pereveslov v boji se šesti Fw 190 jeden sestřelil nad jižním okrajem Cottbus. Celkem v tomto střetu nárokovali letci čtyři Fw 190! Později, v 16:15 (MČ), gard. npor. Novoselov vzletl v čele čtyř Jaků-3 s úkolem doprovodu Pe-2 do prostoru Drebkau. Zde napadli skupinu dokonce 16 Fw 190, donutili je odhodit bomby a ustoupit na západ. Novoselov sestřelil jeden Fw 190, který dopadl 4 km severozápadně od Drebkau, další letci sestřelili ještě dva Fw 190. A nakonec čtveřice Jaků-3 od 115. GIAP pod vedením gard. por. Frolova vzletla v 16:25 (MČ) a v prostoru přeprav jižně od Cottbus ohlásila vzdušný boj s osmi Fw 190. Frolov prvním útokem sestřelil jeden Fw 190 a ten se zřítíl 5 km jihovýchodně od Cottbus. Jaky přistály na svém letišti v 17:00 (MČ). Poslední dvě operace 115. GIAP by mohly odpovídat záznamu v deníku pilota II./JG 6 o nasazení mezi 15:40–16:00 (SELČ) a soubojem s Jaky. Pravděpodobně šlo o krátký vzlet na obranu základny. Pro 115. GIAP byl 18. duben 1945 úspěšný, neboť v odpoledních hodinách, zhruba mezi 13:00 až 17:00 (MČ), ohlásili jeho letci deset vzdušných vítězství nad Focke-Wulfy. Přitom postrádal pouze onen jediný Jak-3, když byl gard. por. Unanov sestřelen flakem u Forstu.

Všechny výše uvedené souboje se odehrály v prostoru Brantz – Kahsel – Drebkau – Gross Döbbern, tedy mezi Welzow a Cottbus. Pravděpodobnost střetu s JG 6 zde byla vysoká.

Podívejme se nyní na 18. duben 1945 z pohledu ztrát JG 6. Ztotožnit priznané ztráty JG 6 se sovětskými nároky je prakticky nemožné. Soustředíme se alespoň na záznamy, uvádějící vítězství nad Fw 190 v těsném okolí základny ve Welzow (v sovětských pramenech vedenou jako Neu-Welzow). Jeden ztracený Fw 190 z I./JG 6, jehož pilot se zachránil na padáku, můžeme dát do souvislosti s nárokem gard. ppor. Lepeeva z 21. GIAP v prostoru Welzow. Focke-Wulf je německou stranou hlášen jako jistě ztracený, jednotka tedy znala jeho osud, čemuž by blízkost základny nahrávala. Je to zřejmě střet, zaznamenaný H. Siederem v jeho deníku jako akce mezi 12:44–13:10 SELČ se soubojem s 12 P-39. Tomu by odpovídal i velice krátký čas Siederovy akce. ** 23. GIAD hlásila:

* Přitom bitevní letci stejné jednotky zaznamenali i jiné chování nepřátelských stíhačů. Při útocích skupin Il-2 v 14:50–14:55 (MČ) zpozorovali dva Fw 190, v 16:30–16:35 (MČ) další dva, ale ani v jednom případě nezaútočili. Je zřejmé, že velkou roli hrála konkrétní situace a od ní odvozená agresivita stíhačů Luftwaffe. Vzhledem k naprostému přecíslení ze strany Sovětů, Němci při nevýhodných podmínkách neútočili. Pokud ale vznikla situace, kdy sovětské stroje převyšovali počtem, tedy takticky výhodná, dokázali způsobit nepříteli značné ztráty.

** Nicméně v úvahu přichází i pět ostatních jednotek (pluků) 6. GIAP s P-39, protože všechny byly tento den v boji, bohužel ale neznáme časy vzletů jednotlivých skupin letadel.

„Mezi 13:10–14:10, 8 letounů ‚Aerokobra‘ pod vedením gard. ppor. Bepalova, provedlo let na doprovod 9 bombardérů Pe-2 (pravděpodobně od 6. GBAK – pozn. autorů), které měly za úkol provést útok v prostoru Drebkau. Ve 13:40, narazila skupina při návratu od cíle v prostoru Neu-Welzow ve výšce 800 metrů na dvojici Fw 190. Gard. ppor. Sidelnikov a gard. ppor. Lepeev (skupina přímé ochrany) z chodu, svrchu, zezadu a z boku, pod rakurzem $\frac{3}{4}$ ze vzdálenosti 80–50 metrů, na dvojici zaútočili. Výsledkem útoku byl Fw 190 sestřelený vedeným (číslem) gard. ppor. Lepeevem jednou dlouhou dávkou. Letoun začal hořet a dopadl v prostoru Neu-Welzow. Spotřeba munice: 37 mm – 13 ks, 12,7 mm – 132 ks.“¹⁸⁴ Výška střetu naznačuje, že německé stroje zřejmě právě vzlétly.

Druhou jistou obětí I./JG 6 by měl být stroj, který dopadl na ještě relativně bezpečné německé území, protože je v záznamech Lfl.Kdo.6 uvedeno, že se letec zachránil výskokem. Mohl by jím být Fw 190 nárokován v 16:40 (MČ) u Senftenbergu gard. por. Carevem taktéž z 21. GIAP. „16:10–17:20 6 letounů ‚Aerokobra‘, vedoucí gard. por. Carev, provedlo vzlet na doprovod 8 bombardérů Pe-2, s úkolem provést útok v prostoru Senftenberg. Počasí: oblačnost 3–5/10, H 2 500–3 500 m, dohlednost 4–6 km. V 16:40, v prostoru cíle na H 1 200 m, potkali 6 Fw 190 s kterými zahájili vzdušný boj. V průběhu vzdušného boje gard. por. Carev, nacházející se ve skupině přímé ochrany, odrážející útok jednoho Fw 190 od našich bombardérů a druhý útok od svého čísla, gard. ppor. Gavrilova, sám zaútočil na letoun protivníka zezadu k okasu, z boku pod rakurzem $\frac{3}{4}$ ze vzdálenosti 100–70 m a jednou dlouhou dávkou sestřelil Fw 190. Letoun nekontrolovaně padal k zemi a dopadl hořící v pr. Senftenberg. Sestřel letounu gard. por. Carevem potvrdili piloti gard. ppor. Glicevič, gard. ppor. Gavrilov“¹⁸⁵. V 15:40 SELČ byla I./JG 6 opravdu ve vzduchu, jak o tom svědčí dochovaný zápis pilota I./JG 6, o boji s Airacobrai při obraně letiště mezi 15:25–16:05. Bohužel schází údaj o prostoru nasazení*. Nicméně Senftenberg leží jihozápadně od Welzow, Sověti tedy museli k tomuto cíli prolétat okolo Welzow. To se mohlo německým jednotkám jevit jako pokus o ohrožení základny a donutilo je to ke vzletu.

Třetí jistě odepsaný Fw 190 útvaru šel na vrub chybě pilota.

Jeden jistě ztracený Fw 190 ze II./JG 6 (i jeho pilot vyskočil) by mohl být obětí v souboji s Airacobrai vedenými gard. mjr. Dmitrijem Glinkou ze 100. GIAP. V tomto případě totiž víme jistě, že šlo o střet s JG 6, důkazem je poměrně vzácný snímek z fotokulometu Airacobrai gard. mjr. Dmitrije Glinky (100. GIAP) s nezaměnitelnou siluetou „dlouhonosého“ Focke-Wulfu. Boj se dočkal velmi podrobného vyličení v souhrnné zprávě 9. GIAD za duben 1945, protože byl využit jako příklad správného vedení podřízených ve vzdušném boji. Bohužel zcela schází záznam o čase.

Zpráva uvádí: „Na ochranu vojsk 4. GTA do prostoru severně od Spremburgu odstartovalo šest P-39 pod velením gard. mjr. D. Glinky. Skupina přiletěla do stanoveného prostoru ve výšce 2 500 metrů a velitel uviděl pod sebou 12 Fw 190 pod ochranou 4 Bf 109. Letouny útočily na pozemní vojska z kruhu. Po spatření protivníka přešel Glinka do útoku. Jako cíl si vybral jeden z Fw 190 a z vnitřní strany kruhu, svrchu, zprava, zezadu na něj zaútočil. Fw 190 se při pokusu vyhnout útoku dostal do vývrtky, kterou už nevybral a vrazil do země. Ostatní letouny pod neustálými útoky všech letounů skupiny opustily místo boje směrem na své území.

Po ukončení boje při nabírání výšky dostala skupina od radiostanice (pozemního) navádění informaci, že 2–3 km severně od Spremburgu útočí na pozemní vojska 10–12 Focke-Wulfů. Po

obdržení zprávy uviděl Glinka ve výšce 2 000 metrů asi 10 Fw 190, které z uzavřeného kruhu prováděly střemhlavé útoky. Skupina Airacober svrchu z vnitřní strany kruhu zaútočila a D. Glinka ze vzdálenosti 50 metrů zapálil jeden Fw 190. Ten, hořící, dopadl 2 km jižně od Spremburgu. Ostatní Focke-Wulfy odhodily pumy a opustily místo boje letem nad své území.

Po útoku skupina opět stoupala na výšku 2 500 metrů, když radiostanice (pozemního – pozn. autorů) navádění opět upozornila vedoucího na dvojici Bf 109. Dvě dvojice P-39 se na rozkaz velitele zapojily do boje s Messerschmitty a jedna dvojice pokračovala ve stoupání. V průběhu třech útoků D. Glinky jeden Bf 109 přešel do strmého klesání, které nevybral a vrazil do země. Vedoucí druhé dvojice gard. por. Dolnikov se levou bojovou zatáčkou dostal do vzdálenosti 70–100 metrů za druhý Bf 109, který dlouhou dávkou také sestřelil.“

Letouny sestřelené gard. mjr. D. Glinkou a gard. por. Dolnikovem byly zachyceny jejich fotokulometry. Fotografie z filmu z fotokulometu zřetelně ukazuje motorovou část a křídlo Fw 190D-9 se zásahy na náběžné hraně křídla. Zpráva byla doplněna i nákresem průběhu boje. Sověští letci se v průběhu tohoto letu dostali postupně do třech soubojů s různými německými skupinami. Podle líčení boje a fotografie, byly Fw 190 z JG 6 jistě cílem druhého útoku u Spremburgu, protože v něm Glinka Focke-Wulf zapálil, což je patrné ze snímku. První Glinkou napadená skupina Focke-Wulfů s ochranou Bf 109 pocházela pravděpodobně z nějaké bitevní jednotky, doprovod jim zajišťovaly nepochybně stroje ze III./EJG 1. 100. GIAP tento den přidal nároky na další čtyři sestřely a dvě poškození, tři oběti byly Fw 190. Navíc jednotka neutrpěla žádné ztráty.

Ostatní ztráty vede JG 6 jako nezvěstné a data jsou tedy nedostačující. Dva z těchto Fw 190 z I./JG 6 operovaly a byly ztraceny jako „Rotte“.¹⁸⁶ A dostupné sovětské záznamy skutečně obsahují několik záznamů o vícenásobných vítězstvích v jednom souboji. V úvahu přicházejí zejména tyto dva. V prvním letci Jakovenko a Sokolenko z 69. GIAP nárokovali v 16:50 (MČ) dva sestřelené Focke-Wulfy u Gross Ossnig (8 km jižně od Cottbus). „16:15–17:15, skupina 6 letounů ‚Aerokobra‘, vedoucí gard. mjr. Čiž, provedla vzlet na doprovod 9 letounů Pe-2, s úkolem provést útok v prostoru Cottbus. V 16:50, H-1 500 m, se jižně od Cottbus setkali se 4 Fw 190, nad sebou o 200–300 m. Dvojice z nich střemhlavým letem a bojovou zatáčkou zahájila útok na Pe-2. Dvojice letounů (vedoucí gard. ppor. Jakovenko) odrazila útok protivníka na Pe-2. Při přechodu Fw 190 do stoupání gard. ppor. Jakovenko spolu se svým číslem gard. ppor. Sokolenkem se přiblížili na 60–30 m a zaútočili na dvojici Fw 190. Výsledkem útoku svrchu, zezadu pod rakurzem $\frac{1}{4}$ byly sestřely Fw 190 – 2 letouny. Letouny dopadly v prostoru Gross Ossnig (8 km jižně od Cottbus).“¹⁸⁷

Druhou možností je střet letců 104. GIAP s dvojicí Fw 190 mezi 16:00 až 17:00 (MČ). První nárokoval Ryčaškov v prostoru Gross Döbbern, druhý pak Komelkov (byl to jeho 40. sestřel) u Klein Buckow, což je asi 10 km severovýchodně od Welzow. „V 16:00 odstartovala dvojice ‚lovců‘ Komelkov a Ryčaškov do prostoru jihovýchodně od Cottbus, kde objevili 3 skupiny po 9 Pe-2. Druhá skupina Pe-2 byla doprovázena šesti Kobrami (pravděpodobně šlo o stroje výše uvedené 69. GIAP – pozn. autorů). Na střední dvojici Kober zaútočila dvojice Fw 190. Komelkov a Ryčaškov varovali Kobry před nebezpečím a zaútočili na Fw 190, které dohnali v okamžiku, kdy zahájily palbu na vpředu letící Kobry. Komelkov se usadil přesně za ocasem vedoucího a Ryčaškov za ocasem jeho čísla, přiblížili se na vzdálenost 30–40 m, zahájili palbu a sestřelili oba Fw 190. Ryčaškovem sestřelený letou vzplanul, přešel do vývrtky a zmizel v dýmu v pr. Gross Döbbern. Fw 190 sestřelený Komelkovem (byl to jeho 40. sestřel) odhodil kabinu a zmizel v dýmu v prostoru Klein Buckow. Počasí: 5–7/10, na výšce 1 000–1 200 m, dohlednost 4–5 km.“¹⁸⁸

* Ve stejnou dobu a ve stejném prostoru byla i dvojice P-39 z 21. GIAP s piloty Aleksejevem a Kalinkinem, který byl v souboji se šestici Bf 109 sestřelen (viz text dříve).

Je ale nanejvýš pravděpodobné, že šlo o stroje JG 6. Všimněte si, že nad stejným prostorem a ve stejný čas operovaly dva sovětské útvary (všechny od 6. GIAP, ale různých divizí, 23. GIAD resp. 9. GIAD) a dokonce lze předpokládat, že výše uvedené záznamy zachycují stejnou událost. Gross Ossnig a Gross Döbbern jsou vzdáleny jen 3 km, shoduje se i čas a počty sovětských letadel v napadené skupině. Opět je zřejmé, že Sověti dokázali oblast svého útoku zcela pokrýt svojí leteckou podporou*.

Jeden z nezvěstných Fw 190 z I./JG 6 nouzově přistál u Drebkau. Tam hlásili vítězství především piloti Jaků-3 od 115. GIAP, resp. 1. GIAP (viz nároky na čtyři sestřelené Fw 190 v okolí Drebkau, popsané dříve).

Jak jsme už zmínili, jednotky 2. VA nárokovaly celkem 67 sestřelených Fw 190 a Bf 109, pokud bychom sečetli nároky jednotlivých sborů, vzroste číslo dokonce na 78 letadel. Němci ale v tomto prostoru přiznali ztrátu osmi Fw 190 z I./JG 6 (z toho pět pohřešovaných), jednoho ztraceného a jednoho poškozeného Fw 190 ze II./JG 6, o dalších 17 Fw 190, z toho 8 sestřelených, 9 nezvěstných a 4 poškozené, přišly bitevní Geschwader. Celkem 26 sestřelených a pohřešovaných letadel, v tento den však včetně 23 pilotů.¹⁸⁹ Pochopitelně to byly těžké ztráty, nárokům druhé strany ale neodpovídají. Také u I./JG 6 nelze hovořit jinak než o těžkých ztrátách, protože jistě přišla o jednoho zabitého a pět pohřešovaných pilotů. Vzhledem k poměru sil byly samozřejmě ztracené letouny a především piloti, mnohem bolestnější pro Luftwaffe.

19. 4. 1945

Přes veškerou snahu pozemních sil Heeresgruppe Mitte a její Pz.AOK 4 se 1. ukrajinský front probíjel kupředu. Padl Spremberg a severně a jižně od něho se Sověti posunuli ještě dále. Základna ve Welzow se dostala příliš blízko fronty, sovětské jednotky stály večer tohoto dne asi 8 km severně i jižně od ní.

V jižním úseku směřovaly polské jednotky, se stále více odhaleným levým bokem, vytrvale na Dresden. Jejich žádost o zastavení postupu na Dresden byla velením 1. ukrajinského frontu 20. 4. 1945 zamítnuta.

Na vše zareagovalo velení Lfl.Kdo.6 svým rozkazem pro operace na 19. 4. 1945. Shrnuje v něm celkovou pozemní situaci, kdy jasně označuje za hlavní prostor bojů území mezi Muskau a Forstem, a to i přes silný tlak i ve směru na Bautzen. Nezapomíná ani na frontu v okolí Brna, ale všechny síly se měly napřít na hlavní směr bojů. VIII. Flg.Korps obdržel rozkaz, aby do bojů nasadil všechny možné a doletu schopné síly, i za cenu vyčerpání jakéhokoli množství paliva a využití mezipřistání nebo operací z předsunutých ploch. Těžiště operací bylo stanoveno v místě vlnu (sovětských jednotek) u Sprembergu, vedle toho i nad Bautzen. Cílem bylo „zničení nepřítele“. Jakéhokoli změny na bojišti, obzvláště pozice nepřátelských obrněných a mechanizovaných svazků, měly být podchycovány skrze letecký průzkum a okamžité potírání. V jižním prostoru v okolí Brna měl VIII. Flg.Korps pokračovat v podpoře obranných bojů dle možností vyplývajících ze stavu pohonných hmot.¹⁹⁰

Na neutěšenou situaci ohrožených základen ve směrech sovětských a polských útoků zareagovalo velení Lfl.Kdo.6 souborem příkazů o jejich přesunech. Všechn postradatelný personál, spolu s těžkým zařízením se musel neprodleně přemístit na náhradní/nouzové plochy/letiště („Ausweichplätze“). Pouze nejlepší nebo nezbytný personál („Spitzenpersonal“) měl zůstat na současných základnách a pro jeho odvoz měly být připraveny, s pomocí

O.Qu./TTE, transportní Ju 52. Při nepříznivé pozemní situaci (myšlen další sovětský postup na západ k Labi) měly za všech okolností zůstat zachovány bojové síly leteckých útvarů v protektorátu. V současné době využívaná letiště severně od Sudet musela být udržena v provozu tak dlouho, jak to pozemní situace dovolí, a to i za cenu, že padnou do rukou nepřítele nedostatečně zničená. Záměrem těchto opatření byla možnost podnikat protiútoky do boků nebo i zad sovětských jednotek.¹⁹¹

Výše uvedená nařízení jsou neobvyklá, jak letecký způsob přesunu personálu leteckých jednotek, tak i využívání základen do poslední chvíle a svědčí o kritické situaci na frontě. Změna oproti rozkazu z 6. dubna 1945 je zřejmá. Shodou okolností se jako první dotkla letiště JG 6.

Vzhledem k situaci před Welzow vydalo operační velení Lfl.Kdo.6 dne 19. 4. 1945 rozkaz o okamžitém přesunu kompletní JG 6 (Stab, I. a II. Gruppe) z Welzow do Finsterwalde¹⁹² (přibližně 25 km západně od Welzow). Reálnou situaci máme doloženu záznamem Uffz. Siedera z I./JG 6 o přeletu s Fw 190, „14“ mezi 16:05–16:20 (SELČ), stejný přesun absolvovaly i ostatní části útvaru, což dokládají další záznamy z letových deníků pilotů. U pozemního personálu se opakovala situace II./JG 6 z předešlého dne. Vše bylo naloženo do nákladních a osobních aut a pravděpodobně přes Senftenberg odjelo do Finsterwalde.¹⁹³

Ve 13:15 zaslalo OKL.FüSt. radiogram na velení Lfl.Kdo.6 s instrukcí, že letecká armáda musí počítat s tím, že Stab, I. a II./JG 6 spolu s I./SG 77, budou poskytnuty Lw.Kdo.Nordost. Uvedené jednotky se tedy při „odpovídající situaci“ přeloží ne na jih, ale na sever. Pokud je to tedy ještě možné, musí se jim dopravit detašované, zejména pozemní části.¹⁹⁴ OKL tedy předpokládalo stáhnout celou JG 6 na sever k obraně Berlína.

VIII. Flg.Korps už nedokázal udržet počty nasazených letadel v místech sovětského náporu na stejné výši. Do bojů zasáhla celá SG 77, II./SG 4 a Stab a II./SG 2, stíhací jednotky reprezentovaly Stab, I. a II./JG 6 a opět i III./EJG 1 (zajímavostí je, že v hlášení o činnosti je vedena pod označením III./JG 4, konkrétní ztráty už ale zmiňují III./EJG 1), ale dohromady provedly vzlety 293 letadel (to je o 132 vzletů, tzn. o celou třetinu méně než předešlý den). Z toho bylo 177 bitevních (Fw 190 a Ju 87), 96 stíhacích a 21 průzkumných. Pouze stíhači, tzn. JG 6 a III./EJG 1, nárokovali nějaké sestřely, celkem pět, všechny jednotky ale přiznaly ztráty (totální nebo nezvěstné) deseti strojů – osm Fw 190, jeden Bf 109 a Ju 87.¹⁹⁵ Nejvíce – pět strojů – postrádala právě JG 6, ostatní pocházely z bitevních Geschwader (po jednom Fw 190 z I./SG 77, II./SG 4 a II./SG 2, Bf 109 ze III./EJG 1 a Ju 87 z 10.(Pz.)/SG 2).

Sovětská 2. VA zaznamenala aktivitu Luftwaffe ve formě skupin 4–12 Fw 190 a 8 Ju 87, které napadaly útočící jednotky Rudé armády v prostorech Forst, Spremberg a severně od Görlitz. Dále skupiny 4–12 Fw 190 a Bf 109 chránily proti útokům 2. VA ústup vlastních jednotek u Lübben, Luckau, Finsterwalde, Cottbus, Spremberg a Görlitz.

V průběhu 19. dubna 1945 vykazala JG 6 jako celek nasazení celkem 51 „Jabo“ Fw 190 a dosažení tří sestřelů a zapálení 51 a poškození 20 nákladních vozidel při pohřešování pěti Fw 190 i s piloty.¹⁹⁶ A to přes nutnost přesunu do Finsterwalde. Strohé hlášení (bylo totiž vypracováno až o tři dny později a vůbec se nedostalo do svodky Lfl.Kdo.6 pro tento den) ale nedovoluje určit ani čas ani prostor nasazení. Existují však záznamy o ztrátě dvou Fw 190D-9 z I./JG 6, sestřelených Mustangy (P-51) krátce po startu z Welzow.¹⁹⁷ Piloti Uffz. Josef Kühnreich a Emil Mauser zůstali nezvěstní. Problémy s dodáním hlášení do denní svodky Lfl.Kdo.6 prozrazují napjatou situaci u jednotky, jistě způsobenou rychlým přesunem před pozemními jednotkami Rudé armády.

* Pro úplnost dodejme, že dva Fw 190 nárokovali také letci na Jacích-3 ze 115. GIAP v čase 12:58–13:20 (MČ) u Kathlow.

Pokud nahlédneme do letových deníků pilotů JG 6, nalezneme zde dva záznamy o přesunu do Finsterwalde. První, již citovaný, Hanse Siedera s časem 16:05–16:20 (SELČ) a druhý o několik minut později mezi 16:10–16:29. Ještě předtím ale vedla obranné boje zaznamenané při letu mezi 12:50–13:20 (I./JG 6) nebo prováděla bombardování vojsk nepřítele v čase 12:45–13:35 (II./JG 6) s následným přesunem na novou základnu.¹⁹⁸ Operační aktivita ve Welzow tedy probíhala do poslední chvíle.

Střet pilotů JG 6 s Američany je zcela reálný. Ani tento den nedopřála 8. USAAF Němcům klid a dvěma skupinami bombardérů napadla zázemí na východě se bránících německých jednotek. První proud bombardoval Elsterwerda a Falkenberg, přibližně 20 km jihozápadně od Finsterwalde, tzn. asi 45 km od stávající východní fronty. Druhý proud se zaměřil na Pirnu, Ústí nad Labem a Karlovy Vary. Stíhací podpora, doslova „Fighter Support“, první skupiny si připsala vítězství nad jedním Do 217 a čtyřmi Fw 190 u Lubben (Lübben)¹⁹⁹, zatímco stíhači druhé části se střetli s Me 262 z Prahy*.

Onen úspěch u Lübben pravděpodobně souvisel s JG 6, protože letiště ve Finsterwalde je pouhých 35 km jihozápadně od tohoto města (Welzow asi 43 km jihovýchodně). Strůjcem byly Mustangy 364. FG, doprovázející B-17 od 1. Division. V denním hlášení o akci je uvedeno následující: „*Vicinity Lubben a Do 217 flew over one flight and dived thru formation from six o'clock. He was chased to deck and destroyed. While flight was forming up, 4 Fw 190's were seen at 5–6000 ft (cca 1 650–2 000 m – pozn. autorů). Flight climbed up and engaged from 11:10–11:20. Three were destroyed. One was damaged and later destroyed.*“ Vítězství nad Do 217 si připsali společně Capt. C.E. Hammett and F/O Healey, čtyři Fw 190 si rozdělili Capt. C.E. Hammett, F/O Healey, Lt. Queal a Lt. D.C. Fisher.²⁰⁰ Všichni náleželi k 383. FS.

Dokumenty vlastní jednotky popisují souboj následovně: „*Lt. Col. Ceuleers led the Squadron off at 0813 on a penetration, target and withdrawal support mission. We R/V with the bombers at 0955 over Bielsfeld and left them at 1220 east of Koln. The bombers bombed at 1101 from 25,000'. The results seemd to be excellent with many fires in the town. A DO-217 flew over Blue Flight at 1100 over Lubben at 22,000'. He dove through the formation at 6 'clock going down to the deck and ended up heading 90° with Capt. Hammett on his tail. Capt. Hammett closed in on him and scored many hits but overshot him. F/O Henley, Capt. Hammetts wingman, fired and scored many hits on the right engine seting the plane on fire and thus causing a crash. After reforming the flight jumped 4 Fw-190's. Lt. Queal climbed after two of them scoring hits on one. The 190 slid away and Lt. Queal let his wingman take care of him. Lt. Queal then got on the tail of another 190 and scored many hits in his cockpit. He closed in and kept firing until the pilot slumped over and the plane crashed into the ground. One of the other 190's got on Capt. Hammett's tail and F/O Healey turned into him knocking him down. The E/A crashed and blew up. The other 190 was on F/O Healey's tail so Capt. Hammett turned into him firing and scoring many hits. The 190 broke to the right and after many climbing turns and dives Capt. Hammett scored more hits and the E/A crashed and burned. Lt. Fisher got on the tail of the 190 that Lt. Queal had to break away from and scored many hits on him and causing him to crash into the ground. Following is the total score for the day: 4-0-1 Fw-190's and DO-217.*“²⁰¹

Zdá se, že „modrý Flight“ překvapil Schwarm Focke-Wulfů z JG 6, ale protože detailní hlášení z německé strany chybí, nemáme více podrobností. Focke-Wulfy se bránily, ale proti „rozjetým“ Američanům neměly šanci.

Americké stroje v tomto prostoru zaznamenala i sovětská strana. V 11:50 (MČ) odstartovalo šest P-39 od 104. GIAP (6. GIAK), pod vedením velitele pluku, gard. pplk. Bobrova, na ochranu vojsk do prostoru Spremberg. V průběhu hlídky, v prostoru severozápadně od Weisswasser, uviděli skupinu neznámých letadel, která bojovala s dvojicí Fw 190. Přiblížili se a na jedno z nich zaútočili. Když se letoun snažil vyhnout útoku, zaznamenali ze vzdálenosti asi 30 metrů na trupu kruh s velkou modrou hvězdou (sic). Stroje identifikovali jako Mustangy. Podle hlášení skončil boj bezvýsledně.

I stíhači ze 107. GIAP (2. GŠAK) zaznamenali přítomnost Američanů. Šest Jaků-1 pod vedením gard. mjr. Verteleckého, provádělo mezi 11:30–12:20 (MČ) útok na pozemní cíle v prostoru Krinitz (11 km severně od Finsterwalde). Nad cílem zaútočily na dvojici vedenou gard. pplk. Garbarecem dva Fw 190 a v průběhu souboje byl jeden Fw poškozen jeho střelbou. Pak Focke-Wulfy opustily boj kurzem 270° (na západ). Jaky pokračovaly v ochraně prostoru, když byla vedoucí dvojice napadena čtyřmi letadly neznámého typu. Verteleckij se ostrou zatačkou s nabráním výšky dostal jednomu letadlu za ocas, přiblížil se k němu a v tom spatřil na křídle hvězdu v kruhu a na směrovce písmena „LS“ (383. FS nosila označení „N2“, ale většinou na trupu; na směrovce se v černém kruhu objevovala individuální písmena stroje). Přerušil útok a vyslal znamení „jsem přátelský letoun“. Osádky navíc zaznamenaly ve výšce 2 000–3 000 metrů tři skupiny po 10–12 bombardérech, pravděpodobně spojenecké.²⁰²

Obě hlášení se shodují i v čase událostí s americkými údaji (po úpravách na SELČ). Američané tedy operovali nejen v okolí Lübbenu, ale i v oblasti nasazení JG 6. Měli na svědomí minimálně dva (doložené jsou pouze dvě totální ztráty způsobené P-51), možná ale až čtyři, Fw 190 z JG 6.

Protivníci JG 6

Pro tento den schází záznamy z pilotních deníků a také podrobnější záznamy z nadřízeného VIII. Flg.Korpsu a Lfl.Kdo.6, takže nejsme schopni identifikovat časy a druhy operací ani typy nárokových letadel JG 6. Jak už bylo řečeno, nepochybně se projevila kritická situace s ohrožením základny ve Welzow. Je tedy obtížné pokusit se sovětské operace navázat na činnost JG 6.

Hlavní protivník, sovětská 2. letecká armáda, poslala do vzduchu 1 540 letadel (z toho je ale 219 vzletů noční bombardovací 208. NBAD). Pokud budeme pracovat s údaji leteckých sborů účastníků se přímo bojů v námi sledovaném prostoru (2. IAK, 1. GŠAK, 2. GŠAK, 6. GIAK, 6. GBAK, 4. BAK, 3. ŠAK, 5. IAK), tyto nahlásily minimálně 31 leteckých soubojů (již tradičně data od bombardovacích sborů chybí), nárokovaly 27 sestřelených letadel protivníka (z toho 24 Fw 190), ale zároveň ztratily 21 strojů ze všech možných příčin.

Vzácnou zmínkou, hovořící výslovně o verzi Fw 190D, je záznam o dvou Fw 190 „s motory chlazenými vodou“ ve 12:20 (MČ) v prostoru Schleife v deníku bitevního 1. GŠAK. Sbor při ochraně prostoru 4. GTA mezi Drebkau, Calau a Alt Döbern (asi 20 km severovýchodně od Finsterwalde) provedl 302 vzletů a podstoupil tři vzdušné boje s dohromady 16 Bf 109 a šesti Fw 190, ale bez výsledku.²⁰³ Čtyři postrádané Il-2 byly buď sestřeleny flakem, nebo přistály na jiných letištích z důvodu špatného počasí. To je ale vše, co jsme schopni ze sovětských záznamů přímo spojit s JG 6.

Při 219 vzletech absolvoval stíhací 2. IAK nejvíce leteckých střetů tohoto dne. V jedenácti soubojích s celkem 84 Focke-Wulfy a 4 Messerschmitty nárokoval 19 vítězství, která deklaroval jako Fw 190. Navíc svá vítězství a ztráty situoval do prostoru západně od Cottbus, mezi Drebkau, Spremberg a Alt Döbern, tedy přímo u letiště Welzow a Finsterwalde. Pravděpodobnost střetu s JG 6

* Viz Messerschmitt Me 262s of KG and KG(J) units, JaPo, 2010.

je tedy u tohoto sboru nejvyšší, zaměříme se proto především na jeho operace.

115. GIAP provedl v průběhu dne šest vzdušných bojů za účasti 24 Jaků-3 proti 56 Fw 190. Ve vzdušných bojích bylo sestřeleno 11 Fw 190 a jejich líčení se jeví jako souvislý sled vítězství (opět je nutné zmínit, že podrobnější záznamy v dokumentech jednotek obsahují především vítězné aktivity, ne však kompletní bojovou činnost dne). V čase mezi 10:10 až 11:00 (MČ), v průběhu ochrany vlastních pozemních vojsk, zaútočilo sedm Jaků-3 na skupinu osmi Fw 190 v prostoru Essen (pravděpodobně Ressen – 6 km jihozápadně od Drebkau). Gard. por. Meľnikov a gard. por. Čmil sestřelili každý jeden Fw 190. V tomto vzdušném boji také gard. npor. Mošin a gard. por. Vdovenko sestřelili po jednom Fw 190.

Při letu mezi 13:55–14:40 (MČ) se dvojice Jaků-3, kterou vedl velitel pluku gard. pplk. Koss, setkala v prostoru Drebkau se čtveřicí Fw 190. Jeden z Focke-Wulfů Koss sestřelil. Tato akce by mohla odpovídat citovanému záznamu o nasazení z letového deníku pilota I. Gruppe v čase 12:50–13:20 (SELČ), i když o nepřátelské aktivitě není v dokumentu zmínka.

V 15:40 (MČ) odstartovala skupina osmi Jaků-3, vedená gard. kpt. Fedosejevem. V průběhu ochrany pozemních vojsk v prostoru Alt Döbern zaútočili na skupinu osmi Fw 190. V nastalém vzdušném boji gard. npor. Novoselov i gard. por. Rusanov sestřelili po jednom Fw 190. Během pokračujícího hlídkování západně Cottbus na výšce 3 500 m zahlédli skupinu dalších osmi Fw 190 a zaútočili na ně. Gard. kpt. Fedosejev i gard. por. Kurinov (číslo) sestřelili po jednom Fw 190. Dále se stejná Fedosejevova skupina setkala ve výšce 3 000 metrů s další skupinou 12 Fw 190, v nastalém vzdušném boji gard. por. Obuchov sestřelil jeden Focke-Wulf.

Mezi 16:05–16:55 osm Jaků-3 vedených gard. mjr. Tichonovem svedlo v prostoru Drebkau boj se čtveřicí Fw 190. Sestřelily jeden Fw 190, vlastní ztráty byly dva Jaky-3. Jeden sestřelila PVO, pilot vyskočil s padákem a vrátil se k jednotce, ale gard. por. Proskušin zůstal po bojovém letu nezvěstný.

Přisadil si také 1. GIAP, který prováděl v čase 19:00–20:00 (MČ) čtyřmi Jaky-3 pod vedením gard. mjr. Gančikova ochranu pozemních vojsk. V prostoru 10 km jihozápadně Cottbus napadla formace dva Fw 190, které útočily na II-2. Gard. npor. Moskovenko sestřelil číslo, které dopadlo 15 km severovýchodně od Spremburgu.

Další jednotkou sboru byl 2. GIAP, který vyslal do prostoru Alt Döbern osm La-7 pod velením gard. kpt. Košeleva. Narazili na skupinu 10 Fw 190, na kterou zaútočili. Košelev sestřelil jeden Fw 190 a gard. npor. Rjabcev druhý.

A konečně, osm La-5 od 482. IAP provedlo v čase 11:45–12:50 (MČ) let v prostoru 10 km jihozápadně od Cottbus. Ve vzdušném boji s 12 Fw 190 sestřelil npor. Chmeliček dva Fw 190 a kpt. Lazarev také dva Fw 190. Na další let odstartovalo ve 12:25 (MČ) opět osm La-5. V prostoru Alt Döbern napadli dvojici Focke-Wulfů a gard. mjr. Zajcev jeden z nich sestřelil.²⁰⁴

Také 6. GIAK nasadil své P-39 nad stejným územím. Airacobry sboru přestály třináct soubojů s nepřítelem, z nichž si odnesly nároky na tři Fw 190 a jeden Bf 109. Nahlášeno bylo i setkání s Mistelem.²⁰⁵ Souhrnný údaj o vzletech se ale dochoval pouze pro jednu divizi, nevíme tedy kolik vzletů sbor provedl. Například deník jeho 104. GIAP popisuje vzdušný boj, který se odehrál ráno mezi 7:52 až 9:02 (MČ) v prostoru jihovýchodně od Cottbus. Čtveřice P-39 pod vedením gard. npor. Vilijamsona napadla skupinu tří Fw 190. Jeden Focke-Wulf vedoucí sestřelil, ten dopadl do lesa 2–3 km západně od Neuhausen (20 km severovýchodně od Welzow), zbylé dva letouny unikly letem na západ.²⁰⁶

Dva nároky na sestřel Fw 190 vznesli i příslušníci 106. a 107. GIAP z 2. GŠAK. Situovali je do prostoru letiště Welzow

(gard. kpt. Savelev, 106. GIAP) a u obce Crinitz, severně od Finsterwalde (gard. pplk. Garbarec, 107. GIAP).²⁰⁷ I bitevní II-2 tohoto sboru útočily na cíle západně od Cottbus, tedy v oblasti operací JG 6.

V severním prostoru operovaly ještě bitevní 1. GŠAK a bombardovací 4. BAK a 6. GBAK. Žádná z jejich jednotek ale nároky na sestřely nenahlásila.

Pět pohřešovaných Focke-Wulfů z JG 6 by mělo být obětmi výše uvedených sovětských nároků, nesmíme ale zapomínat na střet s Američany, zmíněný dříve. Sovětské letci tak mohli JG 6 připravit o jeden stroj. Jejich výše popsané nároky navíc zahrnují ještě tři nezvěstné bitevní stroje od II./SG 4, II./SG 2 a I./SG 77. Sestřely německých letadel uvádějí také 3. ŠAK a 5. IAK, ty však operovaly nad Görlitz a Weissenbergem, kam JG 6 nezavítala.

V souhrnu tedy víme, že vedle hlavní operační činnosti, tzn. Jabo útoků proti Sovětům, byla JG 6, pravděpodobně při vzletu z Finsterwalde po 11:00, napadena Mustangy 383. FS. Vzdušný prostor mezi z východu útočícími sověty a ze západu postupujícími Spojenci byl pro německé piloty nebezpečný z každého směru. Při pokrytí oblasti americkým, ale především sovětským, letectvem je až s podivem, že se odpolední přesun z Welzow do Finsterwalde podařil Hansi Siederovi bez setkání s nepřítelem...

Tři v tento den nárokováná vítězství, navíc bez přesnějších údajů, letců z JG 6 jsou špatně identifikovatelná. Jednotky 2. VA vedou jako příčiny svých ztrát špatné počasí a ztrátu orientace, flak nebo poruchy, žádný ze strojů se dle záznamů Sovětů nestal obětí stíhačů. Je ale nutné uvést, že dokumenty o stíhacím 6. GIAK jsou v tento den nejasné a nějaké ztráty připouštějí.*

Činnost z českého území

20. 4. 1945

Ani 20. dubna 1945 se sovětský postup nedařilo zastavit. Hlavní síly definitivně dosáhly Welzow, dále obsadily Senftenberg, severněji pak vesnice Brenitz a Luckau. To už bylo směrem na západ za městem Lübben, které Stalin určil jako nejzápadnější boj demarkační linie mezi vojsky 1. běloruského frontu generála Žukova a 1. ukrajinského frontu generála Koněva. Od tohoto bodu se mohl Koněv stočit na sever k Berlínu. Protože postup 1. běloruského frontu zatím vázl na německém odporu na Seelovských výšinách, dostal se 1. ukrajinský front více na západ. Stalin, nespokojený s postupem Žukova, otočení sil 1. ukrajinského frontu nebránil a tak, přibližně od 20. 4. 1945, je vidět stáčení hlavního úderu na severozápad právě přes Luckau. „Závod“ o dobytí Berlína mezi Žukovem a Koněvem začal.

Na jižní straně útoku 1. ukrajinského frontu pokračovaly polské síly v pochodu na Dresden, německý protiútok z jihu ale začal posilovat. Přidávaly se další jednotky, například 17. Div a síly 20. Pz. Div. se přiblížily k Niesky. Poláci tak měli v zádech značné německé síly.

Nicméně, sovětský postup nutil zbylé útvary VIII. Fliegerkorpsu v prostoru Spremburgu a Senftenbergu k vyklizení letišť. Bývalá základna JG 6 ve Welzow byla obsazena 20. 4. 1945 večer nebo v brzkých ranních hodinách následujícího dne.²⁰⁸ Ve stejný den se ale Sověti dostali také až na 8 km k Brenitz a Finsterwalde, kam se den předtím JG 6 přesunula. Taková situace byla pro jednotku (opět) neudržitelná a donutila útvar k dalšímu přesunu. Tentokrát na bezpečnější základny do Liberce a Kummeru (Niemes), ostatně

* Data tohoto sboru jsou v dokumentech 2. VA vedena společně s 2. IAK. Po porovnání se známými ztrátami 2. IAK vychází prostým odečtem až 14 odepсанých letadel 6. GIAK. Hlášení samotného 6. GIAK ale uvádí, že ztráty neutrpěla žádná nebo že se s nepřítelem vůbec nesetkala.

o této možnosti operační velení Lfl.Kdo.6 uvažovalo už 15. dubna 1945. Nicméně je to ve světle rozkazu OKL.FüSt. z předešlého dne, kdy měla JG 6 přejít na sever, pod velení Lw.Kdo.Nordost, poněkud překvapivé a s touto instrukcí je to v rozporu.

Pravděpodobná příčina je patrná z formulace radiotelegramu štábu Lfl.Kdo.6 na OKL.FüSt.Ia, kde situaci komentuje následovně: „Po ztrátě letišť severně od linie Görlitz–Dresden byla podpora severního křídla 4. Pz.Armee od 20. 4. možná pouze v omezeném rozsahu od Platzgruppe Niemes. Od 16:00 nebylo možné kvůli nedostatku paliva napadat vzdálenější nepřátelské cíle severně od průlomů.“ Komentář se vztahuje k německému protiútoků od jihu a jasně ukazuje, že všechna letiště na hlavním směru útoku 1. ukrajinského frontu už byla pro Luftwaffe nepoužitelná. Především tím ale Lfl.Kdo.6 vysvětluje omezení letecké podpory pro jednotky Pz.AOK 4 a omezení možnosti leteckých útoků na sovětské síly obracející se k Berlínu. Zároveň nepřímě naznačuje potřebu nasadit více svých útvarů k tomu účelu. Zřejmě tento argument nakonec dovolil Lfl.Kdo.6 nesplnit rozkaz vrchního velení Luftwaffe o předání celé JG 6 a I./SG 77 pod Lw.Kdo.Nordost a mohla je stáhnout na jih.

Znovu tedy nastala nakládka materiálu do aut a kolona (kolony?) zaměřily tentokrát k jihu. Vzhledem k postupu polských sil východně od Dresden, vedla trasa přímo na jih okolo Dresden před hroty nepřátelských jednotek, dále předpokládáme směr na Pirnu a k bývalým hranicím Československa.

Dodejme, že tento den byla definitivně vyklizena i základna v Kamenz, kde odlety začaly již 19. 4. 1945. Zde situované jednotky, tzn. Stab, I. a III./SG 77 a 7./EJG 1 ustoupily také jižním směrem do Čech. Stab a III./SG 77 se usadily v Pardubitz (Pardubice), I./SG 77 odlétla na druhé polní letiště u Mimoně, tedy Niemes-Ost (Höflitz) a 7./EJG 1 k Liberci na letiště v Liebenau (Hodkovice nad Mohelkou).

Zhoršovala se ale situace u Berlína, pro Němce pochopitelně klíčová. Mezi německými svazky vznikal stále větší prostor obsazený sovětskými vojsky, který nebyla Luftwaffe schopna pokrývat. Luftflotte 6 a její VIII. Flg.Korps, byly vývojem pozemní situace zatlačeny k jihu, Lfl.Kdo.Reich a Lw.Kdo.Nordost zase na sever k Berlínu. Z tohoto důvodu připojilo Lfl.Kdo.6 k výše citovanému radiotelegramu i druhou část: „Lfl.Kdo.6 navrhuje okamžitý přenos vedení boje proti nepříteli severně od linie Ruhland–Freiwalddau a postupujícím na západ a severozápad, na Lw.Kdo.Nordost.“ Ruhland je asi 20 km jihozápadně od Welzow. Důvodem žádosti nebyl snad nedostatečný dolet letadel, ale nízké stavy paliva pro tak dlouhé lety.

K 20. dubnu 1945 se také zachovalo grafické znázornění stavu a organizace jednotek Luftwaffe, samozřejmě včetně stíhacích útvarů. JG 6 v této době tvořil už jen Stab a I. a II. Gruppe, přičemž každá z nich se dělila na tři Staffel. I./JG 6 zahrnovala 1.–3. Staffel, II./JG 6 pak 5.–7. Staffel. Všechny části byly vyzbrojeny Fw 190 a spadaly pod velení Lfl.6.²⁰⁹ Alespoň dle tohoto přehledu byl splněn rozkaz o rozpuštění čtvrtých Staffel v Gruppe z 8. 2. 1945. Předpokládáme, že stroje i piloti byli jednoduše včleněni do ostatních Staffel.

Důležité rozhodnutí bylo komunikováno velitelem operačního štábu Luftwaffe (Lw.FüSt.) gen. Kollerem. Od 21. 4. 1945, 0:00 hodin byly veškeré letecké svazky v jižním prostoru („Südraum“) podřízeny Lfl.Kdo.6 se sídlem v München-Oberföhring. Byla to reakce na jasnou hrozbu rozdělení území Říše právě útokem 1. ukrajinského frontu přes Spremberg směrem k Labi, kde už stáli Američané. To nastalo o pět dní později u Torgau. Lfl.Kdo.6 tak získalo kontrolu jak nad svazky Lw.Kdo.4 (dříve Lfl.Kdo.4) v jižní části východní fronty, tak i Lw.Kdo.West v jižní části fronty západní.²¹⁰

Obdobně na severu bylo Lw.Kdo.Nordost podřízeno Lw.Kdo.Reich, postupem sovětských vojsk už totiž územně oba celky stejně proluly.

Pro tento ten nemáme k dispozici svodku o činnosti útvarů Lfl.Kdo.6, tedy ani VIII. Flg.Korpsu. Pouze víme, že rozkaz pro činnost VIII. Flg.Korpsu byl stejný, jako přechází den.²¹¹ Jiné dokumenty potvrzují, že ve vzduchu byla „obvyklá“ sestava německých jednotek – bitevní Stab/SG 2, 10.(Pz.)/SG 2, stíhací III./EJG 1. III./SG 77 odlétla z Kamenz přes Grossenhain do Pardubic, ale k ostatním nemáme dokumenty.

Přidala se i JG 6 a tento den vykazala nasazení 64 Fw 190 při Jabo akcích. Nárokovala dva sestřely (hlášené jako „R 5“, pravděpodobně dvouplášňový Po-2), zničení 30 nákladních vozidel, osmi povozů, jednoho tanku a poškození sedmi vozidel, to vše při ztrátě dvou Fw 190. Oba piloti ale zůstali nezraněni,²¹² z čehož usuzujeme, že vyskočili padákem a vrátili se k jednotce. Zjednodušené hlášení neuvádí další podrobnosti. Tak jako dokument z předchozího dne, bylo vyhotoveno až dodatečně, což svědčí o mimořádné situaci u jednotky (viz výše).

V sovětských záznamech se ztráty Po-2 ze svazku 2. VA v tento den neobjevují. Jejich lety v rámci 2. GŠAK (tři lety) a 23. GIAD (čtyři lety) zůstaly beze ztrát.²¹³ Stroje však mohly pocházet z nějakého samostatného leteckého pluku, spolupracujícího s pozemní armádou. Příkladem může být 372. samostatný letecký pluk přidělený 3. gardové tankové armádě (útočila směrem na Cottbus) od 13. dubna do 2. května 1945. Dne 10. 4. přeletělo jeho 18 Po-2 na letiště Laubnitz (Lubanice, 6 km severozápadně od Sorau) a začalo odtud operovat. Hlavním úkolem osádek bylo zabezpečovat výměnu korespondence, přepravu důstojníků, materiálu a spojení mezi frontovými a týlovými jednotkami. Letouny operovaly z předstunutých ploch, z jednoho místa vždy jedno „zveno“ (zpravidla čtyři letouny). Ostatní stroje zůstávaly na operační základně, kde probíhal výcvik osádek a servis letadel. V průběhu Berlínské operace pluk ztratil čtyři letouny, ale čas a místo nejsou v dokumentech bohužel upřesněny. Po ukončení Berlínské operace zůstal útvar u 3. GTA a 9. května skupina jeho devíti Po-2 přistála na ploše severovýchodně od Prahy.²¹⁴

Uffz. Sieder z I. Gruppe má tento den zaznamenán mezi 12:18–13:25 (SELČ) průzkumný let na Fw 190, „13“ mezi Calau (Kalawa) a Finsterwalde (Calau leží 20 km severovýchodně od Finsterwalde) a při hloubkovém útoku zapálení jednoho nákladního auta. Gruppe tedy i tento den podporovala bránící se německé jednotky proti hlavnímu úderu 1. ukrajinského frontu a v podstatě bránila své letiště. Ale už odpoledne si Sieder mezi 15:35–16:25 zapsal přelet do Liberce (taktéž na Fw 190, „13“), v jehož průběhu uskutečnil útok na kolony automobilů na dálnici u Görlitz.

K dispozici jsou ještě další záznamy operačních letů příslušníků I. Gruppe. Na zhruba půlhodinové akce vzletli mezi 12:18–13:25 a 13:47–14:23, pravděpodobně na frontu těsně před Finsterwalde. Další tři vzlety proběhly odpoledne. Bombardovací útok mezi 15:35–16:28, „Feindflug“ mezi 15:40–16:38 a doprovodný let („Begleitschutz“) mezi 15:40–16:33²¹⁵ byly nepochybně stejnou akcí, jakou odpoledne absolvoval i Hans Sieder. Všichni piloti následně přistáli v Liberci. Přesun letadel na novou základnu pochopitelně zahrnoval i bojovou akci.

Zajímavé hlášení vypracovala sovětská 13. armáda o bojích mezi Cottbus a obklíčenými německými útvary severně od Welzow. Armádní jednotky zde zaznamenaly ve vzduchu 34 letadel nepřítele, 4–6 letouny byly napadeny, z nich dva sestřelily. Mohlo by se jednat o stroje JG 6 operující nedaleko své bývalé základny. Měly to sem z Finsterwalde pouhých 20–25 km²¹⁶ a dvě ztráty jednotka skutečně vykazala.

Zároveň na letiště ve Finsterwalde zaútočilo mezi 15:30–16:30 (MČ), tedy o hodinu dříve, než jej opustil Hans Sieder, šest P-39 od 104. GIAP (6. GIAK). Výsledek útoku nebylo z důvodu špatného počasí možné ověřit.²¹⁷

Tohoto dne nahlášených 64 vzletů celé JG 6 nevykonala pouze I. Gruppe, to by bylo na jednu Gruppe mnoho. Operačně létala i II./JG 6, bombardovací útok mezi 12:25–12:35 s plným zásahem od flaku (!), si zaznamenal jeden z jejích příslušníků. Není jasné, zda to znamenalo jeho sestřel.²¹⁸ O přesunu II./JG 6 nemáme k dispozici žádné konkrétní záznamy z dokumentů Lfl.6 ani letových deníků pilotů. Předpokládáme, že její Fw 190D-9 přelétly do Kummeru, nicméně není vyloučeno, že nejprve přistály se zbytkem jednotky v Liberci a teprve později odlétly do Kummeru. Dochované deníky pilotů II./JG 6 Hoffmanna a Härtela bohužel neobsahují mezi 17. a 22. dubnem 1945 žádné záznamy. Piloti se ale do Kummeru nějak dostat museli, nabízí se pochopitelně cesta automobily s pozemním personálem. To ukazuje na vyšší stav letového personálu než techniky. Létat začali oba až 22. dubna z Kummeru.

Kdy a v jakém stavu dorazil na nové základny kmenový pozemní personál, není jasné. Připomeňme, že pro II. Gruppe to byl třetí přesun během tří dnů! Na druhou stranu, jak Liberec, tak i Kummer byly připravovány na přijetí operačních útvarů už od začátku dubna a na obou letištích už takové útvary byly. Základní obsluha pro jejich činnost tedy byla k dispozici.

Přesunem na jih se změnilo i územní nasazení JG 6, jak naznačuje i záznam z deníku Hanse Siedera. Zatímco dosud operovala jednotka převážně na severní části vlnu sovětských vojsk mezi Cottbus a Spremberg, nyní se většina dalších letů soustředila na jižní prostor nad Görlitz.

Protivníci JG 6

2. VA nahlásila 924 vzletů svých letadel, námi sledované prvosledové sbory celkem minimálně 858 (tentokrát schází data od 9. GIAD z 6. GIAK). Prudce klesl počet nahlášených soubojů, pouhé čtyři, kdy si útvary nárokovaly tři sestřelené Fw 190, dále nahlásily ztrátu tří Il-2 flakem, jedno zřícení a jednu nevysvětlenou ztrátu letadla. Stejný trend se ukázal i v počtu nahlášených letadel Luftwaffe nad bojištěm, kde většina sborů neuvedla žádná čísla. Zdá se, že aktivita Luftwaffe rapidně klesla.

Nejvíce vzletů provedl 2. IAK, jehož deník také zaznamenal pokles aktivity protivníka. Sbor podporoval 3. GA a 3. GTA útočící severozápadně od Calau na Luckenwalde a Berlín. V průběhu dne vyslal 221 letadel, proběhly však jenom dva vzdušné boje. Do prvního z nich se zapojily dvě La-5 od 482. IAP, které v 10:20 (MČ) odstartovaly na volný lov v prostoru Calau. Cílem útoku se staly dva Fw 190, letící ve výšce 400 metrů. Vedoucí dvojice Lavoček, npor. Konjaev, jeden sestřelil. Druhý vzdušný boj proběhl mezi dvojicí La-5 a dvěma Fw 190. Lavočky odstartovaly v 16:40 (MČ) pod vedením gard. mjr. Lebeděva. Ve výšce 2 800 metrů, 10 km severozápadně od Finsterwalde, zaútočily na dva Focke-Wulfy a Lebeděv jeden sestřelil. Obě Lavočky přistály na letišti v 17:45 (MČ).²¹⁹ Střet probíhal ve stejném čase, kdy Hans Sieder a ostatní citovaní piloti I./JG 6, přelétali z Finsterwalde do Liberce. Vzhledem k lokalitám a dvěma potvrzeným ztrátám letadel u JG 6, můžeme s velkou pravděpodobností považovat obě oběti z řad JG 6.

Aktivitu Luftwaffe zaznamenal i deník jiné jednotky sboru. Dva Jaky-3 z 1. GIAP ze 7. GIAD nahlásily mezi 14:35–15:25 (MČ) let šesti Fw 190 mířících na východ jižně od Luckau. Stejný čas, 13:47–14:23 (SELČ), se objevuje v zápise jednoho z pilotů I./JG 6 o operačním letu. Letci 1. GIAP tak pravděpodobně zahlédli stroje I./JG 6.

Bitevní podporu ve stejném prostoru poskytovali letci z 1. GŠAK a při 124 vzletech neohlásili setkání s žádným strojem Luftwaffe. Další důkaz prudkého poklesu aktivit německého letectva.

Tento den byl vznesen už jen jeden další nárok na sestřel Fw 190, a to od příslušníků 2. GŠAK. Sbor operoval severovýchodně nebo severně od Cottbus. Stíhači jeho 5. GIAP, čtyři Jaky-9 a čtyři La-5, se u Maustu (9 km severně od Cottbus) utkali s osmi Fw 190. Gard. npor. Orlov jeden Focke-Wulf sestřelil, ten dopadl u Maustu. V tomto případě je jeví jako možný protivník některý útvar ze sestavy Lw.Kdo.Nordost, i když vzdálenost z Finsterwalde je poměrně malá. Předpokládáme ale, že JG 6 se spíše zabývala činností v okolí své základny a následným přesunem.

Vzdušný boj nahlásil ještě 6. GIAK, jehož čtyři Airacobry ze 69. GIAP poskytl ochranu Pe-2 ze 6. GBAK mezi Sprembergem, Cottbus, Calau a Grossräschen. Střet se dvěma Fw 190 skončil bez výsledku.²²⁰ Opět vzhledem k lokalitě, připadají v úvahu stroje z JG 6.* Doprovázené Pe-2 od 6. GBAK též nenahlásily spatření strojů nepřítele. Bombardovací 4. BAK byl omezen špatným počasím.

Nízká aktivita Luftwaffe neušla ani zbývajícím sborům 2. VA operujícím u Bautzen a Görlitz. Bitevní 3. ŠAK nezaznamenal žádný německý letoun, stíhači 5. IAK nahlásil spatření osmi Fw 190 a čtyř Bf 109, vše se ale obešlo bez soubojů.

Sovětské nároky za 20. duben 1945 – tři Fw 190 – tak téměř odpovídají přiznaným ztrátám JG 6, nicméně musíme předpokládat, že se v prostoru bojů vyskytovaly i Fw 190 bitevních jednotek, které též mohly utrpět nějaké ztráty.

Konstatování o velice nízké aktivitě Luftwaffe nepřímou potvrzují i záznamy z americké strany. I tento den podporovala část 8. USAAF sovětský útok na Berlín, a to bombardovacím svazem 289 B-17 z 1. Air Division, jenž napadl cíle v Brandenburgu, Seddinu a Treuenbrietzen, vše západně a jihozápadně od Berlína. Jak bombardéry, tak i jejich stíhací ochrana, tvořená 241 Mustangy, neohlásily v tomto prostoru žádný odpor ani aktivitu letectva nepřítele.²²¹

21. 4. 1945

Sovětské síly 1. ukrajinského frontu obsadily **21. dubna 1945** Lübben, Schlieben a stály před Ruhland. Jejich postup se začínal zrychlovat a doslova rozřezávaly území Říše na dvě části. Hlavní nápor už směřoval na severozápad k Berlínu na frontě přibližně mezi Schönwalde a Lübbenem. Tímto manévrem se zároveň začaly dostávat do zad německé 9. armády, dosud se úspěšně bránící na svých pozicích severně od Cottbus a u Gubenu na řece Odře. Nebezpečnou situaci chápalo i vrchní armádní velení (OKH) a na tomto základě stavělo rozkazy vydané pro Luftwaffe. Už ve 2 h ráno telefonicky sděloval náčelník gen. štábu OKH Hans Krebs náčelníkovi štábu Luftwaffe Karlu Kollerovi hlavní úkoly na tento den: 1) napadat nepřátelské svazky přicházející od Lübben do Baruthu a tankové oddíly u Jüterbogu, 2) podporovat útok jednotek Pz.AOK 4 severně od Bautzen a jižně od Sprembergu.²²² Oba body se vztahovaly k prostoru pod odpovědností Lfl.Kdo.6.

Na jižním boku útoku 1. ukrajinského frontu se situace polských jednotek dramatizovala. Německý protiútok Pz.AOK 4 na sever se znovu rozšířil, a to směrem na Weissenberg, ze severu, tzn. vstřícně, se přidaly také stále bojeschopné části P.Gren.Div.Brandenburg. Přitom polské jednotky už stály před Dresden, dostaly se například až k letišti Dresden-Klotzsche.

* V dokumentech 100. GIAP je záznam o souboji šesti P-39 se dvěma Fw 190, které byly oba sestřeleny. Souboj a vítězství se ale neobjevují v dokumentech nadřízené divize a zůstávají tak prozatím nejasná.

Lfl.Kdo.6 vydalo pro tento den bojový rozkaz, ve kterém se píše: „*Příkazy a hlavní úkoly zůstávají beze změny. Podle návrhu Gen. Kdo.VIII. Flg.Korps bude podána žádost o přenos odpovědnosti za boj proti nepříteli severně od linie Ruhland–Freiwalddau na Lw.Kdo. Nordost. Rozhodnutí bude následovat.*“ Vrchní velení Luftwaffe naložilo na Lfl.Kdo.6 o potřebě útoků na jednotky nepřítelů útočící z jihu na Berlín, ve shodě s požadavky z OKH, ale, jak je patrné z uvedeného textu, Lfl.Kdo.6 nemělo dostatečné zásoby paliva. Náčelník operačního štábu Lfl.Kdo.6 ještě tento den znovu zdůvodňoval na operační štáb Luftwaffe, že taková podpora není možná. Jako důvod uvádí dolet a stav provozních látek („*aus Reichweiten und Betriebsstoffgründen*“). Znovu opakoval žádost o převedení odpovědnosti za tento prostor (severně linie Ruhland–Freiwalddau) na Lw.Kdo.Nordost.

JG 6 už operovala z nových základů. „*Einsatzmässige Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo 6*“ k 21. dubnu 1945 uvádí JG 6 na letištích na území bývalého Československa, a to Stab a I./JG 6 v Liberci a II./JG 6 v Kummeru. Rozkaz vrchního velení Luftwaffe o jejím přesunu do sestavy Lw.Kdo.Nordost tak nebyl vykonán, ale předpokládáme, že tuto změnu Lfl.Kdo.6 nějak vykomunikoval. Možný důvod, podporu útoku Pz.AOK 4 a útoky na sovětské jednotky směřující k Berlínu, jsme komentovali v předěslé kapitole.

Nová letiště ležela v přiměřené vzdálenosti od fronty (myšlena fronta nad Bautzen a Görlitz), avšak mimo hlavní směr útoku Rudé armády postupující na Berlín a před případným útokem Rudé armády chráněna hřebeny Krkonoš, Jizerských a Lužických hor. Navíc, v roce 1945 byla oblast téměř bez původního českého obyvatelstva, které by mohlo být s blížící se frontou považováno pro německé jednotky za bezpečnostní riziko v podobě podpory nebo dokonce provádění partyzánských akcí.

V uvedeném dokumentu Lfl.Kdo.6 je zároveň zachycen „*Gefechtsverband Rudel*“, tj. skupina útvarů, které operovaly pod velením Obersta Hanse-Ulricha Rudela, Geschwaderkommodora SG 2. Jeho součástí se stala i II./JG 6 a samotný Gefechtsverband Rudel podléhal Gen.Kdo.VIII. Fl.Korps. Byl sestaven mezi 16. dubnem (kdy v přehledu jednotek ještě nefiguruje) a 21. dubnem 1945, přičemž k tomuto datu se skládal z bitevních Stab, II./SG 2, 10.(Pz.)/SG 2, I./SG 77 a stíhací II./JG 6, která sloužila jako stíhací krytí uvedeným bitevním jednotkám.

Nemáme k dispozici dokument, jež exaktně popisuje účel vytvoření takového svazku. Ve zmiňovaném přehledu nemá, na rozdíl od jiných vyšších celků, pevně určenou pozemní armádu ke spolupráci. Pravděpodobně měl podporovat popisovaný útok Pz.AOK 4 na sovětskou 52. armádu a 2. polskou armádu, nebo spíše obecněji řečeno, se měl zaměřit na ničení sovětských sil v průlomu pod Cottbus a ohrožující Berlín z jihu. O Rudelovy síly se zajímal i Hitler,²²³ neboť při večerních diskusích 21. 4. o situaci německých vojsk jižně od Berlína, kdy po Lfl.Kdo.6 požadoval letecké operace v mezeře (průlomu) jižně od Cottbus (tzn. v místě útoku 1. ukrajinského frontu), požadoval také rozmluvu s Rudelem o použití jeho sil právě zde.* Zřejmě toto byl důvod vytvoření takového svazku – zastavení sil 1. ukrajinského frontu, které se obrátily na severozápad a zaměřily k Berlínu.

Jenom pro úplnost dodejme, že Stab a I./JG 6 zůstaly nadále pod velením VIII. Fliegerkorpsu, avšak nebyly součástí Gefechtsverband Rudel.

Protože hlášení o bojovém nasazení útvarů Luftwaffe jsou už od tohoto dne (21. 4. 1945) většinou souhrnná a JG 6 je výslovně uváděna pouze zřídka, jsme nuceni pro sledování

činnosti JG 6 v posledních válečných dnech vycházet z následujících předpokladů:

- Zmiňují-li se operace VIII. Fliegerkorpsu v prostoru Bautzen–Görlitz, tak se v případě nasazení stíhačů jedná téměř s jistotou o JG 6 z Liberce a Kummeru nebo o III./EJG 1 sídlící v Görlitz a 7./EJG 1 v Hodkovicích nad Mohelkou (Liebenau) – cca 12 km jižně od Liberce. Pro jejich rozlišení pak slouží (pokud je tedy uvedena) výzbroj, JG 6 létala na Fw 190, zatímco III./EJG 1 na Bf 109.²²⁴
- Ostatní stíhací útvary VIII. Fliegerkorps (I. a III./JG 52, I. a II./JG 77) byly angažovány v bojích s Rudou armádou ve Slezsku a na Moravě a operovaly výhradně s Bf 109.

K podpoře útočících jednotek mezi Görlitz a Bautzen vyslalo Lfl.Kdo.6, prostřednictvím VIII. Flg.Korpsu, 21. dubna 1945 20 bitevních, 4 protitankových a 36 stíhacích strojů, celkem se tedy uskutečnilo 60 vzletů. Hlavním úkolem bylo nasazení před hroty vlastních útočících jednotek Pz.AOK 4 a výsledky byly hodnoceny jako zvláště dobré. Dále zde letci nahlásili sedm vzdušných vítězství.²²⁵ Ztráty v tomto prostoru nejsou v dokumentu zmíněny.

V celkovém denním hlášení činnosti Lfl.Kdo.6, sestaveném pravděpodobně později, se místo dvaceti uvádí celých 80 nasazených bitevních strojů mezi Görlitz a Bautzen, ostatní počty jsou shodné (celkově se tedy zvedly počty zde nasazených letadel na 120). Severněji už Lfl.Kdo.6 nepůsobilo, ostatní jeho jednotky se angažovaly v prostoru Troppau (Opava), Brünn (Brno) a Breslau. Přiznává se jeden ztracený pilot a stroj (Bf 109 z II./JG 77) a další tři zranění, to se však vztahuje na celou leteckou armádu.²²⁶ Protože materiály už nerozlišují jednotlivé útvary, neumíme říci, kolik z oněch 36 stíhacích letů připadlo na Focke-Wulfy z JG 6 a kolik na Messerschmitty III./EJG 1 (ta provedla minimálně dva Alarmstarty během dopoledne)²²⁷. Nicméně JG 6 byla v boji a ztráty neutrpěla žádné,²²⁸ stejně jako další jednotky v tomto prostoru. Jediná hlášená ztráta z výše uvedených dokumentů Lfl.Kdo.6 náležela totiž II./JG 77 na Moravě. Nasazení II./JG 6 můžeme předpokládat i z nepřímých údajů. V tento den vzletly z Kummeru minimálně na jednu akci proti obrněným silám u Reichenbachu Junkersy Ju 87 z SG 2 (Stab nebo 10.(Pz.)/SG 2).²²⁹ Stíhací doprovod mívaly pokaždé, pokud to bylo možné a protože II./JG 6 sídlila na stejném letišti, je možné, že k tomu došlo i tentokrát. Otázkou samozřejmě byl dostatek paliva. V boji byly i bitevní Fw 190 od II./SG 2 (nebo Stab/SG 2),²³⁰ takže z Kummeru operovaly všechny ostatní jednotky. Pravděpodobnost nasazení alespoň II./JG 6 je tedy vysoká, i když je to ale prozatím pouhá domněnka.

Protivníci JG 6

Sovětská 2. VA vykazala 845 vzletů, její letci nárokovali sestřelení 18 Fw 190 a devíti Bf 109 a zaplatili za to ztrátou devíti strojů, z toho dvou flakem. Úsilí 1. ukrajinského frontu o dosažení Berlína se ale promítlo do zacílení operací jednotlivých sborů 2. VA. Většina z nich, tzn. 2. IAK, 1. GŠAK, 2. GŠAK, 6. GIAK, 6. GBAK a 4. BAK, napřela své úsilí k podpoře pozemních jednotek spěchajících k hlavnímu městu třetí říše a pouze dva, 3. ŠAK a 5. IAK, zůstaly pro boje na jižním křídle frontu od Görlitz směrem na Bautzen a k Riese. Tyto dva sbory provedly v prostoru Bautzen–Niesky 365 vzletů, podstoupily dvacet soubojů, ve kterých nárokovaly šestnáct Fw 190 a devět Bf 109 sestřelených (3. ŠAK sedm Fw 190 a osm Bf 109, 5. IAK osm Fw 190 a jeden Bf 109; jen připomínáme, že německá strana zde žádný ztracený stroj nenahlásila), ztratily ale čtyři Il-2, dva Jaky-9 a jeden Jak-3. Dalších sedm strojů bylo poškozeno. Zaznamenaly aktivitu 75 Fw 190 a 53 Bf 109 nad bojištěm a další čtyři Fw 190 v okolí základů 5. IAK, celkem tedy

* Ostatně to byl také pravděpodobný důvod Rudelova pokusu o setkání s Hitlerem v Berlíně, ke kterému už ale díky situaci nedošlo.

132 letadel nepřítele.²³¹ To se téměř shoduje s německými údaji o vzletech od Lfl.Kdo.6.

Oba sbory působily v okolí Bautzen, Niesky a Görlitz, tedy na místě operací letadel z Lfl.Kdo.6 a proto se zaměříme především na jejich nasazení. Bitevní 3. ŠAK operoval v oblasti Särichen – Kodersdorf – Altwiese – Ober Neundorf a prováděl svými Il-2 útoky na silnice u Bautzen, Löbau, Reichenbach a Görlitz. Napadal také německé tankové protiútoky. Šturmoviky vzletly celkem 113krát, stíhači 181. IAD je podpořili 152 vzlety.²³² Jeho letci, předpokládáme že stíhači 181. IAD, prodělali devět vzdušných bojů a nárokovali sedm Fw 190 a osm Bf 109 sestřelených. Deník sovětské 2. VA popisuje například souboj čtveřice Jaků-9 z 355. IAP bitevního sboru 3. ŠAK, vedené por. Luginem s osmi Fw 190, které útočily na pozemní jednotky v prostoru Bautzen–Niesky. Por. Lugin napadl první Focke-Wulf, který přerušil útok, odhodil pumy a začal stoupat. Po krátkém pronásledování ho sestřelil a stroj dopadl do lesa. Na další Fw 190 zaútočil por. Zajcev a sestřelil ho. Při vybírání útoku spatřil další Fw 190 a sestřelil i ten. Celkem piloti 355. IAP nahlásili vítězství nad pěti Fw 190, která byla potvrzena pozemním návodcím mezi Niesky a Bautzen a neutrpěli žádnou ztrátu.²³³

Jiná stíhací jednotka sboru, 53. IAP, si nárokovala pět sestřelených Bf 109 a jeden Fw 190 v operacích jihovýchodně od Niesky mezi 7:50 až 15:55 (MČ). Za tento úspěch zaplatila ale ztrátou svého velitele mjr. Baryševa, kterého sestřelili stíhači Luftwaffe. Baryšev vyskočil na padáku a dopadl 4 km jižně Niesky s poraněnou nohou.²³⁴ Další stroje sboru, jeden Jak a tři Il-2, měl na svědomí flak nebo nehody či ztráty orientace.

Poměrně dost práce měl i stíhací 5. IAK. Jeho Lavočkiny a Jaky z 8. GIAD a 256. IAD se zapletly do jedenácti vzdušných soubojů a nahlásily devět Fw 190 a jeden Bf 109 jako sestřelené.²³⁵ Střety probíhaly mezi Niesky, Reichenbachem a Görlitz a vítězství si odnesli piloti Jaků 32. a 91. IAP. Jednu ztrátu ve vzdušném souboji přiznává 32. IAP a to ppor. Ševčenka. Detaily ale scházejí.

Spojit některý z nároků nebo ztrát sovětské strany s JG 6 nelze, navíc víme, že německá strana zde žádnou skutečnou ztrátu neutrpěla. Stejně tak sedmi nárokováním vítězstvím německé strany odpovídají pouze dva skutečně v leteckých soubojích odepsané Jaky-3 a 9 předmětných sborů. Je samozřejmě možné, že se jednotky VIII. Flg.Korps vydaly více na sever a narazily na stroje jiných sovětských sborů, například v okolí Drebkau nebo Cottbus. Tam operovaly například části sil 2. GŠAK.

Protože k tomuto dni nemáme k dispozici žádné podrobnější informace o aktivitách JG 6, tzn. ani o případných nárocích na sestřely, nemůžeme výše popsané sovětské ztráty Jaků nijak navázat na činnost jednotky.

22. 4. 1945

Hlavní sled jednotek 1. ukrajinského frontu **22. dubna 1945** znovu rozšířil dobyté území, především se ale znovu přiblížil směrem k Berlínu. Ve zbylém prostoru mezi čelem sovětských vojsk a americkými útvary na Labi už nefungovala žádná německá letecká základna. V jižním prostoru došlo ke skutečnému obklíčení polských jednotek před Dresden, protože Pz.Gren.Div.Brandenburg prorazila ze severu mezi Bautzen a Weissenbergem, jednotky útočící od jihu se dostaly před Weissenberg a Mücka a jejich tlak neustával. Z jihu se také blížily k Bautzen.

Žádosti Lfl.Kdo.6 o pomoc ze strany Lw.Kdo.Nordost došly sluchu vrchního velení. OKL.FüSt. zaslal na podřízené celky rozkaz o nasazení všech v doletu dostupných sil Lw.Kdo.Nordost proti pancéřovým a motorizovaným kolonám nepřítele z prostoru Cottbus–Spremberg směřujícím z Calau, Lübben a Luckau k Baruth. Lfl.Kdo.6 a její VIII. Flg.Korps měly stejné cíle, ale v průlomu mezi

Cottbus–Spremberg se zaměřením na dopravní uzel v Drebkau.²³⁶ Němci se tedy soustředili na síly 1. ukrajinského frontu, mířící směrem na severozápad k Berlínu. Dále vrchní velení stanovilo prostorovou hranici odpovědností v boji a průzkumu mezi Lfl.Kdo.6 a Lw.Kdo. Reich. Tvořila ji linie Bonn–Riesa–Litzmannstadt–Radom–Lublin (všechna jmenovaná města náležela do odpovědnosti Lw.Kdo.Reich).²³⁷

Přehled nasazení Lfl.Kdo.6 pro tento den bohužel vůbec nerozlišuje území. Pracuje pouze se souhrnnými daty, která zahrnují i operace na Moravě. Víme tedy, že celkově vyslalo Lfl.Kdo.6 do boje 326 letadel, z toho 31 průzkumných, 122 stíhačů, 141 bitevníků a 32 protitankových strojů (tj. Ju 87). Piloti si nárokovali 13 vítězství a 12 poškození, ztráty ale činily tři Bf 109, pět Fw 190 a jeden Ju 87 zničené a dva Fw 190 a po jednom Bf 109 a Ju 87 nezvěstné. K tomu se vázali čtyři zabítí a jeden nezvěstný pilot. Tento den přišla JG 6 minimálně o tři stroje,²³⁸ ale u pilotů nejsou údaje dostatečné. Dva ztracení totiž pocházeli z SG 77²³⁹ (Fw 190), jeden z 10.(Pz.)/SG 77 a jeden nezvěstný z 10.(Pz.)/SG 2 (Ju 87). To znamená, že ke třem odepsaným a dvěma nezvěstným Fw 190 nejsou konkrétní údaje o pilotech a jednotce. Je tedy nakonec možné, že někteří z nich pocházeli z JG 6. Nad územím Pz.AOK 4 zaznamenala německá strana 224 letadel protivníka.²⁴⁰

JG 6 operačně rozhodně létala, nasazení je odhadováno na více než 40 vzletů,²⁴¹ navíc jej dokládají letové deníky jejích příslušníků. První prokazatelné akce útvaru z českého území se uskutečnily **22. dubna 1945**, kdy II./JG 6 po startu z Kummeru napadla pumami tanky a vozidla v prostoru Bautzen–Weissenberg–Görlitz. Zápis hovoří jasně: Ofw. Hermy Härtel, 15:40–16:30 (SELČ), Fw 190D, „10“ – „útok pumami na tanky a vozidla v prostoru Weissenberg“ a Fw. Karl Hoffmann, 15:45–16:35 (SELČ), Fw 190D, „černá(?) 16“ – „útok AB250 v prostoru Weissenberg–Görlitz.“

Útoky jsou potvrzeny i od pozemních útvarů 1. ukrajinského frontu. 52. armáda nahlásila okolo 16:30 MČ (tzn. 15:30 SELČ) 32 Fw 190 bombardujících dálnici u Weissenbergu, 12 km severně od Löbau.²⁴² To je poměrně velké množství letadel a je možné, že se jednalo o II./JG 6 spolu s nějakým bitevním útvarem. Nabízí se opět Stab nebo II./SG 2, která se dostala do vzduchu minimálně dvakrát.²⁴³ II./JG 6 evidentně podporovala německý protiútok 20. Pz.Div a 17. Div u Weissenbergu. Cíle nasazení ležely ale jižněji než Lfl.Kdo.6 (a VIII. Flg.Korpsu) zadal OKL.FüSt.

Odpoledne byla aktivní i I./JG 6 z Liberce. Bombardovací útoky u Bautzen jsou zaznamenány v jednom z deníků mezi 12:43–14:05 (SELČ), Uffz. Hans Sieder a další pilot se účastnili nasazení mezi 16:50–17:29 (SELČ). Sieder při něm provedl šest hloubkových náletů na silnici u Göda (cca 5 km západně od Bautzen), přímo zasažen byl jeden tank a explodovalo nákladní auto. Hodinu po návratu, tj. v 18:35 (SELČ) odstartoval Hans Sieder znovu a dvěma hloubkovými nálety zaútočil na motorizované baterie flaku. Zpět do Liberce se vrátil v 19:30.²⁴⁴ Žádné letecké střetnutí si zmínění piloti nezaznamenali, jejich lety ale nebyly rozhodně všechny, které jednotka provedla. I tento vzorek akcí ale jasně svědčí o hlavním úkolu Luftwaffe – boj s pozemními silami nepřítele ve směru německého útoku Pz.AOK 4. Zda a kolik ze 13 nárokováných vítězství letců Lfl.Kdo.6 v tento den náleželo JG 6, nejsme schopni ani odhadnout.

Protivníci JG 6

Většinu svých sil zaměřila 2. VA opět směrem na Berlín, kde se angažovaly 1. a 2. GŠAK, 2. IAK, 6. GIAK a 6. GBAK i 4. BAK. Směrem na jih tak působily především 3. ŠAK a 5. IAK, které provedly 269 vzletů a nárokovaly dva Bf 109 a dva Fw 190 sestřelené, ztratily dva Il-2 a dalších šest strojů bylo poškozeno jak flakem, tak

i stíhači. 3. ŠAK nahlásil pozorování 70 letadel nepřítele ve vzduchu (50 Fw 190 a 20 Bf 109), druhý sbor tento údaj neuvedl. Pouze jeden Il-2 byl ale natolik poškozen v leteckém souboji (z 624. ŠAP), že musel provést nouzové přistání u Penzingu.²⁴⁵ Stalo se tak při letu čtyř Il-2 s doprovodem dvou Jaků-9, které v prostoru cíle narazily na skupinu šesti Bf 109 a dvou Fw 190. Doprovodní stíhači, zřejmě Jaky-9 od 53. IAP, nárokovali jeden sestřelený Fw 190. Střelci Iljušinů navíc nahlásili jeden Fw 190 poškozený při napadení mezi 19:00–19:10 (MČ), Focke-Wulf se odpoutal směrem na Reichenbach a dále sestřel jednoho Bf 109 při jiné akci.²⁴⁶

Stíhači 5. IAK, konkrétně por. Kačkovskij a kpt. Vybornov ze 728. IAP, nárokovali také dva sestřelené Fw 190, a to v okolí Reichenbachu.²⁴⁷ Jednotka prováděla doprovody Pe-2 ze 4. BAK (viz dále), celkem 45 strojů v devíti skupinách a neutrpěla přitom žádnou ztrátu. Všechny uvedené lokality se shodují s prostorem nasazení JG 6.

Přes své zaměření na podporu jednotek útočících na Berlín operovaly některé části dalších sborů 2. VA na jihu v prostoru Reichenbachu. Tyto cíle dostaly jako náhradní, když se v původně uvažované lokalitě zhoršilo počasí. Konkrétně šlo o Pe-2 od 6. GBAK a 4. BAK, které navíc hlásily souboje s německými letadly. A protože napadání bitevních a bombardovacích letadel nepřítele byl hlavní úkol stíhací JG 6, je pravděpodobné, že útočníky byly její Focke-Wulfy. Na bombardovací Pe-2 sice občas útočily i Fw 190 z bitevních Geschwader, to ale nebylo jejich primárním úkolem. Pokud podstupovaly letecké souboje, bylo to spíše v obraně proti útokům nepřátelských stíhačů. Je pravdou, že Fw 190 z II./SG 2 operovaly v tento den také intenzivně, záznamy máme o letech v okolí Weissenbergu, jsou v nich ale zmíněny jen útoky na pozemní cíle.²⁴⁸

Podle rozsahu hlášení sovětských bombardovacích útvarů muselo v odpoledních a podvečerních hodinách dojít na poměrně intenzivní nasazení se střety s nepřátelskými stíhači. Záznamy ze 6. GBAK je popisují následovně. Pe-2 z jednotek 80. GBAP a 81. GBAP (od 1. GBAD) provedly útoky na pozemní cíle v prostoru Reichenbach. Dvě skupiny Pe-2, celkem 21 letounů pod velením gard. pplk. Plotnikova, dostaly za úkol provést bombardování vojsk a techniky protivníka mezi Dittmannsdorf–Arnsdorf (5 km severně Reichenbach). Na bojovém kurzu byly obě skupiny pod silnou protiletadlovou střelbou, z důvodu čehož ze sestavy vypadly dva stroje. V prostoru cíle byla jedna část napadena dvěma trojicemi Fw 190 a na skupinu podplukovníka Plotnikova provedly čtyři Fw 190 celkem šest útoků. Ve stejný čas se do boje zapojilo dalších osm Fw 190. Letouny se při útocích na Petljakovy dostávaly až do vzdálenosti 20 metrů od bombardérů a tím se vystavovaly jejich obranné střelbě. Několik Focke-Wulfů bylo proto střelbou poškozeno. Dva letouny ze skupiny podplukovníka Plotnikova, Pe-2 gard. ppor. Maximova a gard. por. Klimenka, byly ale střelbou stíhačů sestřeleny.²⁴⁹

Také Pe-2 od sesterské 8. GBAD (také z 6. GBAK) provedly útoky na pozemní cíle v prostoru Reichenbach. V 16:06 (MČ) napadly čtyři Fw 190 z výšky 800 metrů skupinu 19 Pe-2 vedenou gard. pplk. Novikovem, velitelem 162. GBAP. Střelcům a šturmanům Pe-2 se povedlo útoky odrazit a gard. npor. Sereda jeden Focke-Wulf sestřelil. Ten, hořící, dopadl 3 až 4 km západně od Görlitz. Sestavu 25 Pe-2 stejné jednotky, pod velením gard. plk. Vasilovského, napadla dvojice Fw 190. Útoky, které Focke-Wulfy prováděly shora zezadu, se opět střelcům a šturmanům Pe-2 podařilo odrazit. Náletů se zúčastnily Pe-2 od všech pluků 8. GIAD, všechny se vrátily na svá letiště.²⁵⁰

Druhý bombardovací sbor, 4. BAK, dostal ráno 22. 4. 1945 rozkaz k napadení cílů v prostoru Diehsa–Sproitz, 5 km jihozápadně

Niesky. V 13:40 (MČ) byl tento rozkaz z důvodu špatných meteorologických podmínek v prostoru cíle změněn na území západně od Spremburgu, kde se mělo nacházet do 200 tanků nepřítele. Tento plán byl ale zakrátko opět změněn a opět z meteorologických důvodů, na cíle v prostoru Reichenbach a Königshain. Útoků se mezi 16:50–17:00 (MČ) zúčastnilo devět Pe-2 od 38. BAP a deset Pe-2 od 35. BAP, ve druhé vlně v čase 19:38–19:55 (MČ) dalších osm Pe-2 od 38. BAP, deset Pe-2 z 35. BAP a sedm Pe-2 z 6. BAP.

Vedoucí *zveno* (čtveřice) od první vlny 38. BAP, vedené gard. npor. Klinduchem, bylo v prostoru cíle napadeno čtyřmi Fw 190 a dvěma Bf 109. V průběhu vzdušného boje byl jeden Bf 109 sestřelen.

Další útok provedl osamocený Fw 190 na skupinu sedmi Pe-2 od 6. BAP mjr. Vážinského ve druhé vlně. Bez výsledku. Ve stejné době byla pozorována skupina osmi Fw 190 a Bf 109, která letěla výše Petljakovů, ale do boje se nezapojila. Pětice Pe-2 od 35. BAP ze stejné útočné vlny, vedená kpt. Baranovem, byla při těchto akcích napadena čtyřmi Bf 109 a dvěma Fw 190. Při odletu od cíle osádky Pe-2 zaznamenaly v prostoru další skupinu 10 Fw 190 a Bf 109, z které na bombardéry zaútočily čtyři Bf 109 a dva Fw 190. Všechny útoky byly odraženy střelbou Petljakovů,²⁵¹ i když, dle záznamu v materiálech 219. BAD (do které náležely všechny zmíněné útvary BAP), jeden Pe-2 utřil 54 průstřelů (předpokládáme že od stíhačů).²⁵²

U všech zmíněných Focke-Wulfů je téměř jisté, že pocházely z JG 6, i když dochované záznamy z letových deníků tyto akce neobsahují. Smíšené skupiny německých stíhačů by mohly napovídat o spolupráci mezi Focke-Wulfy JG 6 a Messerschmitty III./EJG 1 nad bojištěm. III./EJG 1 skutečně operovala, prováděla Alarmstarty z Görlitz, což zachycují letové deníky jejich příslušníků.²⁵³

Sovětská strana se pochopitelně snažila poskytnout svým útočným formacím stíhací krytí, což v případě výše citovaných útvarů zajistil 6. GIAK (hlavní směr jeho operací mířil na Berlín a popisované nasazení se týkalo jen útvarů z 23. GIAD). Jeho letci při doprovodech Pe-2 od 6. GBAK a 4. BAK podstoupili celkem šest vzdušných bojů, kterých se zúčastnilo celkem 19 „Aerokober“. Ze strany Luftwaffe se do bojů, dle hlášení sovětských letců, zapojilo 24 Fw 190 a 6 Bf 109.²⁵⁴

Při uvedených střetech nárokovali příslušníci 23. GIAD sedm vítězství nad Fw 190. Šest P-39 od 69. GIAP (23. GIAD) pod velením gard. plk. Krivjakova, vzlétlo v 19:00 (MČ) jako doprovod devíti Pe-2 směrem na Görlitz (jde o Petljakovy z jednotek 80. GBAP a 81. GBAP druhé útočné vlny, jejichž akce je popsána výše). V 19:20 (MČ) narazily v prostoru cíle ve výšce 400 metrů na dvě skupiny po šesti Fw 190, které krátce před tím vzlétly z letiště. Jedna skupina Fw 190 zaútočila na bombardéry, zatímco druhá začala boj se stíhacím doprovodem. Při odražení útoků Focke-Wulfů se jednou dlouhou dávkou povedlo gard. por. Vasilevovi jeden z nich sestřelit, ten hořící dopadl 1–2 km východně od Görlitz (v tomto vzdušném boji přišel 6. GBAK o jeden Pe-2 sestřelený stíhači, druhý sestřelila PVO – viz dříve, ztráty gard. ppor. Maximova a gard. por. Klimenka).²⁵⁵

Druhá skupina šesti P-39 pod velením velitele 69. GIAP, gard. mjr. Prošenkova, vzlétla v 19:05 (MČ) a za úkol měla doprovod osmi Pe-2 (pravděpodobně opět ze druhé útočné vlny, viz výše) rovněž do prostoru Görlitz. Zde se střetly s osmi Fw 190, z nichž jeden Prošenkov sestřelil. Byl to jeho 22. sestřel a Focke-Wulf dopadl na zem v prostoru letiště Görlitz. Druhý z dvojice Fw 190 zaútočil na vítěze předešlého vzdušného boje, ale gard. ppor. Akulovič, velitelovo číslo, jej odrazil a ten, zanechávající za sebou ohon dýmu, opustil místo boje západním směrem.²⁵⁶

Třetí skupina, tentokrát čtyř P-39, vedená gard. npor. Filatovem, vzletla k doprovodu sedmi Pe-2 v 19:10 (MČ). V nastalém vzdušném boji Filatov sestřelil jeden Fw 190, který dopadl na zem v prostoru 2 km severozápadně od Görlitz. Druhý Focke-Wulf sestřelilo Filatovo číslo gard. ppor. Kurmanov. Tento Fw 190 dopadl v prostoru Ebersbach (6 km severozápadně od Görlitz). Další Fw 190 sestřelil gard. por. Vasilev, letoun dopadl v prostoru 1–2 km východně od Görlitz.²⁵⁷

Jednotka nenahlásila žádnou ztrátu mezi svými P-39. U líčení bojů 69. GIAP zaujme poznámka o vzletu Fw 190 z letiště Görlitz. V této době zde žádný útvar s tímto typem nepůsobil, nemůžeme ale vyloučit možnost mezipřistání a využití plochy pro ušetření paliva. Prozatím sice nemáme záznamy o nějakých přistáních jak stíhacích (JG 6), tak i bitevních Fw 190 v Görlitz, nicméně například III./EJG 1 nebo JG 52 takové přiblížení k bojišti využívaly. Je ale samozřejmě možné, že sovětské letci v hlášení zaměnili reálné Bf 109 ze III./EJG 1 za, v jejich očích „hodnotnější“, Fw 190. V takovém množství, v jakém se v sovětských zprávách vyskytují, je to ale nepravděpodobné.

„Aerokobry“ od sesterské 211. GIAP (23. GIAD) toho večera doprovázely celkem 40 bombardérů 4. BAK do prostoru Görlitz–Reichenbach. Ve dvou vzdušných bojích se jim povedlo sestřelit celkem tři Fw 190. První z „Fockewulfů“ sestřelil ve vzdušném boji odehrávajícím se mezi 19:40–19:50 (MČ) gard. por. Zarajkin v prostoru 5 km severozápadně od Reichenbach, druhý sestřelil gard. ppor. Glebov a Focke-Wulf dopadl v prostoru Kittlitz (4 km severně od Löbau). Poslední sestřel si připsal v 19:50 (MČ) na své konto gard. por. Koptjuch. Jeho oběť dopadla u Lauban (Lubaň, 20 km východně od Görlitz). 211. GIAP však také toho večera postrádala dvě P-39. Gard. ppor. Kazak (21. GIAP) se nevrátil z bojového letu a letoun gard. ppor. Merkuševa (211. GIAP), poškozený PVO v prostoru cíle, nouzově přistál v prostoru Tiefenfurt (Parowa, 30 km severovýchodně od Görlitz).²⁵⁸

Celkové nároky výše zmíněných bombardovacích a stíhacích jednotek činí sedm Fw 190 sestřelených stíhači a jeden Fw 190 a jeden Bf 109 střelci Pe-2 (německá strana ale přiznala ztrátu tří Bf 109, pěti Fw 190 a jednoho Ju 87)²⁵⁹. Uvedené letecké souboje zřetelně ukazují koncentraci jak německých, tak i sovětských sil nad bojištěm u Weissenbergu, tzn. v prostoru útoku Pz.AOK 4. Nepochybně právě sem byly soustředěny i aktivity JG 6, i když je nejsme schopni v datech ze sovětské strany identifikovat. Dochované dokumenty jednotky vzdušné souboje neobsahují. Při sledování časových údajů nasazení sovětských letadel opět vynikne schopnost pokrýt prostor bojů téměř kontinuálně. O vzdušné převaze nad bojištěm nebylo pochyb.

23. 4. 1945

Další den se 1. ukrajinskému frontu podařilo zcela rozvrátit německou obranu na hlavním směru úderu. Jednotky mířily nezádržitelně k Labi, především ale na severozápad k Berlínu. Zato na jihu německé jednotky 20. Pz.Div. obklíčily Weissenberg a spolu s Div. HG zaútočily na Bautzen.

Situace se stávala kritickou i z pohledu velícího řetězce Luftwaffe. Velitelství OKL se nacházelo ve Werderu („Kurfürst 1“), západně od Postupimi, oblast však začala být ohrožována sovětskými vojsky obklíčovými Berlín. Po dohodě Jodla s Kollerem zde zůstal pouze spojovací štáb v čele s Gen.Maj. Eckhardem Christianem, náčelníkem operačního štábu Luftwaffe (Chef d.Lw. Führungsstab) a Koller odletěl na jih do Berchtesgadenu. Zde se v Gabersee u Wasserburgu zařizovalo už od 20. 4. velitelství Luftwaffe pro jižní oblasti („Kurfürst 3“). Také štáb Lfl.Kdo.6 v Mnichově se začal připravovat na možné přemístění. Byla vydána

instrukce o způsobu a organizaci přesunu, nové místo ale zatím nebylo uvedeno.²⁶⁰

Přesně o půlnoci obdrželo Lfl.Kdo.6 důležitý radiogram z vrchního velitelství OKL. Oznamoval, že velkokapacitní sklad paliva v München-Kraillingu se musí vyklidit (nepochybně z důvodu postupu amerických jednotek k městu) a za tuto akci je odpovědné Lw.Kdo.6. Současně musí zajistit i vyklizení podobného skladu GTL (?) u Neuburgu (asi 70 km severozápadně od Mnichova). Zásoby leteckého paliva do spalovacích motorů a také jejich předpřipravených směsí* si měla rozdělit napůl Luftwaffe a pozemní vojsko, látka J2, také včetně připravených směsí, připadla zcela k dispozici letectvu (šlo o palivo pro proudové motory). Tímto měla být pokryta naléhavá, běžná a minimální spotřeba bojových svazků. S ohledem na dopravní situaci, měla být nadále paliva skladována decentralizovaně, aby mohly být zásobovány všechny operační jednotky Lfl.Kdo.6, Lw.Kdo.4 a Lw.Kdo.West. Závěrečné sdělení bylo všefákající: „*Vyklizením skladů v München-Craillingu a Neuburgu jsou všechny existující rezervy vyčerpány.*“²⁶¹

Systém zásobování v zápolí Lw.Kdo.6 ještě stále fungoval a cisternové vlaky byly na cestách. Právě 23. dubna 1945 informovalo velení Lw.Kdo.6 (odbor O.Qu./Qu. 1) štáb VIII. Flg.Korps (v Hermannstättel – Heřmanově Městci) a Qu. Luftgau VIII (v Praze) o rozdělení dvou transportů do více stanic. Pro zajímavost uvedme, že z transportu Lu.B. 5602 (300 m³ paliva C3 a 60 m³ paliva B4) odešlo 60 m³ C3 do Plzně, 40 m³ C3 do Prahy a zbytek k VIII. Flg. Korpsu na jeho operační letiště. Podobně, z vlaku Lu.B. 5605 (240 m³ paliva B4), mělo postupně skončit 60 m³ B4 v Praze, 60 m³ B4 v Plzni, 60 m³ B4 na operačních letištích v jihovýchodním prostoru a 60 m³ B4 v Hradci Králové pro zásobovací lety. Následovala ještě poznámka, že palivo pro velitelské, kurýrní Staffel a operační jednotky Lw.Kdo.4 už je zajištěno.²⁶² Někaké palivo pro operační lety tedy bylo k dispozici, rozhodně ale neumožňovalo využití všech letadel ve stavu Lfl.Kdo.6. Nicméně rezervy, jak sdělovalo OKL, už nebyly.

Jedno z posledních podrobných hlášení o činnosti Lft.Kdo.6 a jejich podřízených celků je plné chyb a nepřesností, zejména v označení jednotek a jejich Gruppe. VIII. Flg.Korps obdržel od Lfl.Kdo.6 nezměněné rozkazy pro svoji činnost, tzn. napadání sovětských jednotek útočících od Spremburgu a Cottbus směrem na severozápad, zvláště v prostoru Drebkau.²⁶³ K 23. dubnu uvedl v námi sledovaném prostoru nasazení 152 letadel, z toho 46 stíhacích, 82 bitevních a 24 průzkumných. Soustředil se na území táhnoucí se severně a západně od Bautzen až k Radebergu²⁶⁴ (plnil tak přesně velením požadovaný úkol napadat síly mířící na Berlín), zároveň ale provedl poměrně neobvyklou akci, kdy zaútočil i na letecké síly 2. VA, podporující sovětský útok na Berlín. Cílem byla letiště Bronkow a Finsterwalde, odkud ještě před třemi dny vzletala JG 6 a přepad provedla část toho dne nasazených 62 bitevních Fw 190 od II./SG 2 a I./SG 77. Stejnou činnost provedlo i 12 Fw 190 od útvaru v dokumentu neoznačeného, ale protože je informace zařazena v části o stíhacích jednotkách, logicky vychází, že se muselo jednat o JG 6. Ty se soustředily na Finsterwalde. Vzhledem k nasazení bitevních Fw 190 ze základen v Kummeru, předpokládáme, že i stíhací Fw 190 vzletaly odtud, tedy že náležely ke II./JG 6.

* Finální příprava (mísení) paliva se provádělo mimo rafinérie z předpřipravených směsí a to ve skladech k tomu vybavených, resp. „směšovací“ místech pojmenovaných WIFO. Krailling byl jedním z nich.

** Zajímavé je porovnání těchto údajů s daty, které se objevily v denním hlášení operačního štábu Luftwaffe (OKL.FüSt.). Informace o nasazení se „smrskla“ do věty „65 Schlachtflugzeug proti kolonám na dálnici v okolí Cottbus“, ale o takových operacích v hlášení Lfl.Kdo.6 a VIII. Flg.Korps není zmínka.

Skupina těchto dvanácti Fw 190 z II./JG 6 nahlásila postřelování a bombardování pozemních kolon severně a severovýchodně od Bautzen, a pravděpodobně následně, napadení letiště ve Finsterwalde palubními zbraněmi. Zde postřelovala pozemní zařízení a letadla a nárokovala celkem 13 zničených Il-2, jeden tank T-34 a pět vozidel poškozených. Právě při těchto útocích přišla II./JG 6 o nezcizitelného Uffz. Gindlera, další ztráty JG 6 neohlásila.

Ještě doplníme, že výše uvedené bitevní Fw 190 přidaly jeden zapálený Il-2 ve Finsterwalde, ale především sedm Jaků-9, dva Po-2 a dva Jaky-3 zničené a dva Il-2, jeden Po-2 a tři Jaky-3 poškozené v Bronkow. Navíc nárokovaly i jedno vítězství nad „U 2“. ²⁶⁵ Akce se tak v hlášení německé strany jevila poměrně úspěšně.

Ostatní jednotky, tzn. III./EJG 1 a I./JG 6 (22 Bf 109 a 4 Fw 190), spolu s bitevními Stab/SG 2, 10.(Pz.)/SG 2 a 10.(Pz.)/SG 77 (osm Fw 190, osm Ju 87 a čtyři Ju 87) operovaly od Dresden přes Bautzen až k Weissenbergu (Stab/SG 2 na svých Fw 190 zajišťovala tento den stíhací krytí protitankovým Junkersům 87). Podporovaly tedy útok Pz.AOK 4. Stíhací útvary zde prováděly volné stíhání a doprovody. Nárokovaly si sestřel jednoho Il-2, připadl nejspíše na konto III./EJG 1.

Osm Fw 190 z I./JG 6 provedlo ještě v tento den poměrně neobvyklou zásobovací akci severozápadně od Kamenz, a to shoení osmi kontejnerů se dvěma tunami munice, zřejmě nějakým obklíčeným německým jednotkám. ²⁶⁶

Celkem tedy JG 6 vyslala 23. dubna 1945 do vzduchu 24 svých Fw 190 obou Gruppe. Pohřešovala jeden stroj i s pilotem, neohlásila žádný nárok na sestřel.

Z individuálních záznamů je aktivita I./JG 6 dokumentována letem Uffz. Siedera z Liberce mezi 11:14–12:08 (SELČ) do prostoru Bautzen, při kterém podstoupil souboj se čtyřmi Jaky-9, z toho jeden uvedl jako sestřelený. ²⁶⁷ Ten se ale v oficiálních nárocích neobjevil.

V tento den je k dispozici poslední, i když nekompletní, přehled stavu letadel a pilotů JG 6. Je na něm vidět, jak se týdenní intenzivní nasazení v samém centru bojů, spojené s minimálně dvěma narýchlo uskutečněnými přesuny, podepsalo na síle jednotky. Hlášení z 23. 4. obsahuje jen údaje od Stab a I. Gruppe, můžeme je však porovnat se stavy na počátku sovětské ofenzivy 16. dubna. I./JG 6 disponovala v den zahájení útoku 60 letadly, z toho 49 schopnými nasazení, pilotů měla 63, z toho 55 schopných služby. ²⁶⁸ Po sedmi dnech vykazala pouhých 25 letadel ve stavu, ze kterých bylo jen 17 letuschopných, pilotů jí zbylo 43 (39 schopných nasazení). ²⁶⁹ V technice to znamenalo pokles na 41 % původního celkového stavu letadel (v letuschopných dokonce na 34 %), u pilotů na 68 % celkového a 71 % operačního personálu. Štábní letka zůstala zachována v plné síle dvou strojů a dvou pilotů, 23. 4. 1945 byl však jeden z nich neschopen služby. To znamenalo, že po týdnu bojů byla I./JG 6 schopna do operací vyslat pouhou třetinu strojů! Pilotů bylo stále více než techniky, ale výše uvedené ztráty nelze nazvat jinak než těžké.

Na hrozivých ztrátách techniky měly podíl především urychlené ústupy z Welzow a Finsterwalde, kde předpokládáme, že část letadel musela být zanechána na místě a pravděpodobně zničena vlastním personálem. Pro zajímavost lze uvést, že jen sovětská 13. armáda vykazala za období od 16. do 25. dubna 1945, tedy než dorazila k Labi, ve svém prostoru, do kterého náležela i základna Welzow (spolu s Cottbus/Neuhausen, Bronkow...) celkem 63 ukořistěných letadel. ²⁷⁰ Bohužel podobná data pro sousední 5. gardovou tankovou armádu, obsazující Finsterwalde, jsme nenalezli.

Zatímco piloty se víceméně dařilo odsouvat, s letadly, zejména těmi neschopnými letu, to nebylo možné. Jak vypadala situace s pozemním personálem, si netroufáme posoudit. Není pochyb o tom, že II./JG 6 skýtala podobný obrázek.

Protivníci JG 6

Protivník, tzn. celá 2. VA, nahlásil 814 vzletů, ale znovu se většína sil armády věnovala podpoře pozemních 3. a 4. GTA v útoku na Berlín. Sbory nasazené na jihu – 3. ŠAK a 5. IAK – vykazaly 243 vzletů, ohlásily dvacet Fw 190 a čtrnáct Bf 109 operujících nad bojištěm. Nárokovaly si dva sestřelené Fw 190. ²⁷¹ Německá strana, přes špatné počasí, registrovala 120 sovětských letadel nad bojištěm Görlitz–Bautzen a dalších 252 mezi Cottbus a Guben. ²⁷² Letová činnost sovětského letectva začala z důvodu nepříznivého počasí až po 13:00 (MČ), tedy 12:00 SELČ.

Nárok na sestřel Il-2 se neshoduje s žádnou reálnou ztrátou v sovětských pramenech. Ve vzduchu byly Šturmoviky ze 3. ŠAK a za celý den utržily pouze osm poškozených Il-2. Stíhačky Luftwaffe registrovali letci sboru v pěti případech, pouze jednou se ale dostali do souboje. Ten proběhl mezi 19:50–19:55 (MČ), kdy osm Il-2 ze 135. ŠAP (308. ŠAD) s doprovodem šesti Jaků-9 provádělo nálety u Diehsy. V prostoru cíle byly napadeny šesti Focke-Wulfy, z nichž byl jeden sestřelen. Na svědomí jej měl doprovodný stíhač z 53. IAP (taktéž 3. ŠAK) ppor. Bykov, který nárok ohlásil. ²⁷³ Je to jediný záznam 3. ŠAK o setkání s nepřítelem, což znamená, že je to s největší pravděpodobností právě tento souboj, ve kterém mohl být nárokován sestřel Il-2 (pravděpodobně ale Messerschmitta ze III./EJG 1). Je faktem, že nárok nemusel ve skutečnosti znamenat vítězství.

V okolí Diehsy operovaly odpoledne také Jaky-9 z 306. IAP a 355. IAP (181. IAD/3. ŠAK). Z letů se nevrátily dva Jaky-9, nicméně oba jsou nahlášeny sestřelené protivzdušnou obranou. Zničeno bylo také devět tanků a další pozemní technika a živá síla. ²⁷⁴ Mimo dva výše uvedené Jaky-9 vyvázl celý 3. ŠAK beze ztrát. ²⁷⁵

Také letci 5. IAK se toho dne zúčastnili dvou vzdušných bojů, ve kterých sestřelili jeden Fw 190 bez vlastních ztrát, místo ani čas nejsou bohužel přesně určeny. Šlo pravděpodobně o letce z 32. a 91. IAP s Jaky-3, ostatní jednotky sboru operovaly jinde (Liegnitz, Breslau) nebo operační činnost vůbec neprováděly. Zápis v dokumentech sboru hovoří o tom, že: „*Při ochraně pozemních vojsk potkaly dvě skupiny stíhačů letouny protivníka v počtu 14 Focke-Wulfů a Messerschmittů, které letěly bombardovat vojska RA. V průběhu vzdušného souboje byly skupiny protivníka rozděleny a stíhači nedopustili útoky na pozemní vojska.*“ ²⁷⁶

Let a střetnutí Uffz. Siedera nejsme schopni přesněji navázat na výše popsanou činnost Sovětů. Vzhledem k času a prostoru jeho nasazení by se mělo jednat spíše o stíhače z 5. IAK, bohužel jejich záznamy neobsahují žádné další podrobnosti. Dle sovětských záznamů ale nebyl žádný Jak v tento den sestřelen v souboji.

Útoky na letiště Finsterwalde a Bronkow

Více informací lze dohledat ohledně napadení sovětských leteckých základen ve Finsterwalde a Bronkow, které měly na svědomí Fw 190 z Kummeru. Postižené sovětské jednotky náležely nepochybně do stavu 1. GŠAK, jenž od 20. dubna 1945 přesouval své síly blíže k frontě směřující k Berlínu. O využití zdejších základen (Welzow, Bronkow, Finsterwalde, ale i Neuhausen, Gahro, Alteno) sovětská 2. VA velice stála, protože stávající letiště v okolí Sorau už byla poměrně daleko pro rychle se rozvíjející útok 1. ukrajinského frontu na Berlín. Tlak na přesun sil letecké podpory byl tedy značný a týkal se především stíhacích a bitevních sborů s kratším doletem. Konkrétně šlo o 1. GŠAK, 2. GŠAK, 2. IAK a 6. GIAK.

Například 1. GŠAK, přesouvající se na Welzow, Finsterwalde, Gahro, Bronkow a do okolních měst, ²⁷⁷ si měl základny zajistit svým personálem (prvosledové pozemní útvary už směřovaly severozápadně na Berlín). Komplikace jim ale způsobovaly německé jednotky obklíčené rychlým postupem čelních útvarů 3. a 4. GTA

v okolí Welzow. Zatímco na Bronkow a Finsterwalde se části 1. GŠAK dostaly již 21. 4. resp. 22. 4. 1945 (i zde ale musela pozemní obrana odrážet útoky skupin německých sil uniklých z obklíčení u Welzow) a okamžitě začaly podporovat své jednotky směrem na Berlín, u Welzow stále zůstávala početná německá skupina. Na průzkum letiště Neu Petershain (tzn. Welzow) byl 21. 4. 1945. vyslán letoun Po-2 z 1. GŠAK, ten byl ale v průběhu plnění úkolu zasažen střelbou PVO z prostoru obklíčených vojsk v lese západně od Spremberg a prostoru Gribona–Kausche–Wolkenberg (nyní prostor povrchových uhelných dolů).²⁷⁸

Velitel 1. GŠAK vydal 22. 4. 1945 rozkaz veliteli 8. GŠAD gard. pplk. Šundrikovovi, co nejrychleji obsadit letiště Neu Petershain (tzn. Welzow), přesunout tam část sil a pomoci při likvidaci obklíčeného nepřítele. Především ale, podpořit útok pozemních sil ve směru na Berlín. Šundrikov vzletl v Il-2 na průzkum. Po průzkumu obklíčených jednotek (nahlásil stavy a místa techniky a vojsk) se Šundrikov rozhodl podpořit vojska v likvidaci obklíčení útoky dvojic Il-2. K prvnímu letu odstartoval sám, za řízením druhého Il-2 seděl velitel 143. GŠAP, gard. mjr. Griško. Při útoku obrněnou techniku v prostoru železniční tratě mezi Kausche a Petershain byl ale zasažen palbou PVO, vyskočil na padáku a byl zraněn střelbou ze země. Střelec, gard. serž. Abramov zahynul. Letoun dopadl v prostoru Wolkenberg (7 km západně od Sprembergu, nyní povrchový důl).²⁷⁹ Situace na letišti byla stále nejistá. Až teprve 23. 4. 1945 bylo i Welzow pevně v sovětských rukou a 1. GŠAK sem ihned přesunul své síly.

V našem textu se pochopitelně soustředíme na Finsterwalde, které se stalo cílem útoku Il./JG 6. Už 22. 4. 1945 se sem přesunul štáb 9. GIAD,²⁸⁰ soustřeďující tři jednotky Il-2 – 141., 144. a 155. GŠAP. O den později, tedy právě 23. 4. 1945, sem přibýly operační síly v podobě 27 Il-2 od 141. GŠAP a 23 Il-2 od 155. GŠAP. Stíhači ze 152. GIAP (Jak-1) se k nim měli přidat až 24. dubna,²⁸¹ ale pravděpodobně se na základnu dostali už spolu se Šturmoviky o den dříve.

Německá strana prostor bedlivě sledovala, však také NAG 15 z Liberce nahlásila tento den plných 24 vzletů svých Bf 109.²⁸² Průzkum byl prováděn především s cílem zjištění situace pozemních vojsk nepřítele a německé velení zajímala zejména situace na komunikacích. Víme, že se průzkumné letouny dostaly například nad linie Cottbus–Ruhland, Drebkau–Calau nebo Cottbus – jižně od Lübben,²⁸³ což je v blízkosti výše zmíněných letišť. Informace o situaci na bývalých základnách Luftwaffe určitě nebyla ignorována. V jiné zprávě operačního štábu Lfl.Kdo.6 se píše o pozorování provedeném průzkumu letišť, kde je jmenováno přímo Welzow s 20 jednomotorovými letouny zde (jsou uvedena ještě letiště Liegnitz, Seifersdorf a nepojmenované v kvadrátu 82822). Předpokládáme, že jakmile Luftwaffe zjistila přítomnost většího počtu sovětských leteckých sil, zahrnula je do možných cílů svých operací.

Německý pohled máme zprostředkován dříve uvedeným souhrnným hlášením, kde je napadení letišť začleněno v popisu celkové denní činnosti, bez přílišných podrobností (mimo výčet úspěchů). Záznamy napadené strany ale umožňují zjistit více. Deník 1. GŠAK popisuje události ve Finsterwalde následovně: „16:05–16:10 *zaútočilo na letiště Finsterwalde 12 Fw 190 z nízkého letu. Čtyři vzlétající Jaky-1 ochrany letiště v následujícím vzdušném boji sestřelily dva Fw 190.*“²⁸⁴ Další dokument 1. GŠAK poskytuje více podrobností o souboji: „23. 4. 1945 *gard. npor. Poljanskij a gard. por. Kondratěv odstartovali na ochranu letiště. V tom okamžiku uslyšeli v rádiu, že v bodě bázování 141. GŠAP (tzn. Finsterwalde – pozn. autorů) stíhači protivníka šturmuji letiště. Přijali rozhodnutí, nabrali kurz směrem k prostoru útoku a pak byli navedeni ze země na letouny protivníka. Ve vzdušném boji sestřelili dva Fw 190.*“²⁸⁵ Oba letci náleželi

do 152. GIAP, a i když zpráva neuvádí, z jakého letiště vzletli, předpokládáme, že to bylo Finsterwalde.

Z výše uvedených faktů lze nakonec sestavit celkový obraz nasazení Il./JG 6. Z letiště Kummer (Niemes-Süd) se okolo 14:20* zvedla skupina jejich 12 Fw 190D-9. Spolu s ní vzletly i bitevní Fw 190 z Il./SG 2 a možná i I./SG 77 ze sousedního Höflitz (Niemes-Ost). Obě skupiny se ale rozdělily a stíhači Fw 190 z Il./JG 6, i když vybavené bombami, nejprve prováděly postřelování a bombardování vozidel severně a severovýchodně od Bautzen. Zde se táhla linie fronty. Následně pak, mezi 15:05 a 15:10 (SELČ), napadla palubními zbraněmi svoji bývalou základnu ve Finsterwalde. Sověti ale krátce před tím vyslali do vzduchu hlídku čtyř Jaků-1 od 152. GIAP a dokázali ji rychle přivolat zpět. Piloti Jaků neváhali a napadli útočící Focke-Wulfy, dva nárokovali jako sestřelené. Ve skutečnosti přišla Il./JG 6 jen o Uffz. Gindlera, nahlášeného jako nezvěstného. Z délky napadení letiště, pouhých 5 minut, je zřejmé, že se jednalo o bleskovou akci, přesto na ni Sověti dokázali reagovat.

Zajímavá se jeví konfrontace německých nároků na zničenou techniku na zemi se záznamy protistrany. Po návratu nahlásili piloti Il./JG 6 zničení 13 Il-2 a další pozemní techniky. Ale sovětské dokumenty, konkrétně přehled ztrát 1. GŠAK za duben 1945, uvádějí ztráty letecké techniky na zemi pouze u 144. GŠAP v Bronkow (a to 3 Il-2), 141. a 155. GŠAP ve Finsterwalde nevykázaly žádnou. Ve stejném období lze pro útvary ve Finsterwalde dohledat pouze data o počtech letadel odeslaných do oprav – u 141. GŠAP je to 9 a u 155. GŠAP pak 7 Il-2.²⁸⁶ Je možné, že zde figurují nějaké stroje poškozené při tomto útoku, stále ale zůstává poměrně značný rozpor mezi německou stranou nahlášenými 13 zničenými Il-2 (k nim se přidal ještě další Il-2 zapálený bitevními Fw 190 z Niemes) a v podstatě nulovými ztrátami v dokumentech sovětské strany.

Jen pro zajímavost dodejme, že obdobně se vedlo i bitevními Fw 190 ze Il./SG 2 a I./SG 77 nad Bronkow (budeme se jí věnovat ve studii o SG 2). Také tato skupina, jednalo se o 14–16 strojů, byla během útoku napadena stíhači zde umístěného 153. GIAP, kteří vznesli nárok na celkem šest sestřelených Fw 190.²⁸⁷ Přitom sami Němci přiznávají u těchto jednotek tři Fw 190 ztracené a tři nezvěstné z různých bojových příčin.²⁸⁸ Útoky na letecké základny Sovětů tedy nebyly lehkou záležitostí a stály Luftwaffe i mnoho ztrát. Navíc, sílu jednotek 2. VA takovéto ojedinělé akce naprosto neovlivnily. Luftwaffe už ale na nějaké rozsáhlejší útočné aktivity, zasahující i zázemí protivníka, neměla síly.

24. 4. 1945

Sovětské síly téměř dokončily obklíčení Berlína. Z jižního směru už obsadily Drewitz, Potsdam (Postupim) a připravovaly se k postupu z jihu od Stahnsdorfu. Již také vnikly do města, jak hlásilo Lw.Kdo. Nordost.²⁸⁹

Bautzen se ocitl znovu v německých rukách **24. dubna 1945**, ale útočící svazy pokračovaly v tlaku na severozápad za město. Hroty Pz.Div. HG a 20. Pz.Div. už byly u Radiboru, Mücka a sahaly až k Boxbergu.

Rozkazy pro VIII. Flg.Korps se nezměnily. Měl podporovat protiútok německých sil u Bautzen. Případné pokračování bojů proti kolonám u Drebkau, požadované z OKL, mělo být teprve potvrzeno.²⁹⁰

Od tohoto dne začal VIII. Flg.Korps zasílat svá hlášení o denní činnosti v souhrnné formě, bez uvádění výkonů jednotlivých jednotek. Bez dalších dokumentů je tedy téměř nemožné, určit zapojení konkrétních operačních útvarů.

* Čas vzletu odvozujeme od času startu bitevních Fw 190 z SG 2 a letového deníku Hptm. Stahla, jenž se účastnil útoku na letiště „Gosda“, tzn. Bronkow.

V prvním hlášení v 19:00 uvedl VIII. Flg.Korps nasazení 165 letadel proti kolonám postupujícím k Bautzen, z toho bylo 74 bitevních, 27 protitankových, 36 stíhačů a 28 průzkumných strojů. Mimo zničené pozemní techniky a vojska nahlásil sestřelení tří stíhaček nepřítele.²⁹¹ V hlášení o činnosti z 22:20 se už v prostoru Görlitz–Bautzen, kde se soustředil na kolony mířící k Bautzen od severu, mluví o 20 průzkumných, 20 stíhacích, 86 bitevních a 27 protitankových letadel, celkem tedy 153 strojích (hlášení obsahuje pochopitelně i údaje z ostatních částí fronty, zde neuvedené). Ztráty, které se ale vztahovaly na celé bojiště VIII. Flg.Korpsu, tzn. včetně Pz.AOK 1 na Moravě, činily dva dálkové průzkumníky a jeden Fw 190 a Ju 87 pohřešovaný.²⁹² Výše uvedená data se dostala do hlášení OKL.FüSt. (operační štáb Luftwaffe), tedy nadřízené složky,²⁹³ ale VIII. Flg.Korps své materiály ještě znovu upravil. Stalo se tak až o den později, dálnopisem v 9:45 (SELČ). Nakonec tak VIII. Flg.Korps vykázal celkově za 24. 4. 1945 plných 228 vzletů, z čehož bylo 28 průzkumných, 100 stíhacích, 70 bitevních a 30 protitankových strojů. Bohužel nejsou zaznamenány oblasti nasazení, předpokládáme však, že se počty z oblasti Görlitz–Bautzen, uvedené předešlý den v 22:20, příliš nezměnily. Nárokoval celkem 13 vzdušných vítězství a jedno pravděpodobné, zaplatil ztrátou jednoho Me 410 (nepochybně průzkumného) a jednoho Bf 109. Dalších pět letadel bylo poškozeno při nouzových přistáních.²⁹⁴

Kolik z uvedených čísel platí pro námi sledovaný úsek fronty, není možné určit. Nejblíže realitě asi budou údaje z hlášení v 19:00. Uvádí tři sestřelené stíhače, ale ztráty žádné. Nad Pz.AOK 4 bylo zaregistrováno 352 Il-2, 271 stíhačů a 173 Pe-2 a Bostonů.²⁹⁵

Z těchto záznamů pochopitelně nelze říct, jak se nasazení účastnila JG 6. Její lety rozhodně figurovaly mezi 20 (nebo 36) ohlášenými vzlety stíhačů. Naštěstí, máme k dispozici letové deníky pilotů, které potvrzují lety II./JG 6 z Kummeru. Fw. Karl Hoffmann letěl mezi 12:35–13:30 (SELČ) na Fw 190D, „černá(?) 4“ a provedl „útok AB na silnici Bautzen–Hoyerswerda, zapálena 4 nákl. auta“. Ofw. Hermy Härtel jej následoval mezi 15:20–16:15 (SELČ) na Fw 190D, „černá 4“* a zapsal si „útok s AB na nákladní vozidla v prostoru Bautzen“.²⁹⁶ Piloti byli zapojeni ve dvou různých akcích jednotky. Opět se tedy opakoval způsob nasazení ve formě malých, několikrát za den vysílaných skupin letadel. Navíc byly aktivní i další útvary z Kummeru, především protitankové Ju 87 z SG 2, jež vzletly na tři až čtyři akce.²⁹⁷ Není tedy vyloučen ani doprovod od stíhacích Fw 190 z JG 6. O I./JG 6 z Liberce nevíme nic. Výše uvedené záznamy pilotů II./JG 6 žádné letecké souboje s nepřítelem neuvádějí, jistě to však nejsou všechny akce JG 6 toho dne.

Protivníci JG 6

Podíváme-li se na sovětské zdroje, tak ty uvádějí celých 1 998 vzletů proti nepříteli u 2. VA, plně se však projevilo zaměření většiny letecké armády k Berlínu. Na jižním směru operovaly pouze dva sbory 3. ŠAK a 5. IAK, které vyslaly do vzduchu 302 letadel. Zároveň zaregistrovaly 106 letadel nepřítele, z čehož typově většinu tvořily Fw 190 (58 případů).²⁹⁸

Bitevní 3. ŠAK operoval kvůli špatnému počasí až po 14:00 (MČ) a zaznamenal velkou aktivitu Luftwaffe, celkem 101 letadel. Současně zastal většinu letecké aktivity Sovětů v tomto prostoru, neboť vykonal 254 vzletů. Bylo z toho 16 vzdušných soubojů a sbor nárokoval plných deset sestřelených Fw 190, šest Bf 109 a jeden Ju 87, pozbyl ale po jednom Jaku-9 a Il-2, další deset strojů bylo poškozeno. Zatímco Il-2 z 621. ŠAP se stal obětí flaku,²⁹⁹ Jak-9 por. Ovčinnikova z 53. IAP se při návratu, po splnění úkolu, oddělil od

skupiny a nevrátil z bojového letu.³⁰⁰ Ztráty tak dle sovětských záznamů nespojujeme s nepřátelskými stíhači.

Stíhací divize 3. ŠAK, tzn. 181. IAD, provedla 134 bojových vzletů, zřejmě především jako ochranu bitevních Il-2. Nejvíce nároků na sestřely vznesli piloti 355. IAD s Jaky-9. Popsali ale i několik soubojů, kdy jeho letci napadli skupiny Ju 87 a Fw 190, přisadily si také Bf 109. Například čtveřice Jaků-9 od 355. IAP odstartovala pod vedením por. Laptěva do okolí Bautzen. V 17:00 (MČ) dostala rozkaz z radiostanice „Gvozdika-2“ chránit pohyb pozemních vojsk na silnici Bautzen–Königswartha. Ve stanoveném prostoru si Laptěv všiml dvou Ju 87, svrchu zezadu na ně zaútočil a sestřelil vedoucí Štuku. Letoun dopadl 10 km jižně od Bautzen. Po prvním útoku byl ale sám napaden svrchu zezadu čtyřmi Fw 190. Laptěv, který měl převahu rychlosti, nabral výšku a v pravé zatáčce zaútočil na Focke-Wulf. Protivník vyšel z pod jeho útoku levou zatáčkou s ostrým klesáním, tím se ale dopustil chyby. Laptěv na něj shora opět zaútočil a sestřelil jej. Focke-Wulf skončil zhruba 6 km západně od Bautzen. Na druhou dvojici, chránící Laptěva, zaútočily dvě dvojice Bf 109. Ppor. Kupyryin se svým číslem ppor. Talanovem přijali boj v zatáčkách, ovšem bezvýsledně. V průběhu desetiminutového boje pak přešli na boj ve vertikálách. Kupyryin ve stoupání ze vzdálenosti 20–30 metrů jednou dávkou z kanonu sestřelil jeden Bf 109. Ten se zřítil 6 km jižně od Bautzen. Talanov, odrážejíc útoky na svého vedoucího, vystřelil ze vzdálenosti 100–50 metrů na druhý Messerschmitt tři krátké dávky a také jej, 8 km jihozápadně od Bautzen, sestřelil. Při následném letu nad Bautzen spatřili ve výšce 100 metrů osamocený Bf 109, Kupyryin na něj zaútočil a sestřelil jej, letoun dopadl 8 km jižně od Bautzen. Skupina přistála na svém letišti beze ztrát.³⁰¹

Jiné čtyři Jaky-9 pod velením pplk. Eremina, velitele 355. IAP, prováděly mezi 19:30–20:00 (MČ) vzdušné krytí pozemních vojsk v prostoru Bautzen. Severozápadně od města narazily na skupinu 18 Ju 87 a 12 Fw 190 a v průběhu nastalého vzdušného boje sestřelily celkem čtyři stroje, tři Fw 190 a jeden Ju 87. Německé letouny havarovaly v okruhu 6 km okolo Bautzen, Sověti přistáli kompletní.³⁰² Přes poměrně vysoké nároky na sestřelené stroje znovu upozorňujeme, že VIII. Flg. Korps žádný Fw 190 nebo Ju 87 tohoto dne jako ztracený nepřiznal. Pět letadel ale muselo provést nouzová přistání.

Sesterský 306. IAP nárokoval v tento den jeden Fw 190 a jeden Bf 109, bohužel bez dalších podrobností. Poslední jednotka divize, již zmíněný 53. IAP, absolvoval tři vzdušné střety, ale bez nějakého výsledku.³⁰³

Do soubojů s německými letadly se dostali i piloti bitevního 135. ŠAP. Mezi 14:27–14:30 (MČ) byla jejich skupina sedmi Il-2 chráněných šesti Jaky-9 napadena u Rachlau (7,5 km jihovýchodně od Bautzen) čtyřmi Bf 109, střet ale skončil bezvýsledně. Útočníci pocházeli nepochybně ze III./EJG 1. Obdobnou zkušenost prodělali letci další, stejně členěné skupiny sedmi Il-2 s ochranou šesti Jaků-9. V 17:00–17:05 (MČ) na ně zaútočilo šest Fw 190 u Kubuschütz (5,5 km východně od Bautzen). Také tento souboj neměl vítěze ani poraženého.³⁰⁴

Stíhací 5. IAK naopak německé stroje téměř nepotkal a v jednom souboji přidal jeden poškozený Bf 109, bez vlastních ztrát.³⁰⁵ Navíc se jeho části účastnily operací u Berlína (doprovod Pe-2 od 219. BAD Jaky ze 728. IAP jižně od Berlína).

Je zřejmé, že se letecká aktivita about stran soustředila do okolí Bautzen. Skladba úkolů zůstávala stále stejná – útoky proti pozemním jednotkám nepřítele a napadání bitevních letadel protivníka. S JG 6 můžeme s velkou pravděpodobností spojit výše popsané souboje s letci z 355. IAP, snad i 306. IAP, stejně jako případ skupiny Il-2 a Jaků-9 Focke-Wulf v 17:00 (MČ). V některých popsanych

* Nepochybně se jednalo o Fw 190D-9, W.Nr. 211939, „černá 4“, který 8. 5. 1945 přistál na letišti ve Fürthu.

utkáni se objevují Focke-Wulfy v roli doprovodů bitevních Ju 87. Víme, že JG 6 takové akce prováděla, a to pro obě zde operující protitankové Staffel. Navíc, II./JG 6 sídlila na stejném letišti s 10. (Pz.)/SG 2, druhá protitanková skupina – 10.(Pz.)/SG 77 – bázovala v Görlitz. Bitevní (protitankové?) Junkersy Ju 87 z SG 2 skutečně operovaly a máme podloženo minimálně sedm vzletů během dne do oblasti Weissenberg, Oberförstchen, Burk.³⁰⁶ Nesmíme ale zapomínat, že stíhací ochranu poskytovaly často Junkersům 87 z SG 2 také stroje z vlastní bitevní jednotky (stalo se tak například o den dříve)³⁰⁷.

25. 4. 1945

Jednotky 1. ukrajinského frontu dosáhly Labe u Torgau, spojily se s americkými silami a tím došlo k rozdělení území třetí říše na dvě části. Dalším významnou vojenskou událostí bylo úplné obklíčení Berlína. Gen.Maj. Eckhard Christian (Chef des Luftwaffe-Führungsstabes) musel své provizorní stanoviště, sloužící především ke spojení s Hitlerovým bunkrem, přesunout k Rechlinu. Velitelem Luftwaffe se stal Gen.Feldm. Robert Ritter von Greim, bývalý velitel Lfl.Kdo.6. V tento den se setkal s Kollerem v Berchtesgaden a následně odletěl do Berlína k Hitlerovi.³⁰⁸

Heeresgruppe Mitte se stahovala na jih, i když některé části Pz.AOK 4 uvízly spolu s 9. armádou (AOK 9) pod Berlínem. Obranná linie Skupiny armád Střed začínala na Labi nad Dresden (zhruba u Meissenu) a mířila na východ směrem nad Görlitz a dále na jihovýchod až k Moravské Ostravě. V ní byl vytvořen zhruba 25km výběžek na sever po německém útoku mezi Bautzen a Görlitz.

Dne 25. dubna vydalo velení Luftflotte 6 rozkaz VIII. Fliegerkorpsu³⁰⁹ podpořit obranné boje o Berlín, napadáním nepřátelských kolon postupujících k Berlínu z jižního směru. To se ale mělo týkat bombardovací KG 4 a především proudových strojů z IX. Flg. Korps(J). Zaměření zbylých sil VIII. Flg. Korpsu zůstalo stejné, jako předchozí den, tzn. na území severně od Bautzen.³¹⁰

O své aktivitě referoval VIII. Fliegerkorps na Lfl.Kdo.6 a vykázal vzlet 409 strojů, z toho 52 průzkumných (48 Bf 109, 4 Ju 188), 180 bitevních (Fw 190), 10 protitankových (7 Ju 87, 3 Fw 190) a 151 stíhacích strojů (33 Fw 190, 118 Bf 109). Nárokováno bylo 27 leteckých vítězství a sedm poškození, dále zničení 4 tanků, jednoho samohybného děla, 49 nákladních aut a jednoho muničního skladu a poškození 6 tanků a dalších 18 nákladních aut. Ve ztrátách je uvedeno 5 totálně odepsaných (včetně nezvěstných pilotů) a jeden poškozený Fw 190, nelze však určit, kolik patří bitevním a kolik stíhacím útvarům. Navíc se výše uvedené údaje týkaly kompletního VIII. Flg. Korpsu, tzn. včetně operací na Moravě.³¹¹

Jako zajímavost uvedme hlášení operačního štábu Luftwaffe (Lw.FüSt.) za tento den, který aktivitu VIII. Flg. Korpsu popisuje vysláním 228 strojů, z toho 28 průzkumných, 70 bitevních, 30 protitankových a 100 stíhacích strojů.³¹² Evidentně se však jednalo o chybu, protože počty odpovídají hlášení Lfl.Kdo.6 z předešlého dne (viz výše). Za bernou minci proto pro tento den berme počty uvedené Lfl.Kdo.6.

Je jisté, že oněch 33, v tento den vykázaných, letů stíhacích Fw 190 měla na svědomí JG 6. Stíhací Fw 190 v rámci VIII. Flg. Korps totiž používala jen tato jednotka, ostatní bojovaly na Messerschmittch Bf 109. Kolik ze 27 vítězství si připsali její letci, ale není jasné.

Účast JG 6 v bojích je doložena lety Uffz. Siedera z I. Gruppe. Vzletl celkem dvakrát. Poprvé ve 13:25 (SELČ), kdy po startu z Liberce provedl čtyři hloubkové útoky mezi Görlitz a Bautzen. Zpět byl ve 14:30. Druhý operační let uskutečnil vzápětí mezi 14:52–15:50 (SELČ) s úkolem bombardování prostoru Görlitz–Bunzlau

(Bunzlau leží asi 40 km severovýchodně od Görlitz, jednalo se tedy o akci v zázemí Sovětů). Dostal se, respektive zřejmě celá vzletnuvší skupina Fw 190, ale do souboje s osmi La-5 a pumy museli nouzově odhodit („Notwurf“). Souboj byl pro Siedera bez výsledku.³¹³

O operačním nasazení II./JG 6 nemáme žádné indicie. Značná aktivita protitankových Ju 87 z Kummeru ale jejich účast ve bojích tohoto dne činí vysoce pravděpodobnou.³¹⁴

Protivníci JG 6

Také zaměření sovětských vojsk a 2. VA zůstalo stejné a většina sil dále útočila na Berlín. V jižní oblasti se tedy znovu setkáme s 3. ŠAK a 5. IAK, boje zde nebyly nikterak méně intenzivní. Sbor nahlásily tento den 300, resp. 100 vzletů na podporu a ochranu 52. armády. Deník 3. ŠAK hovoří o „vysoké aktivitě stíhačů protivníka, od začátku operace nebyla taková zaznamenána“. Za den prodělal sbor 11 vzdušných soubojů s přesilou protivníka.³¹⁵ Zdá, že německá strana dosáhla tohoto dne v tomto prostoru převahy.

Jako silná byla ale hodnocena i aktivita sovětského letectva nad Pz.AOK 4, v oblasti pozemních bojů jižně a západně od Bautzen.³¹⁶ Konečná data byla upřesněna až o den později a zastavila se na 272 strojích nepřítele, z toho 108 Il-2, 139 stíhačů a třech dvoumotorových typech v okolí Bautzen a Lauben.³¹⁷

Lavočkiny ze střetu se Siederem náležely pravděpodobně do 5. IAK. V oblasti zaznamenané německým letcem operoval 40. GIAP (8. GIAD/5. IAK), provádějící svými La-7 průzkum vojsk a techniky. Jednotka nahlásila nezvěstného gard. por. Čurikova, který se na hlídce mezi Liegnitz a Breslau při útoku na cíl odtrhl od svého vedoucího gard. por. Romanovského a z letu se nevrátil.³¹⁸ Ostatní jednotky 8. GIAD s Lavočkiny pokrývaly okolí Breslau, což je poměrně daleko od míst popisovaných Hansem Siederem.

5. IAK jako celek zaměřil toho dne většinu svého úsilí na ochranu dopravy mezi Liegnitz a Breslau, částečně i u Bautzen a provedl útok na letiště Görlitz. Absolvoval pět soubojů a sestřelil v nich tři Fw 190 a pět Bf 109. Z toho všechny Focke-Wulfy poblíž Breslau (letci 40. GIAP), zatímco Messerschmitty Bf 109 u Bautzen (piloti 32. IAP). To vše za cenu jednoho La-7 (viz výše) a Jaku-3.³¹⁹ Jeho piloti zaregistrovali v prostoru bojů 38 Fw 190, 14 Bf 109 a „dva He 280“, evidentně Me 262. Nad územím Hoyerswerda–Bautzen–Löbau, tedy oblastí nejčastějšího nasazení JG 6, operovaly Jaky 32. IAP, jejichž piloti se dostali do soubojů s Bf 109 (viz nároky výše) a Fw 190. Z popisů ale vyplývá, že šlo spíše o bitevní provedení Focke-Wulfů.

Jak jsme uváděli, 3. ŠAK považoval aktivitu protivníka za vysokou, dokonce nejvyšší od začátku celé Berlínské operace. Převážnou část své činnosti soustředil na ničení tanků v prostoru severně od Reichenbachu a jižně od Bautzen. Sbor podporoval také protiútoky svých pancéřových jednotek. Nad bojištěm proběhlo celkem 11 vzdušných bojů, ve kterých 3. ŠAK vykázal sestřelení šesti Fw 190 a jednoho Bf 109, ale také zničení např. tří tanků a dvou samohybných děl. Letci sboru ale museli odepsat čtyři Il-2 a jeden Jak-9 sestřelené stíhači, tři Il-2 a dva Jaky-9 protivzdušnou obranou.³²⁰

Příkladem může být skupina osmi Il-2 a šesti Jaků-9 z 624. ŠAP napadená mezi 11:30–11:35 (MČ) asi 20 Fw a Bf 109. V nastalém souboji se Il-2 pilota ppor. Goluška a střelce Emeljanova srazil s Fw 190. Oba letouny se zřítily do Bautzen, jeden letec vyskočil na padáku, ale nebylo možné zjistit, ze kterého letounu. Stíhací ochrana Jaků dva Bf 109 sestřelila. Ve stejnou dobu 11:32–11:38 (MČ) a na stejném místě, se podařilo bitevním letcům ze 135. ŠAP odrazit tři útoky čtveřice Fw 190. Jejich stíhací ochrana, zřejmě Jaky-9 od 355. IAP, jeden z nich nárokovala jako sestřelený.³²¹

Další čtyři Il-2, jež podlehl, evidentně při jedné akci jednotky, útokům stíhačů Luftwaffe 6–8 km severně od Bautzen, náležely do 154. GŠAP,³²² časové údaje události bohužel chybí. Vzhledem k napadení bitevních Il-2, což byl úkol především pro německé stíhače, je jisté, že se tyto staly obětmi příslušníků JG 6 nebo III./EJG 1. K výše uvedeným ztrátám musíme ještě připočítat i Jak-9 por. Chorenka z 306. IAP, zasažený ve vzdušném souboji. Nevrátil se z bojového letu a místo přistání zůstalo neznámé.

Zajímavý údaj obsahuje deník stíhacího 53. IAP (3. ŠAK), když popisuje let Me 410 v doprovodu čtyř Fw 190 u Bautzen. Zápis je těžko čitelný, ale útok Jaků-9 na Me 410 proběhl pravděpodobně bezvysledně.³²³ Nepochybně se jednalo o průzkumnou misi Me 410 od FAG 3 (budto od 4.(F)/121 nebo 1.(F)/122 z Hradce Králové, resp. Vysokého Mýta) s doprovodem stíhačů. Zde se znovu, vzhledem k výše uvedeným faktům o výzbroji, nabízí téměř jistá účast letců z JG 6. Ve skutečnosti VIII. Flg.Korps žádnou ztrátu ani let Me 410 nevykázal, naproti tomu potvrzuje lety průzkumných Bf 109 a Ju 188.³²⁴ V typu průzkumného stroje se mylili buď letci 53. IAP nebo personál štábu VIII. Flg. Korps, sepisující následné hlášení.

26. 4. 1945

Německý útok od Görlitz a nyní i Bautzen, se **26. dubna 1945** blížil svému maximu. Bylo naprosto zřejmé, že německé pozemní síly nemají na další pokračování sílu. 2. polská armáda též zkonsolidovala svá postavení, i když jí to stálo těžké ztráty, pomoci se jí dostalo od 5. gardové tankové armády, která se obrátila zpět od Labe na jih. Heeresgruppe Mitte nyní bránila „novou“ severní frontu od Labe ke Görlitz a LfL.Kdo.6 ji zde podporoval svým VIII. Flg.Korpsem. Hlavní události se ale nyní soustředily na finální dobýtí Berlína, na významu nabýval i sovětský útok z východu u Brna a ze severní Moravy (prostor Pz.AOK 1).

Hitler se po několikadenní přestávce znovu zapojil do velení a rozeslal několik rozkazů:

- 1) OKW je pod jeho velením,
- 2) OKW bude velet všem jednotkám na jihu skrze Führungstab B (gen. Winter; Berchtesgaden),
- 3) Führungstab A (Dönitz) zatím nevelí ničemu,
- 4) OKW musí obnovit kontakt s Berlínem útoky ze severozápadu, jihozápadu a jihu a zvítězit v Bitvě o Berlín...

Z toho následně vyplynul i rozkaz od náčelníka štábu OKW pro Heeresgruppe Mitte, aby zaútočila na sever.³²⁵ Realita ale byla jiná... Ještě této noci musel Gen.Lt. Natzmer, náčelník generálního štábu H.Gr.Mitte, vysvětlovat v telefonátu s Hitlerem a Krebssem neproveditelnost takových požadavků. Chyběly síly, zásoby, palivo. Krebs na konec rozhoru vzkázal, že má Hitler takový dojem, jakoby skupině armád chyběla vůle zaútočit.³²⁶

Intenzita leteckých bojů se v tento den zvýšila a VIII. Flg.Korpsu zůstal stejný úkol – útoky na sovětská vojska v okolí Sprembergu, tzn. na zázemí svazků z jihu dobývajících Berlín. V oblasti Bautzen bylo zaznamenáno 650 bombardovacích, bitevních a stíhacích strojů sovětského letectva.³²⁷ VIII. Fliegerkorps vyslal 36 bombardovacích strojů proti postavením a zásobování v prostoru Cottbus–Bautzen–Liegnitz, pravděpodobně šlo ale o noční akci z 25. na 26. 4. Dále nasadil 128 bitevních letadel u Brna (Brünn), 12 u Breslau a 35 u Hoyerswerda, tj. cca 30 km severně od Bautzen. Celkem 21 protitankových letadel operovalo v prostoru Troppau–Ratibor. Pokud se týká stíhacích útvarů, bylo hlášeno nasazení 99 stíhaček v jeho celém operačním prostoru, tj. Bautzen–Troppau–Brünn a také 31 Me 262 mezi Bautzen a Dresden³²⁸ z IX. Flg.Korps(J) (účast Me 262 svědčí o důležitosti tohoto území z pohledu obrany Berlína). Celkem se u VIII. Flg.Korpsu jednalo

o 360 vzletů³²⁹ (na frontě u Bautzen ale jen 47 bitevních a neznámý počet stíhacích) a nárokováno bylo osm sestřelů, pět zničených tanků, čtyři samohybná děla, 40 nákladních automobilů, při ztrátě tří letadel a poškození dalších tří. Je ale zřejmé, že hlavní tíha bojů LfL.Kdo.6 dopadla na moravské válčiště a tedy jednotky 3. Flg. Division.

V tento den odeslal náčelník operačního štábu LfL.Kdo.6 Gen. Maj. Kless na VIII. Flg.Korps zajímavé sdělení, vážící se k našemu tématu historie stíhací jednotky na konci války. Praví se v něm, že vzhledem k potížím s dopravním a informačním spojením se dosud používané členění stíhacích jednotek se Stab a čtyřmi Gruppe jeví jako nepraktické. Na základě toho bylo určeno nové organizační uspořádání stíhacích jednotek, zahrnující pouze dvě Gruppe. Neuvažuje se návratu k původní organizaci.³³⁰ Stav JG 6 už odpovídal novému nařízení od zrušení III./JG 6 na počátku dubna 1945, nemělo tak žádný praktický dopad. Rozkaz nepochybně pocházel od vrchního velení Luftwaffe a odrážel již naprosto zoufalou situaci s dodávkami letadel a dalšího vybavení.

Pokračovala akce okolo vystěhování skladu paliva v Krailling. V dodatku k rozkazu OKL z 24. dubna 1945 upřesnil Lw.Kdo.6 celkové množství látek na místě k 26. dubnu – 682 t B4, 233 t A3, 710 t C3, 2 500 t J2, 1 640 t přísad do směsí pro B4, 2 080 t (předpřipravených) směsí pro J2 a 420 t nafty pro automobily. Z toho bylo určité množství určeno jako palivo pro automobily pro O.B.West a Gen.d.Dtsch.Lw. in Italien a pro samotné Lw.Kdo.6 tak zbylo následující: 777 t B4, 83 t A3, 710 t C3, 4 580 t J2 a 150 t nafty. Paliva B4, C3 a J2 měla být okamžitě přesunuta do příslušných míst, tzn. k operačním útvarům.³³¹

Z individuálních záznamů je potvrzena aktivita I./JG 6. Uffz. Siedera. Při ranním letu z Liberce (4:55–5:32) se účastnil hloubkových útoků na skupinu tanků. Poznámky v letovém deníku zároveň potvrzují skutečnost, že I./JG 6 operovala společně s SG 2. Pilot si zaznamenal explozi dvou protiletadlových tanků pomocí Panzerblitzů a zapálení dvanácti tanků Rudelem (dle našeho odhadu spíše jím vedenou skupinou). Při tomto letu byl Uffz. Sieder zasažen flakem a „zřítíl se do lesa“.³³² V další části deníku se o události roze-psal podrobněji (což není obvyklé a minimálně tato část byla do deníku doplněna později po válce) a specifikoval zásah jako „Flack-volltreffen, Luftschraube weg, Walddabsturz 600 m lange Waldschneise, Schleudertrauma – Schädel+Rücken“ (plný zásah flaku, vrtule pryč, zřícení do lesa, 600 m lesní průsek, poranění nárazem – lebka + záda). Navíc dodává, že let absolvoval na „Nr. 13 Fw 190 D 10“.

Z Kummeru byly dopoledne nasazené Ju 87 z SG 2,³³³ z čehož můžeme nepřímou usuzovat také na aktivitu II./JG 6. Jde však pouze o odhad.

Protivníci JG 6

Sovětská 2. letecká armáda, jejíž hlavním úkolem byla podpora jednotek dobývajících Berlín, vykávala 2 328 vzletů, z čehož ale boje na „jižní“ frontě, proti Hr.Gr.Mitte, tvořily menší část. Dva zde operující sbory, 3. ŠAK a 5. IAK, vykonaly 359 vzletů (srovnejme s hlášením německé strany výše), nahlásily spatření pouhých 28 strojů nepřítele (z toho dva Me 262) a nárokovaly tři sestřelené Fw 190 z celkem čtyř soubojů. Stálo je to dva poškozené Il-2 (jeden flakem a druhý stíhači)³³⁴ a jeden ztracený Jak-3 z 32. IAP (5. IAK) u Kamenz (npor. Denisenko) připsaný flaku.³³⁵

Střetů s německými letadly bylo skutečně málo. Mezi 11:39–11:41 (MČ) zaútočila u Techritz (2 km jihozápadně od Bautzen) na skupinu osmi Il-2 a Il-10 z 624. ŠAP (3. ŠAK), chráněných deseti Jaky-9, sestava čtyř Bf 109 a dvou Fw 190. Útok střelci Il-2 a stíhači odrazili. Bitevní Il-2 a Il-10 ze 3. ŠAK provedly během dne 90 letů, stíhači sboru (181. IAD) pak 122.³³⁶

O dvě hodiny později ve 14:07 (MČ) svedly u Bautzen-Litten čtyři Jaky-3 z 91. IAP (ze sestavy 5. IAK) pod vedením mjr. Miokova boj s osmi Fw 190. Focke-Wulfy při spatření nepřítele odhodily pumy a otočily k jihu. Jaky je dohnaly a sestřelily poslední dvojici.³³⁷ To, že Focke-Wulfy otočily k jihu, svědčí o jejich působení z letišť v Čechách, nelze však rozhodnout, zda patřily ke stíhací JG 6 nebo nějaké bitevní jednotce. Německá hlášení už aktivitu konkrétních jednotek s Fw 190 nespecifikují.³³⁸ Jedno vítězství nad Fw 190 si před svým vlastním sestřelem připsal i npor. Denisenko ze 32. IAP. Stíhači 5. IAK vzlétli dohromady na 147 akcí.³³⁹

JG 6 v tento den operovala, jak o tom svědčí záznamy Hanse Siedera, výše uvedené souboje se tedy mohly uskutečnit s její účastí. Také popisy bojů ze sovětské strany zaznamenávají Focke-Wulfy v útocih na bitevní letouny, což byla náplň stíhací JG 6. Část aktivit JG 6 tvořily útoky na pozemní cíle. Na omezení činnosti jednotky skutečně nebyl žádný důvod. Bitva o Berlín byla v plném proudu a Lfl.Kdo.6 mělo všemi silami podpořit obránce. Dvě skutečnosti samozřejmě mohly snížit operabilitu JG 6 – nedostatek paliva a nedostatek letadel schopných služby.

27. 4. 1945

Hlavním centrem bojů pro obě strany zůstával Berlín. Náčelník štábu OKL Karl Koller se pokusil dostat do Berlína ke Greimovi, v této době už vrchnímu veliteli Luftwaffe, který byl u Hitlera. Odletl do Rechlinu, kde narazil na H.-U. Rudela*, pokoušejícího se o totéž. Setkal se i s E. Christianem, náčelníkem operačního štábu Luftwaffe. Nakonec seznal, že cesta do obklíčeného Hitlerova velitelství je nemožná, navštívil proto velitelství OKW v lesích u Fürstenbergu. Do Hitlerova bunkru se nakonec dovolal telefonicky a mluvil alespoň s velitelem Luftwaffe Robertem Ritter von Greimem. Od něho dostal pokyn vrátit se zpět na jih a dohodl alespoň několik operačních opatření. Například, že proudové Me 262 zůstanou v Praze a především, že všechny jednotky s příslušným doletem podpoří boje na jihu Berlína. Lfl.6 tak učinila nasazením 36 proudových Me 262 z IX. Flg.Korps(J) při útocih na dálnice Cottbus–Sagan–Forst.³⁴⁰ Koller si také nechal potvrdit podřízení Lw.Kdo.West, Lw.Kdo.4, 8 a Italien pod Lw.Kdo.6. V brzkých raních hodinách se on, ale i Rudel, vrátili ke svým útvarům.³⁴¹

V okolí Bautzen dosáhl německý protiútok svého vrcholu, postoupit více na sever už jednotky neměly síly.

V půl druhé odpoledne vydal Greim, skrze Lfl.Reich, rozkaz veliteli Lfl.Kdo.6 Klessovi aby Lfl.6 nasadila všechny možné síly pro přímou i nepřímou podporu bojů v Berlíně.³⁴² Z toho následně vyplynul i rozkaz pro VIII. Flg.Korps, který ale zůstal stejný, jako předchozí dny.³⁴³ Podánilo se mu do vzduchu vyslat celkově 201 strojů. Plných 122 bylo stíhacích, z nich ale jen 15 v prostoru Kamenz a 36 v oblasti Cottbus–Sagan–Forst (šlo o citované Me 262) a 72 bitevních, z toho 4 u Breslau a 15 u Kamenz (opět je zřejmé, že hlavní těžiště bojů VIII. Flg.Korpsu se nacházelo na Moravě v okolí Brna). VIII. Flg.Korps si nárokoval plných 23 vzdušných vítězství a 2 pravděpodobná, zničení dalších 4 letadel na zemi, jednoho tanku a 84 vozidel, zaplatil za to přiznanými čtyřmi ztrátami (bohužel nespecifikovanými) a deseti poškozenými stroji.³⁴⁴ Počty ale platí pro celé jeho bojiště. Ze strany protivníka evidovala Pz.AOK 4 celkem 80 bitevních a stíhacích strojů v oblasti Görlitz–Bautzen–Dresden.³⁴⁵

JG 6 byla těchto akcí rozhodně účastna. II./JG 6 provedla po startu z Kummeru útoky na pozemní cíle kontejnery AB 250 u Königswartha (cca 15 km severoseverozápadně od Bautzen). Navíc bylo bojové nasazení součástí přesunu II. Gruppe do Görlitz. Oba

individuální záznamy, které akci dokumentují, začínají startem ve 14:35 (SELČ) v Kummeru a přistáním v Görlitz v 15:15 (SELČ), a to Ofw. Härtel s Fw 190D, „8“ a Fw. Hoffmann s Fw 190D, „<“. ³⁴⁶ Souboje s letouny protivníka neuvedli. V denním výkazu VIII. Flg. Korpsu je akce uvedena jako nasazení patnácti stíhačů „v okolí Kamenz“, neboť Königswartha je asi 20 km východně od Kamenz. Tuto aktivitu Luftwaffe potvrzuje sovětská strana, když její pozemní útvary 52. armády v 16:30 (MČ) ohlásily patnáct Fw 190 bombardujících dálnici u Königswartha.³⁴⁷ Pravděpodobně všech 15 Fw 190 pocházelo ze II./JG 6, nelze ale vyloučit i účast I./JG 6, o které ale nemáme žádné podrobnosti**.

Přesun II./JG 6 do Görlitz můžeme spojit s výše popsáním rozkazem OKL o podpoře obrany Berlína, který vycházel z požadavků OKW a Hitlera. Lfl.Kdo.6 měla útočit na jednotky Rudé armády 1. ukrajinského frontu postupující okolo Cottbus na severozápad. Tato oblast byla ale vzdálenější, než cíle u Bautzen a při operacích z Kummeru to stíhače stálo cenné palivo. Navíc působení z Görlitz umožňovalo německé straně mnohem pružněji reagovat na potřeby frontové linie. Je vidět, že si v Görlitz byli Němci svým postavením jisti. Ostatně je dobré připomenout, že po celou dobu útoku 1. ukrajinského frontu bylo letiště v Görlitz, nalézající se na západním okraji města, v německých rukách. Pozemní útok sovětské 52. armády probíhal zhruba od úrovně Zentendorf–Kaltwasser na sever (na mosty u Zentendorfu často útočily bitevní útvary) a Görlitz tak nebyl cílem útoku. Nicméně od frontové linie bylo vzdáleno jen zhruba 10 km. Stab a I./JG 6 nadále zůstávaly v Liberci.

Protivníci JG 6

Sovětský nápor na Berlín nepolevoval a 2. VA se pochlubila 1 583 vzlety, ve většině opět směřovanými na hlavní město Říše. Jednotky Rudé armády v oblasti Königswartha–Kamenz–Bautzen tradičně chránil 5. IAK. Uskutečnil 190 vzletů a jeho příslušníci zaznamenali přítomnost celkem 51(!) Messerschmittů Me 262, dále 26 Fw 190, čtyř Bf 109 a jednoho Ju 88. Nahlásili devět vzdušných soubojů, přičemž nárokovali sestřelení pěti Fw 190 a jednoho Me 262.^{348***}

Jedno z utkání proběhlo v 17:15 (MČ) v prostoru Hoyerswerda (30 km severozápadně od Bautzen), kdy piloti čtveřice Jaků-3 z 91. IAP zpozorovali sedm Fw 190, ke kterým po chvíli přibýly další čtyři Fw 190 a čtyři Bf 109. V boji si nárokoval sestřelení dvou Fw 190 npor. Šalajev, dalšího Fw 190 pak ppor. Pantelejev.³⁴⁹ Dále si piloti 91. IAP nárokovali i jeden Me 262. Jiný vzdušný boj proběhl mezi čtveřicí La-7 od 41. GIAP vedených gard. kpt. Kukuruzovem a dvojicí Fw 190 v prostoru Bautzen. V průběhu střetu byly oba Fw 190 sestřeleny. Jeden Fw 190 ppor. Boļšovem, dopadl v prostoru Radibor a druhý ppor. Žukovem, havaroval na severozápadním okraji Bautzen. Vše se událo beze ztrát na straně 5. IAK.³⁵⁰

Také bitevní 3. ŠAK byl toho dne aktivní a vyslal do prostoru Bautzen–Görlitz 231 letadel, z toho bylo 103 bitevních Il-2 a 128 stíhacích Jaků. Posádky nahlásily spatření šestnácti Fw 190, čtyř Bf 109, čtyř Me 262, dvou Me 410 a jednoho stroje neznámého typu nad bojištěm. Byly vzneseny nároky na jeden Me 262 a jeden Fw 190 sestřelený, ztráty zahrnovaly dva Il-2, oba ale flakem,

* H.-U.Rudel klade tuto situaci ve svých vzpomínkách až do 28. 4. 1945.

** Teoreticky nelze vyloučit ani nasazení stíhacích Bf 109 ze III./EJG 1, nicméně Sověty potvrzený počet útočících Focke-Wulfů, rovnajících se výši nasazených německých stíhačů, to téměř vylučuje.

*** Zvýšenou aktivitu Me 262 potvrzuje také krátká zpráva o činnosti sovětské 52. armády za duben, kdy ve dnech 26. a 27. 4. zaznamenává 17 letů nového typu letadla, prováděných převážně samostatně. Konstatuje, že letadlo je dvoumotorové, poměr horizontálních i vertikálních zatáček je velký, ale za cenu vysoké rychlosti. Bombardování a střelbu proti pozemním cílům provádí nové letadlo z výšky 1 000–1 500 metrů (ЦАМО, Краткая сводка обобщенного боевого опыта войск 52 А за апрель месяц 1945 года, Фонд: 408).

a dalších osm poškozených.³⁵¹ Focke-Wulf měl sestřelit ppor. Bublikov z 355. IAP poblíž Drehsa (9 km východně od Bautzen).

V tento den tedy nebyli letci z Luftwaffe ve vzdušných soubojích úspěšní. Spojitost s operacemi JG 6 ale nemůžeme ani u jednoho z výše jmenovaných sovětských sborů potvrdit a prozatím zůstává jisté její nasazení pouze proti pozemním cílům. U ostatních německých sil máme opět doloženy ranní, protitankové útoky západně od Bautzen provedené Ju 87 od SG 2 z Kummeru.³⁵²

28. 4. 1945

Boje o Berlín pokračovaly a zůstávaly v centru sovětského snažení. Útočící jednotky už pronikly do města, situace byla pochopitelně pro obránce zoufalá. Na frontě u Bautzen konsolidovaly jednotky 52. armády a 2. polské armády svá postavení a ze severozápadního směru se na frontu tlačila i 5. gardová armáda. Boje probíhaly směrem na jih a německý výběžek se postupně zmenšoval. Střety se soustředily nad linií Kamenz–Luppa–Spreefurt–Klitten–Mücka. Němci byli pomalu zatlačováni zpět, ale obrana držela.

Rozkaz Luftflotte 6 pro VIII. Fliegerkorps pro **28. duben** zůstal shodný s předchozími dny. Všemi jednotkami schopnými doletu na sever (na bojiště u Berlína) přímo či nepřímou podpořit obranu Berlína za použití všeho dostupného paliva. A to včetně proudových letadel.³⁵³

V tento den se začínaly projevovat nedostatky komunikačních linií Luftwaffe. Lw.FüSt. (předpokládáme, že šlo o Lw.FüSt. Süd, nyní v Gabersee u Wasserburgu) nakonec nedostal, skrze Lfl. Kdo.6, ani zprávu o činnosti VIII. Flg.Korpsu za tento den. „*Wegen Verlegung keine Meldung*“ („Kvůli přeložení žádné hlášení“), stojí v jeho dokumentech.³⁵⁴ Přesun se týkal pravděpodobně sídla Lw. Kdo.6 v Mnichově, ke kterému se už blížily americké jednotky. Jen pro doplnění, velitelství VIII. Flg.Korpsu působilo minimálně od 16. 4. 1945³⁵⁵ z Heřmanova Městce (Hermannstädtel) a tam zůstalo až do konce války.

Nemáme k dispozici ani souhrnné denní hlášení VIII. Flg.Korpsu. Dochoval se však radiogram, ve kterém VIII. Flg.Korps sděluje na velitelství Lfl.Kdo.6 celkové stavy letadel a zřejmě i pilotů, dle jejich zaměření. Předpokládáme, že první číslo v souhrnu znamená celkový počet, druhé pak počet operačně schopných letadel nebo pilotů. Počty jsou rozděleny na dvě části, první je nadepsána jako „VIII. Flg.K.“ a druhá jako „3. Flg.Div.“. Přestože v organizačním schématu byla 3. Flg.Div. součástí VIII. Flg.Korps, zde jsou síly obou celků rozděleny. Pravděpodobně z důvodu přehledu sil nad oddělenými prostory pozemních bojů, tzn. nad severním bojištěm u Bautzen, Görlitz (ale i Schweidnitz) a nad východní linií na Moravě.

Oněch 136 stíhacích strojů, z toho 105 schopných nasazení, muselo pocházet ze stíhacích jednotek operujících na severním úseku fronty, což byly útvary podřízené přímo VIII. Flg.Korps (spolupracující s Pz.AOK 4) a také pod velením Luftwaffen-Gefechtsverband Weiss (AOK 17). Konkrétně šlo k tomuto dni o JG 6, složenou ze Stab, I. a II. Gruppe, III./EJG 1 a 1. (Staffel) a III./JG 52.³⁵⁶

Porovnání se stavem na začátku Berlínské operace je zajímavé, i když je nutné brát v úvahu přesnost takové úvahy. Výsledek ukazuje pokles reálné a operační síly stíhací složky. V celkových počtech šlo o plnou čtvrtinu původního stavu, operační množství se snížilo přibližně o 15 %*. Většinu úbytku „obstarala“ právě JG 6. Síla Luftwaffe nezadržitelně klesala. Komentář ke způsobu

porovnání a detailnější rozbor najdete v příloze č. 5 v tištěné publikaci na straně 200.

Z individuálních akcí máme doložen let Uffz. Siedera od I./JG 6 (Fw 190, „13“), který po startu ve 12:30 z Liberce provedl útok na soustředění tanků, inkasoval zásah do chladiče, přistál však zpět v Liberci.³⁵⁷ Aktivita JG 6 je ale podpořena pouze tímto pramenem a pokud skutečně létala, tak zřejmě zcela minimálně.

Protivníci JG 6

Na námi popisované frontě operovaly „známé“ sbory, 5. IAK ale kvůli špatnému počasí provedl pouhých 32 vzletů a podobně na tom byl i 3. ŠAK s 28 vzlety.³⁵⁸ Důležité však je, že se jejich letci vůbec nesetkali s letouny Luftwaffe a taktéž neohlásili žádnou ztrátu ani vítězství! To svědčí o skutečnosti, že aktivita VIII. Flg.Korps rapidně poklesla, i když zřejmě zcela neustala.

29. 4. 1945

Berlín se ještě bránil, linie od Dresden k Bautzen a Görlitz se stále držela. Je pravdou, že sovětské útvary nevyvíjely směrem na jih nějakou rozsáhlou ofenzivní činnost. Šlo jen o nápravu nepříznivé situace způsobené německým útokem u Bautzen a sovětskými chybami v oblasti. Hlavní operací stále zůstávalo obsazení Berlína.

Rozkazy pro nasazení VIII. Flg.Korpsu se od Lfl.Kdo.6 nezměnily.³⁵⁹ Finální hlášení o činnosti pro **29. duben 1945** uvádí pro VIII. Fliegerkorps nasazení 74 letadel, sestávající se z 29 stíhačů, z toho 11 v oblasti Görlitz–Rothenburg a 18 v prostoru Cottbus–Bautzen, a 45 bitevních strojů, z nichž 23 operovalo u Wischau (Vyškov) a 22 u Bautzen.³⁶⁰ V námi sledované oblasti se tedy pohybovalo 29 stíhacích a 22 bitevních letadel Luftwaffe, z nichž ale oněch 18 operujících mezi Cottbus a Bautzen byly s největší pravděpodobností Me 262 IX. Flg.Korps(J). VIII. Flg.Korps neutřil žádné ztráty, nezmiňuje také žádná vítězství. Nicméně večerní hlášení už hovoří o dvou sestřelených Il-2,³⁶¹ oblast ale není specifikována.

Také hlášení z 29. 4. se nedostalo na nadřízený Lw.FüSt.(Süd?), protože i v tomto dni jeho denní svodka konstatuje, že VIII. Flg.Korps hlášení nedodal.³⁶² Je otázkou, zda ještě vůbec fungovala komunikace s nadřízenou úrovní Lfl.Kdo.6. Musíme si uvědomit vojenskou situaci – například sídlo velitelství Lfl.Kdo.6 bylo v Mnichově (München–Oberföhring), který v tento den obsazovaly americké jednotky a následující den kapituloval.

Individuální záznamy v letových denících potvrzují operační nasazení II. Gruppe JG 6 z Görlitz. Mezi 13:05–14:05 (SELČ) prováděla volné stíhání v prostoru Bautzen–Spremberg–Görlitz. Ofw. Hermy Härtel pilotoval Fw 190D, „8“, Fw. Karl Hoffmann pak Fw 190D, „<•“**, oba tak byli součástí stejné operační skupiny.³⁶³ Setkání s nepřítelem si ale nezaznamenali.

Aktivní byly i Junkersy 87 z Kummeru, útočily na obrněné jednotky u Königsbrück (západně od Kamenz).³⁶⁴ Jak je zřejmé z výše uvedené zprávy o činnosti VIII. Flg.Korps, vrtulové stíhačky působily v oblasti Görlitz–Rothenburg, což se shoduje se záznamy pilotů II./JG 6. Z Görlitz létali společně s Messerschmittu Bf 109 od III./EJG 1, počet vzletů, zřejmě oněch 11 u Görlitz–Rothenburg, byl ale opravdu minimální.

Zajímavostí je let Uffz. Hans Siedera z I./JG 6, který mezi 10:10–10:30 přelétal z Liberce do Görlitz Ju 87 s označením „<—+—“, což by měl být stroj H.-U. Rudela z SG 2. Dá se předpokládat, že přelet absolvoval s doprovodem stíhacích strojů od I./JG 6, neboť si poznamenal souboj se čtyřmi Airacobrami a inkasování šesti

* Úbytek v sobě zahrnoval ztráty operační a neoperační, včetně opuštěných strojů na základnách, zároveň ale i případná doplnění techniky. Nejde tedy jen o čisté ztráty.

** Dle označení v deníku pilotoval Karl Hoffmann stroj Fw 190D-9, W.Nr. 211934, „<•—“, který se pod vedením neznámého letce nakonec dostal 8. 5. 1945 na letiště ve Fürthu.

zásahů,³⁶⁵ nikoliv však sestřelení, jehož by skupina sovětských stíhačů proti osamocenému Ju 87 jistě dosáhla. Nicméně 6. GIAK, jediný korpus vyzbrojený P-39, který mohl působit v tomto prostoru, žádný boj se stroji Luftwaffe tento den neuvádí. V průběhu dne skupina P-39 doprovázela Pe-2 od 4. BAK při útocích na pozemní cíle na silnici Kamenz–Bautzen, vše ale bez setkání s protivníkem. Záznam v deníku tak prozatím nenachází oporu v jiných dokumentech a celá událost se jeví jako krajně nejistá.

Zmíněné operační lety pilotů II./JG 6 jsou posledními prokázanými bojovými operacemi této Gruppe. V následujících dnech už docházelo pouze k přesunům na méně ohrožené základny. Z výčtu je zřejmé, že došlo k výraznému poklesu aktivity Luftwaffe, což si vysvětlujeme především nedostatkem paliva.

Ostatně jeden z posledních záznamů o stavech paliva na jednotlivých základnách pochází z radiodepeše VIII. Flg.Korpsu odeslané dvacet dva minut po půlnoci z 29. na 30. dubna. Popisuje tak stav z 29. 4. a je zřejmé, že zásoby byly skutečně nízké (viz příloha č. 8 v tištěné publikaci na straně 214). Například Görlitz byl s benzinem C3 na nule, B4 zde bylo 21 m³, v Liberci disponovali 39 m³ B4 a 7 m³ C3.³⁶⁶

Protivníci JG 6

Pozemní svazky Sovětské a polské armády podporovaly tradičně dva letecké sbory. Díky špatnému počasí jim až odpoledne mezi Piskowitz–Räckelwitz–Doberschütz–Luga–Radibor poskytovala podporu skupina II-2 od 3. ŠAK se stíhacím doprovodem. Další dvě dvojice II-2 se stíhači působily mezi Kamenz–Bischofswerda–Neustadt–Löbau–Bautzen. Sbor uskutečnil celkem 173 vzletů, u Weisswasser proběhl souboj s Me 262, jehož obětí se stal por. Černyj od 53. IAP. Poškození od flaku utrhly dva II-2.³⁶⁷

O 5. IAK, operujícím obvykle nad stejnou oblastí, víme, že poskytoval stíhací ochranu Pe-2 od 4. BAK, zároveň i ochranu svým vojskům nad územím Wartha–Kamenz–Bautzen.³⁶⁸ Do akce poslal 128 letadel a jeho letci nahlásili spatření devíti Me 262 (nepochybně stroje IX. Flg.Korps(J) z Prahy) a čtyř Bf 109 ve vzduchu. Ve zprávě 5. IAK za duben je pro tento den popsán bezvýsledný souboj čtyř La-7 se dvěma Me 262. Žádné další střetnutí s letouny Luftwaffe není hlášeno.³⁶⁹

30. 4. 1945

Hitler spáchal sebevraždu, ale ozbrojený odpor v Berlíně trval. Na jihu pokračovaly 5. gardová armáda a 2. polská armáda v tlaku vychodně od Kamenz a zmenšovaly německé území nad Bautzen.

Tento den byl okupován Mnichov, sídlo velitelství Lfl.Kdo.6. Tím se pochopitelně porušila běžná komunikační síť velitelství a zavedené standardy hlášení z podřízených celků tak pomalu přestávaly platit. Velitelství, možná ale jenom jeho části, se muselo v předstihu začít přesouvat, informace o jeho dislokaci jsou ale zmatené. Nakonec skončilo v Ellmau (cca 15 km jihovýchodně od Kufsteinu), kde jej máme doloženo dne 7. 5. 1945.³⁷⁰

Aktivita na „severní“ frontě po 30. dubnu značně poklesla, na vině byl nejspíše nízký stav paliva, jak bude uvedeno dále. Z 30. dubna máme k dispozici radiotelegram VIII. Fliegerkorpsu (z 6:32 SELČ) na Lfl.Kdo.6 o probíhajícím/proběhlém přesunu II./JG 6 do Görlitz,³⁷¹ který se, jak bylo uvedeno, uskutečnil již 27. dubna 1945.

Lfl.Kdo.6 pro tento den vydalo pro VIII. Flg.Korps jednoduchou instrukci, že se rozkazy pro boj a průzkum nemění.³⁷² Útvary tak měly nadále odlehčovat jednotkám bránícím Berlín, ale kolik takových operací proběhlo, není zřejmé. Nadále působily v okolí Forst–Vetschau proudové Me 262 z Prahy, které v rámci IX. Flg.Korps(J) vykázaly 12 letů a nahlásily i sestřely II-2. VIII. Flg.Korps

vykázal celkově vyslání 48 průzkumných, 43 stíhacích a 18 bitevních letadel. Bitevní stroje ale operovaly především u Wischau (Vyškov), stíhači napadali kolony po celé délce fronty. Nárokovan byl jeden sestřel, čtyři zničené nákladní vozy a pět poškozených, ztráty zahrnovaly jeden Me 262 z KG(J) 6 a jeden Fw 190 od II./SG 2 (bohužel prostor není uveden).³⁷³ Jak je vidět, operační působení na severu nelze z těchto údajů, mimo případ Me 262, posoudit.

Pokud JG 6 operačně létala, prostor nasazení se pravděpodobně nezměnil, nicméně znovu musíme přiznat, že o tom nemáme žádné indicie. Brzy ráno provedly hodinový taktický průzkum Bf 109 z NAG 15 z Liberce, dokonce ohlásily vzdušný souboj.³⁷⁴

Zároveň máme k dispozici také poslední souhrnnou zprávu o stavu paliva na letištích Lg.Kdo.VIII k 18:00, včetně Liberce, Görlitz a Niemes-Süd (viz příloha č. 8 v tištěné publikaci na straně 214). Situace se oproti předchozímu dni příliš nezměnila – v Liberci disponovali 30/7 m³ (B4/C3) paliva, v Görlitz pak pouze 17 m³ B4 a jednotky v Niemes nahlásily pouhé 3 m³ benzínu C3! Obecně byly zásoby na letištích Lg.Kdo. VIII (tzn. VIII. Flg.Korpsu) téměř vyčerpány a hodnoty z Liberce představovaly jedny z nejvyšších.³⁷⁵

Protivníci JG 6

Sovětské letecké síly se stále zaměřovaly na berlínské bojiště. Boje na jihu podporovaly opět 3. ŠAK a 5. IAK. Provedly celkem 56 resp. 114 vzletů a nahlásily pět Fw 190, čtyři Bf 109 a jeden Me 262 spatřené ve vzduchu. 3. ŠAK zaznamenal pouze let čtyř Fw 190 a čtyř Bf 109³⁷⁶ a souboje neproběhly. Naproti tomu Lavočkiny 8. GIAD z 5. IAK prodělaly neúspěšný boj s Me 262 a pravděpodobně piloti druhé divize (256. IAD) sboru na Jacích pak úspěšný střet jedním Fw 190³⁷⁷ (ten by mohl souviset s onou ztrátou ze II./SG 2). Údaje ale nelze nijak navázat k činnosti JG 6, o které nevíme nic.

1. 5. 1945

Začala jednání o kapitulaci Berlína, v jižním směru (z pohledu Sovětů) sovětská 5. gardová, 52. a 2. polská armáda postupně vytlačovaly německé jednotky z výběžku okolo Spreefurtu (Uhyst).

Lfl.Kdo.6 vydalo denní rozkaz pro VIII. Flg.Korps, kde byla do jeho působnosti přidána i spolupráce se 7. armádou (7. Armee). Ta navazovala na levé křídlo Pz.AOK 4 a stála směrem na západ a severozápad z Čech, proti americké 3. armádě. Byla také znovu konkretizována hranice působnosti mezi VIII. Flg.Korpsem a Lw. Kdo.West. Operační rozkazy zůstaly stejné, pouze s doplněním průzkumu před pozicemi 7. armády.³⁷⁸

Z posledního týdne války jsou informace o činnosti JG 6 skutečně jen útržkovité, ale poměrně dobře dokumentují rychlý spád událostí konce války v Evropě. Zajímavá zmínka o jednotce se objevila v rozkaze Lfl.Kdo.6 o „Nasazení proudových stíhačů, nočních stíhačů a hlášené služby“* z 1. května 1945. V části textu se říká, že: „*Letecké jednotky nasazené na, v současné době hlavním těžišti bojů, tj. přímém i nepřímém odlehčení Berlína, před severní frontou armády Střed, zůstanou po dobu tohoto příkazu podřízeny, skrze St./JG 6, Gen.Kdo.VIII. Flg.Korpsu.*“³⁷⁹ Pokud interpretujeme strohou formu rozkazu správně, měly být letecké jednotky, působící na severní frontě Heersegruppe Mitte, tzn. mezi Labem a Görlitz, řízeny velitelstvím VIII. Flg.Korpsu skrze Stab/JG 6. Letecká podpora jednotek odlehčujících obráncům Berlína z jižního směru tak měla být koordinována přes Stab/JG 6 v Liberci. Minimálně z pohledu území to dávalo smysl, protože Liberec se nacházel přibližně ve středu této frontové linie, ale chráněný pohraničními horami bývalého Československa. Zda se taková činnost vůbec začala přes Stab/JG 6 vykonávat, ale není známo.

* Více viz Messerschmitt Me 262s of KG and KG(J) units, JaPo, 2010, 2021.

Luftwaffe byla ve vzduchu, údaje o bojové činnosti jsou ale skoupé. VIII. Flg.Korps ohlásil celkem 72 vzletů, z toho 28 bitevních a 12 protitankových strojů na Moravě v okolí Moravské Ostřavy. Ztráty nejsou hlášeny žádné.³⁸⁰ Na ostatní bojiště tak „zbývá“ 32 letů stíhacích a průzkumných strojů. Z Prahy operovaly Me 262 a ráno útočily na pozemní vojska mezi Vetschau a Cottbus³⁸¹ (opět šlo o stroje IX. Flg.Korps(J), jenž spadl pod velení VIII. Flg.Korps).

Odpoledne vzletly z Liberce průzkumné Messerschmitty Bf 109 z NAG 15 a uskutečnily hodinový taktický průzkum pravděpodobně celé fronty mezi Görlitz a Dresden.³⁸² Zda obdržely doprovod stíhacích Fw 190 z I./JG 6, ale nevíme. Zápisy v letových denících dříve agilních pilotů Junkersů Ju 87 z Kummeru neuvádějí žádný start. Štuky z SG 2 tak pravděpodobně nelétaly, záznamy o činnosti jednotek z Görlitz, tzn. II./JG 6 a III./EJG 1 bohužel nemáme k dispozici. Nicméně dále uváděné sovětské údaje přítomnost několika vrcholových letadel Luftwaffe potvrzují.

Rozhodně zajímavé svědectví poskytuje zpráva průzkumu 9. GIAD (ze 6. GIAK)³⁸³ se souhrnem stavů protivníkových letadel na letištích ve směru na Prahu. Letiště v Kummeru a Liberci v ní totiž vůbec nefigurují, přitom okolní základny, jako Dresden, Görlitz, Schweidnitz, Glatz (Kłodzko), Hradec Králové, Pardubice a tři letiště u Prahy jsou uváděny. Pro Sověty (ale i Američany; obě letiště se nikdy neobjevila například v průzkumech 15. USAAF, přestože Milovice zde jsou) jako by základny JG 6 neexistovaly. V případě Kummeru to je celkem pochopitelné, šlo o polní letiště bez obvyklých staveb, ale Liberec byla stálá, předválečná základna.

Protivníci JG 6

Stále aktivní byly sovětské vzdušné síly. 2. VA vykazala plných 1 153 vzletů a v „našem“ prostoru operující 3. ŠAK a 5. IAK dohromady 318. Působení 5. IAK se však roztáhlo až k Hirschberg (Jelenia Góra) a Strehlen (Strzelin). 3. ŠAK pokračoval v podpoře akcí 5. gardové a 2. polské armády v oblasti Kamenz–Bischofswerda–Löbau–Görlitz, 355. IAP si nárokoval sestřel jednoho Fw 190,³⁸⁴ bohužel bez dalších podrobností o lokalitě. Ztráty činily jeden Il-2 ze 154. GŠAP zasažený flakem u Thiendorfu, 25 km severně od Dresden (osádka vyskočila padáky) a jeden Jak-9 z 306. IAP, jenž nouzově přistál také po zásahu flakem 6 km jižně od Kohlfurt (Węglińiec, 20 km západně od Bunzlau).³⁸⁵

Operačně létal i 5. IAK. Prováděl například blokování letiště v Dresden, kde byly zapáleny po dvou Ju 87 a Ju 88, jeden Fw 190, poškozeny dvě auta a šest letadel (v Dresden tou dobou ale nebyl dislokován žádný útvar Lfl.Kdo.6). Navíc si piloti nárokovali ve čtyřech vzdušných soubojích šest Fw 190 (údaj pochází z dokumentů sboru, materiály nižších celků nepotvrzují všechny tyto nároky) a dva Bf 109 zničené bez vlastních ztrát.³⁸⁶ Například piloti Lavočkinů ze 40. GIAP nahlásili v podvečer mezi 18:10–19:00 (MČ) souboj čtveřice La-7 pod vedením gard. npor. Lichačeva se stejně početnou skupinou Fw 190 ve výšce 1 500 m v prostoru Lichtenberg (20 km severovýchodně od Dresden). Zaútočili na ně ze zadu svrchu. V průběhu útoku se letoun, na který útočil Lichačev, převrátil na křídlo a zmizel v mracích. Gard. npor. Kirpičenko při útoku na druhý letoun zasáhl jeho stabilizátor a stroj se „nekontrolovatelným“ pádem také ztratil v mracích. Dopad letounů nebyl zaznamenán, stejně jako činnost PVO a letouny se vrátily z bojového letu beze ztrát. Výsledkem bylo jen poškození dvou Focke-Wulfů.³⁸⁷

Jejich kolegové ze 41. GIAP prodělali velice podobnou akci, když čtyři Lavočkiny La-7 narazily na dvojici Fw 190 a gard. npor. Sobolev sestřelil jeden z nich. Ten dopadl 12 km východně od Kamenz.³⁸⁸

Oba boje proběhly přibližně ve stejné oblasti fronty, kde JG 6 běžně operovala. Že však zmíněné Fw 190 náležely do JG 6, nemůžeme potvrdit, protože musíme brát v úvahu i možnost zapojení částí bitevních SG 2 a 77 z Kummeru. Navíc, vzhledem k výše uvedeným rozporům v dokumentech sovětské strany, musíme brát nároky s rezervou.

Druhá divize 5. IAK, konkrétně 256. IAD, vyslala do vzduchu své Jaky-3. Vedle střetu 32. IAP s Messerschmitty Bf 109 u Dresden, bojovali, tentokrát s Focke-Wulfy, i letci z 91. IAP. Střet se ale odehrál mnohem více na východě u Münsterbergu (pravděpodobně Ziębice, 50 km jižně od Breslau), kde předpokládáme spíše působnost letadel Luftwaffe startujících ze Schweidnitz.³⁸⁹

Přestože Sověti nárokovali poměrně značný počet vítězství, VIII. Flg.Korps nevykázal žádnou ztrátu.

2. 5. 1945

Po kapitulaci posádky Berlína **2. května 1945** přestal být rozkaz o nasazení všech sil VIII. Fliegerkorpsu k podpoře obranných bojů aktuální. Přesto operační činnost jeho jednotek zcela neustala, i když probíhala v mnohem nižší míře. Lw.Kdo.8* ohlásil celkem 52 nasazených letadel, z toho 27 bitevních a 18 protitankových a 7 průzkumných, vše ale v prostoru Prossnitz (Prostějov),³⁹⁰ tzn. na Moravě. Luftwaffe se zde snažila zabránit obklíčení jednotek Pz.AOK 1. Nad námi sledovaném prostoru „severní“ fronty zřejmě neproběhla žádná operační činnost. To ostatně ani nebylo třeba, sovětské letectvo nelétalo (viz níže) a na zemi též nedocházelo k žádné aktivitě.

Uffz. Sieder (I./JG 6) má zaznamenán v 11:10 (SELČ) start z Liberce s Fw 190, „13“, let se zásobovacím kontejnerem (Verpflegung bomb) do „kotle“ („Kessel“) v okolí Görlitz (myšleno za frontu u Görlitz) a návrat zpět do Liberce ve 12:15. Opět ale narážíme na vypovídací hodnotu záznamů v tomto dokumentu. Pravdou je, že v prostoru po rychlém průniku 1. ukrajinského frontu zůstaly v prvních dnech Berlínské operace části německých jednotek, které se snažily překročit frontu směrem na jih. Příklad jsme uvedli při popisu situace okolo letiště ve Welzow. Na počátku května už ale takovýto scénář nebyl pravděpodobný. V úvahu ještě přichází možnost zásobování německých útvarů na linii fronty, ke kterým bylo obtížné dostat materiál pozemní cestou. Takovéto události jsou potvrzeny pozorováním ze sovětské strany například 5. května 1945.³⁹¹ Nicméně zápis Hanse Siedera nemůžeme brát jako jasné potvrzení aktivity I./JG 6 v tento den.

Podobný problém se váže i k záznamu o odpoledním přeletu (15:00–15:25 (SELČ)) Fw. Hoffmanna s Fw 190D, „černá 8“ z Görlitz do Alt Kemnitz. Přelet už nebyl spojen s žádným nasazením, šlo skutečně jen o přemístění na novou základnu (operovala odtud také I./JG 52). Jiné dokumenty ale přemístění II./JG 6 na tuto základnu potvrzují až o tři dny později. Protože jsou data posledních zápisů v deníku Karla Hoffmanna evidentně nesprávné, budeme se události věnovat později.

Protivník

Na sovětské straně je také patrný prudký pokles aktivity. Po těžkých bojích o Berlín potřebovaly odpočinek též letecké útvary 2. VA. Současně ale velení začalo s přípravami na závěrečnou ofenzivu směrem na Dresden a Prahu. To zahrnovalo redislokaci nejenom pozemních vojsk, ale i leteckých jednotek. Omezení operační aktivity prakticky na nulu u všech sborů mělo ale na svědomí špatné

* Od 28. 4. 1945 byl VIII. Flg.Korps transformován do Luftwaffenkommando 8 (Lw.Kdo.8). V některých dokumentech se ale původní název vyskytoval i po tomto datu.

počasí. Vzhledem k tomu, držely 3. ŠAK a 5. IAK toho dne hoto-
vost na svých letištích a nezaznamenaly žádnou aktivitu protivníka.
Oblačnost 10/10 ve výšce 100–200 metrů, místy jenom 50 m, a do-
hlednost kolem 1 km tomu opravdu nahrávaly.³⁹²

3. 5. 1945

Nastalo poslední stěhování vyšších německých velitelství v jižním sektoru. OKW (gen. Winter) a Lw.Kdo.West se přesunuly do Zell am See a Saalfeldenu, první transporty s personálem OKL (Süd) odjely i z Gabersee. Mířily do Thumersbachu u Zell am See. Karl Koller vydal rozkaz náčelníkovi operačního štábu Lfl.Kdo.6 Klessovi o rozpuštění části štábu v Berchtesgadenu a odeslání zbytku do Schörflingu.³⁹³

K 3. květnu 1945 byly, podle „*Einsatzmäßige Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo.6*“, Stab a I./JG 6 umístěny v Liberci (Reichenberg) a II./JG 6 v Görlitz, stále jako součást „Gefechtsverband Rudel“. Nicméně jméno základny II./JG 6 bylo ve strojopise seznamu vynecháno a je dopsáno rukou. To by mohlo svědčit o nějakých nejasnostech při sestavování dokumentu. Jde o poslední oficiální dokument zaznamenávající polohu operačních útvarů celého Lfl.Kdo.6.

Protivník

Sovětské útvary 2. VA byly drženy v nečinnosti, a to opět díky špatnému počasí. Až odpoledne okolo 15:30 (MČ) provedly vzlet dva Il-2 ze 3. ŠAK s ochranou čtyř Jaků-9 z 306. IAP, musely se ale vrátit. V podvečer v 19:40 (MČ) vzletly tři skupiny po čtyřech Il-2 s ochranou stíhačů 306. IAP na podporu 5. GA do okolí Liega (30 km severně od Dresden). Dohromady provedly Il-2 ze 3. ŠAK pouhých 14 vzletů, stíhací sboru přidali dalších 16 při jejich doprovodech.³⁹⁴ Stíhací 5. IAK ohlásil dokonce jen čtyři průzkumné lety.³⁹⁵ Nepřítele ale nespátřil nikdo z nich.

4. 5. 1945

Fronta nad Bautzen byla ze sovětské strany konsolidována, větší na území, získaného německým útokem na konci dubna, byla zpět v sovětských rukách. Linie střetu se táhla od Wurzenu, kde navazovala na frontu s americkou 1. armádou, nad Meissen, Dresden, Bautzen a Görlitz a pak dále polským územím až ke Krnovu a Opavě. Panoval relativní klid, protože Sověti se přeskupovali k nadcházející ofenzivě směrem na jih k Dresden a Praze a ke zlikvidování celého území kontrolovaného Hr.Gr. Mitte (což byly kompletní Čechy a část Moravy).

Německá strana neměla k jakékoliv činnosti dostatek zdrojů, a především neměla vyjasněné další cíle. Po dobytí Berlína a obsazení celého území Německa až k Labi, zbýval pod její kontrolou už jen prostor H.Gr. Mitte tzn. Čech a částí Moravy, dále části Rakouska a bývalé Jugoslávie. Na severu to pak bylo Šlesvicko-Holštýnsko, Dánsko a Norsko. Bylo jasné, že hlavním problémem bude dostat co největší část vojáků H.Gr. Mitte do amerického zajetí, o čemž také představitelé jejího velení jednali mezi 3. a 4. 5. 1945 s vrchním velením OKW v Dönitzově štábu. Žádali, aby příměří nebylo uzavřeno dříve, než 18. 5. 1945, aby se hlavní síla jednotek skupiny armád dostala v probíhajících bojích tak daleko, aby se mohla vzdát západním spojencům a ne Rusům. Udržení protektorátu ještě skýtal jakousi slabou šanci na to, aby měla německá strana při jednáních poněkud lepší pozici.³⁹⁶

Taková byla představa velení skupiny armád, na jejímž území se nacházela Lfl.Kdo.6 s Lw.Kdo.8 a JG 6. Pravděpodobně na základě přednesení tohoto stanoviska začalo velení H.Gr. Mitte připravovat plán stažení svých jednotek směrem na západ. Neuvažovalo se o žádných jiných operacích než jen o kontrolovaném ústupu k americkým liniím.

Z toho vyplýval také druh prováděných leteckých operací, spočívajících na severu víceméně v průzkumné činnosti. Fronta nad Bautzen se nehýbala, Luftwaffe zde tedy omezila činnost. Důležitější se stalo dění na východ nejvíce vysunutých jednotek H.Gr. Mitte, nacházejících se na Moravě (Pz.AOK 1) nebo na polské straně Jeseníků, Orlických hor a Krkonoš (AOK 17).

Především situace Pz.AOK 1 byla z pohledu snahy o stažení na západ nejkritičtější a Luftwaffe tak nadále podporovala jejich obranné boje. Celkem 54 vzletů uskutečnilo Lw.Kdo.8 dne 4. května 1945. Z toho 14 bitevních, 5 protitankových v prostoru jižně od Prostějova, z celkem 17 stíhaček šest zásobovalo Breslau a čtyři útočily na dopravu jižně od Berlína, přidalo se také nezbytných 18 průzkumných letů. Ztráty nebyly hlášeny žádné. IX. Flg.Korps(J) přidal čtyři vzlety Me 262, provádějících průzkum nad Saskem.

Uffz. Sieder (I./JG 6) provedl po startu z Liberce mezi 14:40 a 15:45 (SELČ) na Fw 190, „13“ průzkumný let v oblasti Waldenburgu (v deníku vedeném jako „Waldenbg“), v jehož průběhu vykázal čtyři hloubkové útoky a zaznamenal si zapálení tří nákladních aut, explozi lokomotivy a protiletadlového vlaku.³⁹⁷ Lokalizace místa je ale komplikovaná, neboť nabízí dvě možnosti. Buďto byl let z Liberce veden na východ do okolí města Wałbrzych (něm. Waldenburg), ale tento prostor byl stále v německých rukou. Existují záznamy o útocích Fw 190 u vesnice Borów, což je dalších asi 50 km na východ a pocházejí z dokumentů zde dislokované sovětské 21. armády. V 16:53 (MČ) v prostoru Borau (Borów asi 20 km jižně od Breslau), zaznamenala shození dvou pum po 50 kg ze dvou Fw 190.³⁹⁸ Útok uvádí i operační svodka 118. střeleckého sboru, která v 16:30 (MČ) udává ostřelování dvěma Fw 190 v prostoru jednotky.³⁹⁹

Druhým místem, jež přichází v úvahu, je město Waldenburg, nacházející se asi 10 km západně od Chemnitz. To už ale bylo v rukou americké 1. armády, která v této době dorazila k řece Kamenice.

Vzdálenosti obou lokalit od Liberce jsou přibližně stejné, rozhodně byly v dosahu půlhodinového letu ze základny I./JG 6, průzkum obou z nich dává jistý smysl. Nejsme ale schopni určit, kam Hans Sieder skutečně zamířil. Pravděpodobnější je zřejmě západní směr, protože průzkum a útoky u Borów mohly mnohem pohodlněji provést letecké útvary ze 35 km vzdálené Schweidnitz. Let tak možná souvisel s novým úkolem VIII. Flg.Korps o spolupráci s německou 7. armádou. Okolí Waldenburgu leželo právě na hranici odpovědností 7. Armee a Pz.AOK 4. Nicméně, po celé délce severní fronty nebyl v tento den hlášen sovětskými vojsky žádný útok německých letadel na lokomotivu nebo dopravu na silnici. Opět se tak dostáváme k problematické přesnosti zápisů v deníku Uffz. Siedera.

Protivník

Sovětská strana stále přeskupovala síly před útokem na jih. 3. ŠAK provedl 49 průzkumných letů na území Grossenhain–Thiendorf–Königsbrück–Radeburg a nezaznamenal žádnou aktivitu nepřitele. Stíhací 5. IAK doprovázel bombardéry na Wrocław a blokoval letiště ve Schweidnitz. Zapálil zde tři Fw 190 a šest jich poškodil. Jeho letci ve vzduchu zaregistrovali deset Fw 190, dva Bf 109 a jeden Ju 52. Podstoupili tři vzdušné souboje, při kterých nárokovali pět sestřelených Fw 190 a jeden Bf 109 a Ju 52, za cenu jednoho Jaků-3 z 32. IAP (ten se ale neúčastnil bojů nad Schweidnitz). U jeho ztráty je pouze poznámka „*ppor. Prosvirin se nevrátil z bojového letu*“.⁴⁰⁰ Z podrobného líčení soubojů čtrnácti La-7 od 88. GIAP nad Schweidnitz (mezi 14:08–14:55 MČ), jež přinesly pět nároků na sestřely, vyplývá, že většina nepřátelských letadel (Fw 190 a Bf 109) vzletla právě z této základny. Zajímavá poznámka se ale týkala čtyřky La-7 horního krytí, která z výšky 2 500 metrů

zaútočila na dvojici Focke-Wulfů, která se blížila k letišti z jihozápadu. Gard. pplk. Anaščenko svedl souboj s jedním Focke-Wulfem v ostrých zatačkách, dostal se do výhodného postavení a z rakurzu ¾ jej sestřelil. Letoun dopadl 2–3 km západně letiště. Sovětští piloti uvedli, že v průběhu vzdušného boje bylo nad oblastí do 10 letounů protivníka, převážně Fw 190, z nich šest vzletlo z letiště Schweidnitz a ostatní přiletěly z jiného letiště. Na vlastní základně Schweidnitz zaznamenali Sověti do 35 stíhacích letadel Fw 190 a Bf 109.⁴⁰¹ Většina zúčastněných německých strojů náležela II./SG 77 (Fw 190) a III./JG 52 (Bf 109), obě jednotky sídlily právě ve Schweidnitz. Během následného průzkumu Schweidnitz po náletu si gard. por. Muraškin ze 40. GIAP nárokoval východně od letiště další Fw 190.

Přilet Fw 190 z jihozápadu ale nemusel nutně souviset s jiným letištěm. Sovětským letcům to tak jednoduše mohlo pouze připadat. Nejbližší základna Luftwaffe byla v Alt Kemnitz, od Schweidnitz je asi 60 km západním směrem. Všechny části JG 6 sídlily na jiných letištích, boje u Schweidnitz s ní nesouvisely.

Ve světle hlášení Lw.Kdo.8 z toho dne jsou sovětské nároky nepodložené. Můžeme se domnívat, že s blížícím se koncem války i zde, stejně jako například u Američanů v Pacifiku, stoupala „potřeba“ mnohých letců (a jednotek) dosáhnout ještě nějakých „výsledků“. V hlášení se tak zřejmě objevovaly i nároky značně nejisté.

5. 5. 1945

Do večera **5. května 1945** už kapitulovalo několik německých armád. Skupina armád C (příměří platné od 2. 5. 1945, 12:00 SELČ), německá vojska v Holandsku, severním Německu, Šlesvicku-Holštýnsku a Dánsku (5. 5. 1945, platné od 8:00 SELČ) a uzavřena byla i kapitulace skupiny armád G s platností od 6. 5. 1945, 14:00 SELČ. Vrchní velení s Dönitzem v čele se sice neustále snažilo vyhnout bezpodmínečné kapitulaci, ale vojenská situace byla neřešitelná. Navíc v zázemí H.Gr. Mitte stále sílilo ozbrojené povstání, zažehlé 1. 5. 1945 v Přerově a vypukly boje v Praze. Začalo také stahování týlových jednotek H.Gr. Mitte.⁴⁰²

V tento den se uskutečnil přesun II./JG 6 z Görlitz do Alt Kemnitz. Ofw. Härtel tam přelétl na Fw 190D, „3“ mezi 16:35–17:00 (SELČ).⁴⁰³ Pěťadvacetiminutový let je sice označen jako „Feindflug“, ale žádné údaje o bojových úkonech si Härtel nezaznamenal. Šlo o čistý přelet. Dříve komentovaný zápis o přeletu na stejnou základnu z deníku Karla Hoffmann se s největší pravděpodobností vztahuje též k tomuto dni. Jeho let proběhl mezi 15:00 až 15:25 (SELČ).

Změna základny evidentně nebyla vyvolána nějakým tlakem fronty, co bylo příčinou je ale těžké posoudit. Důvodem byla pravděpodobně snaha odpoutat se od bezprostřední blízkosti fronty v prostoru Görlitz, kde se dala očekávat snaha Rudé armády o postup. Navíc tím byly síly Lw.Kdo.8 rovnoměrněji rozmístěny podél linie fronty.

Je však nutné dodat, že v Alt Kemnitz bylo pouhé polní letiště s mizivým zázemím, přibližně stejné úrovně, jako Niemess-Ost. Dále zde již byla dislokována stíhací 1. /JG 52 s Messerschmitty Bf 109. Proč byl do takovýchto podmínek přesunut další útvar, není prozatím zcela jasné.

Protivník

Sovětský 3. ŠAK vykonal 20 průzkumných letů nad územím Kamenz–Bischofswerda–Radeburg–Grossenhain (šesti bitevními Il-2, chráněnými čtrnácti stíhacími Jak-9), ale nezaznamenal žádný nepřátelský stroj. Jeden jeho Jak-9 byl u Kohlfurt (Wegliniec) zasažen flakem a musel provést nouzové přistání. Pilot ppor. Smirnov od 355. IAP následně podlehl těžkým zraněním.⁴⁰⁴

5. IAK si zopakoval akci z předešlého dne a znovu se „věnoval“ letišti ve Schweidnitz. Zapálil zde jeden Fw 190 a jeden Ju 87, dalších šest letadel poškodil. Němci se ale bránili a v nastalých dvou soubojích přišli o jeden Fw 190 nárokován Sověty. Ti zároveň přiznali ztrátu Jak-9 (nešlo o akci u Schweidnitz), příčinou ale byl flak.⁴⁰⁵ Největšími adepty na účast v soubojích z německé strany jsou opět jednotky dislokované ve Schweidnitz, protože dle záznamů sovětské strany (Lavočkinů z 88. GIAP), vzletly Fw 190 z tohoto letiště.

Ostatní sbory 2. VA odpočívaly, připravovaly se na útok na jih nebo prováděly pouze průzkumnou činnost severně of Cottbus.

6. 5. 1945

V Remeši započala jednání zástupců OKW se Spojenci o kapitulaci. Spojenci byli neoblomní a trvali na bezpodmínečném aktu k 9. 5. 1945 v 0:00 SELČ. Po obdržení zprávy o povstání v Praze v protektorátě nařídil Dönitz Generalfeldmarschallu Ferdinandu Schörnerovi, veliteli H.Gr. Mitte, aby zachránil co nejvíce německých vojáků a skupina se přemístila co nejvíce na západ.

Teprve tento den spustila vojska 1. ukrajinského frontu pražskou operaci, a to především proto, že zjistila stahování německých jednotek Pz.AOK 4 a AOK 17. Z linie fronty, která zůstávala od konce dubna víceméně stále stejná, se německé jednotky začaly odpoutávat 6. 5. 1945 večer, pravděpodobně na základě výše uvedených skutečností. Hlavní sovětský nápor vedl směrem na Dresden.

Operační lety žádný z pilotů I. a II./JG 6, jejichž osudy díky dochovaným deníkům sledujeme, neuskutečnil. To ale nemusí nutně znamenat, že nějaké akce JG 6 neprovedla. Víme, že s pohybem sovětských vojsk k Dresden začaly opět operovat například protitankové Ju 87 z Kummeru a právě tento den provedly minimálně dvě nasazení proti obrněným jednotkám západně od „Dippollswerdy“,⁴⁰⁶ což je zkomolené jméno města Dippoldiswalde, jihozápadně od Dresden. Místo útoků se nachází v prostoru postupu 13. armády a 3. gardové tankové armády, zahajujících pražskou operaci. Udržet právě tento úsek fronty bylo pro vojska H.Gr. Mitte životně důležité, jinak jim hrozilo přetnutí ústupových tras na západ. Proto musely dostupné letecké jednotky opět zahájit bojovou činnost.

Ústup začal pochopitelně i z ostatních, na východ vysunutých základen. Například ze Schweidnitz začaly části JG 52 přelétávat do Deutsch Brod (Německý Brod) už 5. 5. 1945.*

Protivník

Sovětské letectvo nezaznamenalo bojovou aktivitu Luftwaffe, letci 23. GIAD (6. GIAK) narazili při doprovodu průzkumného Pe-2 od 6. GBAK pouze na dva Ju 88, dva Bf 110 a dva Bf 109 (z typového složení se zdá, že se jednalo o průzkumné stroje) u Dresden.⁴⁰⁷

Námi sledované sbory provedly 32 vzletů na průzkum bojem v prostoru Niesky–Görlitz–Bautzen (3. ŠAK – 22 letů Il-2 a Jaků-9) a v prostoru Bautzen–Zittau–Hirschberg–Schweidnitz (5. IAK – 10 letů La-5, 7 a Jaků-3,7,9).⁴⁰⁸

Ostatní sbory 2. VA se buď přesouvaly na nové základny nebo prováděly přípravu na pražskou operaci.

7. 5. 1945

V ranních hodinách (02:41) **7. května 1945** podepsal v Reims (Remeš) Generaloberst Alfred Jodl bezpodmínečnou kapitulaci s tím, že veškeré jednotky pod německým velením zastaví 8. května 1945 ve 23:01 středoevropského času (tedy 9. 5. 1945 v 0:00 SELČ) své akce a zůstanou na pozicích v tom okamžiku dosažených. Dále

* Více viz Messerschmitt Bf 109s of JG 52 in Deutsch Brod, JaPo, 2004.

nemají být ničeny lodě, plavidla ani letadla a ani poškožovány jejich trupy, strojní a další vybavení.*

Zatímco na západní frontě byly podmínky kapitulace naplňovány, na východní frontě se po obdržení této zprávy stalo hlavním cílem německých jednotek dosažení amerických linií a vyhnutí se ruskému zajetí. Ústup započatý předešlý den večer pokračoval, ale rozhodně se nejednalo o nějakou neorganizovanou akci.

Celá JG 6 prozatím zůstávala na svých základnách, tzn. Stab a I. Gruppe v Liberci a II./JG 6 v Alt Kemnitz.

Protivníci

Pro další pokračování pražské operace byl vydán rozkaz 2. VA o rozdělení spolupráce jednotlivých podřízených složek 1. ukrajinského frontu. Bitevní 1. GŠAK měl spolupracovat s 4. gardovou tankovou armádou, 2. GŠAK s 3. gardovou tankovou armádou a 3. ŠAK měl pokračovat v podpoře 52. a 28. armády. Stíhací ochranu 3. GTA měl na starost 2. IAK, 4. GTA chránil 6. GIAK a na 5. IAK zůstávala ochrana jednotek 52. a 28. armády. Bombardovací 4. BAK měly doprovázet letadla z 5. IAK a 6. GBAK pak stíhači ze 6. GIAK.⁴⁰⁹

Z důvodu snížení vzdáleností k novým prostorům bojů byly některé pluky (jednotky) zmíněných sborů přelétuty na nová letiště. Například 144 letadel 7. GIAD od 2. IAK přeletělo z letiště Alteno (6 km východně od Luckau) na letiště Lönnewitz/Grassau (16 km východně od Torgau), dalších 113 letadel 322. IAD stejného sboru z letiště Gross Altwasser na letiště Grossenhain (30 km severně od Dresden). Na stejné letiště toho dne přeletěly i Airacobry celé 9. GIAD od 6. GIAK.⁴¹⁰ Jak je patrné, Sověti se ještě tento den přeskupovali.

Hlavní sovětský nápor směřoval na jihovýchod k Praze západně od Dresden (13. armáda a 3. gardová tanková armáda) a k tomu se přidal i pohyb 2. ukrajinského frontu z východu od Nového Jičína na Olomouc (38. a 1. gardová armáda) na Moravě. Za stahujícími se německými pozemními útvary pospíchaly sovětské (a například i polské) jednotky, ale ještě 7. 5. 1945 večer držely německé síly Dresden, Bautzen i Görlitz a frontu mezi nimi.

Útvary sovětské 2. VA naplno zahájily podporu pražské operace. Všechny podřízené sbory, nyní již obrácené směrem na jih, provedly minimálně 972 vzletů (schází data 9. GIAD ze 6. GIAK) po celé délce fronty od Meissen až po Görlitz. Petljakovy Pe-2 ze 4. BAK a 6. GBAK operovaly v prostoru Altendorf–Pirna–Děčín a také Pirna – Děčín – Česká Lípa, což je nedaleko od Kummeru.⁴¹¹

Príslušníci bombardovacích sborů dokonce nahlásili souboje s německými stíhači. Zachycuje to deník 1. GBAD (z 6. GBAK), který zaznamenal let skupiny Pe-2, pod ochranou P-39 z 69. GIAP (6. GIAK). Formace byla u Altenberg (14 km severozápadně od Teplic) napadena dvojicí Fw 190, útok byl ale odražen beze ztrát.⁴¹² Vzdušný boj tak skončil bezvýsledně. Nicméně zápis o činnosti 69. GIAP toho dne z deníku vyššího celku, tzn. 23. GIAD, uvádí – „bez setkání s protivníkem“.⁴¹³ Bohužel záznamy květnových událostí jsou často u jednotlivých jednotek a divizí sumarizovány za období 1.–9. 5. 1945.

Nejvyšší množství německých strojů ve vzduchu ze všech sborů 2. VA vykázal 2. IAK, kryjící 3. gardovou tankovou armádu

v prostoru Wilsdruff – Teplice–Šanov. Letci sboru provedli 243 vzletů, absolvovali pět soubojů s osmi Fw 190 a třemi Bf 109, ze kterých si, bez vlastních ztrát, nárokovali šest sestřelených Focke-Wulfů a jeden Messerschmitt.⁴¹⁴ Neobvyklou zprávu podali piloti čtyř Jaků-3 z 1. GIAP, kteří v čase 16:30–17:15 (MČ) prováděli ochranu pozemních vojsk v prostoru Freiberg–Tharandt (jihozápadně Dresden). Ve výšce 700 m byli napadeni dvěma letouny „Spitfire“ a museli jim předat signál „jsem vlastní letoun“. Setkání s letadly protivníka se neuskutečnilo. Přestože lze nalézt informace z úrovně divize (tzn. 7. GIAD),⁴¹⁵ že si tři letci této jednotky nárokovali Fw 190, podrobné záznamy 1. GIAP ale toto neuvádějí. Pouze jejich operační lety. O ostatních střetech dokumenty jednotek mlčí.

Přítomnost německých letadel nad bojištěm dokládají i jednotky sovětského protiletadlového dělostřelectva. Útvary 6. gardové protiletadlové divize (6 гв. зенад ПГК), chránily 4. GTA, jež operovala na pravém boku útoku podél amerických linií. Její 431. a 434. gardový protiletadlový dělostřelecký pluk (431 гв. зенап, 434 гв. зенап), soustředěné v prostoru Frauenstein (27 km severozápadně od Teplic) na německé straně Krušných hor, uvedly pro tento den následující hlášení. Ve 20:15 (MČ) *napadaly tři Fw 190 kolony v prostoru Frauenstein. Letěly kurzem 135 ° ve výšce 1 200 metrů. PVO na ně střídala. Ve 20:30 (MČ) dalších sedm Fw 190 útočilo na kolony na silnici Freiberg–Frauenstein. Letěly kurzem 135 ° (tzn. na jihovýchod) na výšce 25 (?) metrů. Dva z nich byly sestřeleny PVO a dopadly 1 km jihovýchodně od Burkersdorf (3,5 km severozápadně od Frauenstein). Oba shořely. Doloženo mapou a padákem.*⁴¹⁶

Další jednotka, 433. gardový protiletadlový dělostřelecký pluk (433 гв. зенап), byla na pochodu z Nossen do Freiberg. V průběhu pochodu pozorovala:

- 2 Fw 190 v 19:20 (MČ), kurz 360 °, výška letu 20 hektimetrů (tzn. 200 metrů – pozn. autorů), *průzkumný let*
- 2 Bf 109 ve 20:25 (MČ), kurz 180 °, výška letu 150 metrů, *průzkumný let*
- 2 Fw 190 ve 20:55 (MČ), kurz 45 °, výška letu 200 metrů, *průzkumný let*
- 2 Fw 190 ve 21:09 (MČ), kurz 135 °, výška letu 200 metrů, *průzkumný let*⁴¹⁷

Ve stejném prostoru, Brand-Erbisdorf (2 km jižně od Freiberg), působil i 984. protiletadlový dělostřelecký pluk (984 зенап), tentokrát ze sestavy protiletadlové obrany 13. A. I zde byly hlášeny německé stroje, jako například v 16:30 (MČ) průzkumný let dvou Bf 109 kurzem 180 ° ve výšce 30 metrů (?). Pluk střelbu nevedl.⁴¹⁸

Lokality uvedené jak leteckými, tak i protiletadlovými útvary, přímo vybízí k úvaze o použití letadel z jednotek umístěných v Liberci, Kummeru nebo Görlitz. Jsou ve vzdálenosti do 100 km západně a byla to zároveň nejblíže dislokovaná letiště s útvary Lw. Kdo.8, jenž měl území v odpovědnosti. Informace o operačních letech JG 6 nemáme, ale například Ju 87 z SG 2 v Kummeru provedly minimálně jeden vzlet mezi 9:45–10:50 (SELČ) s útoky na obrněné jednotky u „Dippollswerdy“ (město Dippoldiswalde je 20 km východně od Freibergu).⁴¹⁹ To je území odpovídající přítomnosti letadel 2. VA, protože právě zde podporovala útok vojsk na Prahu.

Hlášené Fw 190 tak mohly být jak bitevní z SG 2 a I./SG 77, ale i stíhací z JG 6. Do vzduchu se brzy ráno dostaly i průzkumné Bf 109 od NAG 15 z Liberce,⁴²⁰ i když je doložen jen meteorologický let. Na německých základnách tedy operační činnost probíhala a musely tak stále disponovat nějakým palivem.

8. 5. 1945

Ani tento den na severním úseku fronty nepřekročily sovětské pozemní jednotky hranice předválečného Československa (až na

* Kapitulasi ze 7. května 1945 za Spojence připodepsali americký generálporučík Walter Bedell Smith, sovětský generálmajor Ivan Susloparov a francouzský sborový generál François Sevez. Konečná kapitulace Německa byla 8. května 1945 podepsána znovu v Berlíně, a to polním maršálem Wilhelmem Keitelem, generál admirálem Hans-Georg von Friedeburgen a generálplukovníkem Hans-Jürgen Stumpffem za Německo, za Spojence maršálem Sovětského svazu Georgijem Konstantinovičem Žukovem, americkým generálem Carlem Spaatzem, britským Air Chief Marshal Arthurem Tedderem a francouzským armádním generálem Jean de Lattrem de Tassigny.

malé části těsně u hranic u Horního Litvínova). Území s letišti JG 6, tedy Liberec a Kummer, resp. Alt Kemnitz v Polsku, stále ovládala německá strana.

Úlet

Príslušníci Luftwaffe se soustředili na jediný úkol – jakýmkoliv způsobem se dostat z dosahu sovětských vojsk. Američané už několik dní stáli na dohodnuté demarkační linii a ta se stala cílem německých vojáků.

Letecké útvary Lfl.Kdo.6 volily buď společný přesun letového i pozemního personálu po zemi (např. ústup JG 52 z Německého Brodu) nebo odlet pilotů v posledních letuschopných strojích a přesun zbytku letového a pozemního personálu po zemi (např. JG 7, KG(J) 6, SG 2). Útvary dislokované dále na východě, například 3. Flg.Div., se snažily přeletět co nejvíce na západ a většinou skončily na některém letišti v Čechách. Dále musely po zemi. Vždy, pokud to čas a prostředky dovolily, poškodily nebo zničily techniku a infrastrukturu, kterou na letištích zanechávaly. Nutno podotknout, že přesun byl díky probíhajícímu povstání v českých zemích a postupu Rudé armády rizikovou a často neúspěšnou záležitostí. Ostatně i jednotky, které dosáhly amerických linií a vzdaly se americké armádě, byly mnohdy předány zpět do sovětského zajetí. Mnohem lépe na tom byli piloti, kteří měli možnost úletu hlouběji do německého vnitrozemí a přistáli buď poblíž svého bydliště, nebo na základnách obsazených americkými a britskými jednotkami.

Společným jmenovatelem úvah o úletu ke spojeneckým liniím byl pro německé jednotky především nedostatek paliva. Zde byly ve výhodě jednotky detašované v Čechách, jako například JG 6. Poslední záznamy o zásobách na letištích JG 6 pocházejí ze 30. dubna 1945. I./JG 6 v Liberci disponovala 30 m³ benzínu B4 a 7 m³ paliva C3, kdežto II./JG 6 v Görlitz 17 m³ B4 (nicméně spolu se III./EJG 1). Ještě dodejme, že Niemes-Süd vykazalo pouhé 3 m³ benzínu C3. Od tohoto data však do konce války zbývalo ještě několik dní, kdy obě části JG 6 vyvíjely, i když velice omezenou, operační činnost (viz dříve) a palivo tak muselo ubývat. Kolik jej bylo k dispozici 8. května, nevíme, ale vzhledem k dalším událostem nějaké být muselo. Na stále obsazeném území protektorátu ještě fungovala jakási infrastruktura, včetně zásobování a dodávky paliva byly pro armádu jedním z nejdůležitějších úkolů. Byla jim proto věnována prioritní až do konce války.

Jistý náznak stavu lze vyčíst z poválečné inventury zanechaného materiálu v Kummeru (Niemes-Süd), kde se píše, že na letišti zůstalo „cca 200 prázdných sudů od benzínu“. Předpokládáme, že šlo o letecký benzin, který se zde musel skladovat tímto způsobem. Na letišti – připomeňme, že se jednalo o polní letiště – nebyly cisterny ani žádné zděné budovy. Počet sudů ale naznačuje, že palivo bylo k dispozici až do konce války. Podobný záznam z Liberce nemáme k dispozici.

Jen připomínáme, že motory BMW 801 Focke-Wulfů Fw 190A-8/A-9 vyžadovaly kvalitnější látku C3, zatímco Jumo 213A u Fw 190D-9 se spokojil s B4. V případě obou verzí Focke-Wulfů platilo, že plně natankovaný stroj pojmul do vnitřních nádrží cca 500 litrů paliva (bez uvažování doplňkové 115litrové nádrže za pilotním prostorem), což vystačilo zhruba na dvě hodiny letu při optimálním/přeletovém chodu motoru.⁴²¹ To umožnilo let až na cca 1 000 km vzdálenost... Plně nádrže ale ulétající stroje rozhodně neměly.

Snahy německých letců o dosažení spojeneckých linií potvrzují události na mnohých, Spojenci obsazených letištích. Jen pro zajímavost uvedme, že IX. TAC evidoval v tento den sedm německých strojů donucených k přistání na letištích Američanů, XIX. TAC dalších 18 (z toho například 15 Fw 190 doprovazených severně od

Salzburgu do Mnichova; mohlo se jednat o stroje I./SG 2) a průzkumné jednotky IX. AF* ještě sestřelily pět německých strojů a dalších 14 přistálo na jejich základnách. Ve vícemotorových typech byly vedle osádek i ženy a děti.⁴²²

Například ve Fürthu personál 10. PRG celý den sledoval přilétající stroje a zajímal jejich osádky po přistání na letišti nebo je piloti taktických průzkumných Squadron (šlo o 12., 15. a 162. TRS) doslova „sbírali“ ve vzduchu a následně nutili k přistání.⁴²³ Neobešlo se to ale i bez sestřelů, když němečtí letci neuposlechli příkazů Američanů nebo dokonce na jejich stroje útočili. Je možné, že takto skončili i někteří piloti JG 6.

Stab a I./JG 6

Ze základny Stab a I./JG 6 v Liberci rozhodně přilétla trojice Fw 190A, které piloti průzkumných F-6 z 10. PRG donutili nebo doprovodili před 18:00 k přistání na letišti ve Fürthu. Fw 190A-9, „červená 5“, Fw 190A-8, „červená 6“, W.Nr. 739533 a Fw 190A-8, „červená 7“, W.Nr. 961198 zde za asistence amerických pilotů přistály **8. května 1945**. Fotografie ukazují víceméně uvolněnou atmosféru zájmu o německých pilotů, za přihlížení okolo stojícího davu v ne zcela předpisové ústroji.

Zde je třeba zmínit záznam v letovém deníku příslušníka 2. Staffel Uffz. Hanse Siedera o přeletu s Fw 190, „13“ z Liberce do Fürthu mezi 14:45–16:10 (SELČ) už 7. 5. 1945. Podle něho, by I./JG 6 zahájila vyklízení Liberce již 7. května 1945. Dokument obsahuje i detaily letu, jako je napadení třemi americkými stíhači v prostoru Ulmu, 3 minuty letu před Albershausenem a 60% poškození zatažením podvozku při 200kilometrové rychlosti při přistání ve Fürthu.⁴²⁴

Detailem, který stojí za zmínku, je záměrné poškození stroje při přistání, u něhož je v deníku poznamenáno „*rozkaz splněn (Be-fehl ausgeführt)*“.⁴²⁵ Je reálné, že se Uffz. Sieder dostal do kontaktu s H.-U. Rudelem (jehož Ju 87 přelétával 29. 4. do Görlitz) a byl ovlivněn jeho názory. Oberst Rudel ve svých pamětech uvedl, že při zajetí nechce nepříteli poskytnout letuschopné stroje a sám svůj Ju 87G-2 při přistání úmyslně poškodil. Totéž vyžadoval po pilotech, kteří s ním 8. 5. 1945 přelétali z Kummeru do Kitzingenu (severozápadně od Fürthu) a ideu si zřejmě vzal k srdci i Hans Sieder.

Záznam úletu do amerického zajetí již 7. května ale zasluhuje několik komentářů. Prvním je samotné datum 7. května, neboť známé úlety z jiných leteckých jednotek byly prováděny až 8. května. I sám Rudel vzpomíná, že se sice plánoval přesun leteckých jednotek na západ probíral na velitelství sboru, tzn. VIII. Flg.Korps, už 7. května, ale o bezpodmínečné kapitulaci se jednotka dozvěděla až 8. 5. před polednem. Nicméně když následně odletěl kurýrním Storchem prověřit situaci do Liberce, našel již liberecké letiště opuštěné⁴²⁶ (nezmiňuje ale žádný časový údaj). Rudel ještě též den odlétl do amerického zajetí na letiště v Kitzingenu (jeho smíšenou skupinu tvořily Ju 87D, G a Fw 190A, F z SG 2), kde přistál po poledni, jak zaznamenal příslušník Ralph Jenkins z 510. FS na této základně.⁴²⁷ Odlet z Liberce do amerického zajetí dne 7. května by tedy neproběhl se souhlasem velení jednotky. Navíc, celý 7. květen ještě trval válečný stav.

Druhou zvláštností je Hansem Siederem uváděný souboj v okolí Ulmu, který však leží cca 130 km jihozápadně od místa přistání ve Fürthu. Vzhledem k tomu, že neznáme místo, kam Uffz. Sieder směřoval, je možné, že se po honičce s americkými stíhači raději kus cesty vrátil.

* Základny IX. AF, IX. TAC a XIX. TAC, plnicích taktické úkoly, ležely k území dosud drženému německými jednotkami nejbližší.

Do třetice je nutné zmínit, že Fw 190 s označením „13“ není zachycen na jinak poměrně bohaté fotodokumentaci kořistních strojů z Fürthu, která byla autorům k dispozici.

Údaj o odletu z Liberce už 7. 5. 1945, pocházející pouze z letového deníku Hanse Siedera, tak prozatím zůstává neověřen. Je samozřejmě možné, že se zápis ve skutečnosti vztahoval až na 8. květen, ostatně byl evidentně pořízen až po skončení války. Letuschopné stroje I./JG 6 odlétly z Liberce nejpozději odpoledne 8. 5. 1945.

Fürth však nebyl jediným místem přistání letadel a pilotů z I./JG 6. K jednotce patřil nepochybně i Fw 190A-8, „červená 10“ od 2. Staffel, který byl po válce fotografován v Braunschweigu. Spolu s ním se na letišti vyskytovaly i další Fw 190A-8, které však nenesly žádné taktické označení. Kolekci strojů Luftwaffe doplňoval Ju 188D(A?), „??+“(zelené) YN“, noční stíhací Ju 88G-6, „??+FB“.

Také ve Würzburgu, cca 80 km severozápadně od Fürthu, se objevila skupina letadel s velkou pravděpodobností náležející I./JG 6. Šlo o Fw 190A-8, „žlutá 17“, W.Nr. 961224, Fw 190A-8, „žlutá 8“, Fw 190D-9, „bílá 1“, W.Nr. 400298 a Fw 190D-9, „bílá 4“, W.Nr. 212139.

V Plauen byl fotografován Fw 190D-9, „červená 1“, W.Nr. 500610 s trojicí Ju 87D (vzhledem k vybavení tlumiči plamenů náležely asi k některé NSGr.) a Fi 156, přičemž „Dora“ nese označení typické pro JG 6. Navíc má tento stroj přetřené původní taktické označení podobným způsobem, jako mnoho dalších letadel z I./JG 6.

Poslední větší koncentraci letadel, pravděpodobně pocházejících z I./JG 6, zachytily fotografie na letišti v Bayreuth-Bindlach, přibližně 70 km severovýchodně od Fürthu. Dvojice Fw 190D-9, „<“, W.Nr. 211941 a „bílá 16“, W.Nr. 500636 sem přilétla spolu s Fw 190A-8 neznámého označení a pravděpodobně i Fw 189A dne 8. 5. 1945. Obě „Dory“ nesy označení odpovídající I./JG 6.

V úvahu musíme vzít i podobně označený Fw 190D-9, „bílá 15“, W.Nr. 600651 po válce fotografováný na letišti ve Straubingu. Podobnost provedení číslic „bílá 16“ a „bílá 15“ je nápadná.

Do seznamu ulétnuvších letadel JG 6 náleží zřejmě také Fw 190D-9, W.Nr. 601042, s označením „<2“, tzn. Stab I. Gruppe, který přistál někde poblíž Wanzlebenu. Situace na fotografiích pořízených americkými vojáky po dosednutí vypovídá, že šlo o úlet do spojeneckého zajetí. Prověřením možných jednotek s Fw 190D-9 ve výzbroji a nacházejících se v oblasti spadající pod sovětský zábor, vychází jako nejpravděpodobnější jeho zařazení ke Stab I./JG 6.

Na přiložené mapce (v tištěné publikaci na straně 80) je patrné, že prchající stroje mířily z Liberce jihozápadním směrem a základem úspěchu bylo překonat hraniční pohoří českého území. Nejdelší let podnikla skupina letadel do Würzburgu, kam je to z Liberce okolo 400 km. Celkem se lze dopočítat dvanácti (třinácti?) Fw 190A a D z I./JG 6 na spojeneckých základnách. Zajímavé je, že na mnohých z těchto letadel jsou patrné velké snahy o jejich udržení v provozu výměnou a náhradou částí z jiných strojů, případně náhradními díly.

II./JG 6

II./JG 6 ještě v ranních hodinách 8. května přelétla do Niemes. Dohládá to záznam Ofw. Härtela o přesunu mezi 8:10–8:35 (SELČ) s Fw 190D-9, „3“ z Alt Kemnitz do Kummeru. I zápis Fw. Hoffmanna uvádí přelet do Kummeru, byť (opět) se špatným datem. Uskutečnil jej na Fw 190D-9, „černá 8“, mezi 7:30–8:15.⁴²⁸ Do sovětských rukou padlo letiště Alt Kemnitz určitě do 8. května 1945 večer.

Nemáme žádnou informaci o tom, že by některý ze strojů II./JG 6, které dorazily k Američanům, startoval z tohoto letiště.

Předpokládáme proto, že všechny Američany zajaté letouny přiletěly z Kummeru. Základna ležela více na západ, a to bylo důležité z pohledu potřebného paliva, jež zde (snad) mohlo být doplněno. Je dobré uvést, že dopoledne mezi 8:50–9:30 (SELČ) ještě startovaly z Kummeru Ju 87 ze Stab nebo 10.(Pz.)/SG 2 na ozbrojený průzkum do oblasti Aussig (Ústí nad Labem) – Brüx (Most).⁴²⁹ I sám H.-U. Rudel uvádí podobné nasazení ve svých vzpomínkách.⁴³⁰ Následně se ale už personál letiště chystal k ústupu. Oba piloti druhé Gruppe, jejichž osudy jsme sledovali, se pozdě odpoledne vydali do americké zóny. Zamířili severozápadním kurzem a zhruba po hodině letu přistáli v Halle. Oba přelet absolvovali úspěšně: Ofw. Hermy Härtel, odstartoval v Niemes na Fw 190D-9, „černá 3“ v 16:55 (SELČ) a v 17:50 přistál v Halle-Nietleben,⁴³¹ zatímco Fw. Karl Hoffmann s Fw 190D-9, „černá 8“, (W.Nr. 500581) jej následoval v 17:00 z Kummeru, v Halle byl v 17:45.⁴³² Dalšími letouny, jež se dostaly do Halle, předpokládáme, že ve stejný den, byly Fw 190D-9 „bílá 10“, W.Nr. 211118 od 5. Staffel a „modrá 9“, W.Nr. 211063 od ex-8. Staffel.

V této souvislosti je zajímavý záznam IX. Tactical Air Command z 8. května 1945, který v souhrnu činnosti vede poznámku o „fighter sweep“ Thunderboltů P-47 ze 36. FG, jehož výsledkem bylo nucené přistání „2 Long-Nose FW 190“ na letišti „západně od Halle“ (letiště Halle-Nietleben leželo právě na západ od města). Letadla byla zajata americkými vojáky.⁴³³ Podrobnější popis odhaluje, že se jednalo o jednu z deseti toho dne vyslaných skupin Thunderboltů, jež operovaly mezi 14:25 až 20:10 v prostoru Leipzig–Chemnitz–Adorf. Sestava devíti P-47 z 22. FS ve složení Capt J. N. Smith, Major J. K. Hinton, 1./Lt. C. N. Wilton, 2./Lt. H. L. Cadwell, 1./Lt. L. E. Ash, 2./Lt. R. L. Montgomery, 1./Lt. O. G. Olson a 2./Lt. E. Jodoin ohlásila „2 FW-190's forced down into Americal hands“.⁴³⁴ Přesnější čas není bohužel uveden. Nepochybně šlo o výše citované Fw 190D-9 z II./JG 6. Pilotům Thunderboltů z 36. FG se podařilo „doprovodit“ na další letiště ještě jeden Bf 108 (53. FS) a Hs 126 (22. FS).

Podobná čtveřice Fw 190D-9 od ex-8. Staffel ve složení „modrá 2“, W.Nr. 211094, „modrá 1“, W.Nr. 211925, „modrá 4“, W.Nr. 211x24 a „modrá 11“, W.Nr. 211xxx, pak skončila v Erfurtu. Z Kummeru je to přibližně stejným směrem, jako do Halle.

Jiné stroje, patřící do stavu II. Gruppe JG 6, ale zamířily do již zmíněného Fürthu. Fotograficky jsou zde zachyceny Fw 190D-9, „<●+“, W.Nr. 211934 ze Stab II./JG 6, „černá 4“, W.Nr. 211939 od 6. Staffel a „modrá 12“, W.Nr. 500570 od ex-8. Staffel. Celkově lze identifikovat jedenáct kusů, po přeletu zajatých strojů II./JG 6.

Pokud sečteme letouny obou Gruppe, dostaneme se na minimálně 23 ulétnuvších Focke-Wulfů, což je poměrně vysoké číslo (vzhledem k předpokládanému stavu techniky na konci války, resp. k poslednímu známému stavu z 23. 4. 1945). Vyplývá z toho, že k přeletu využil personál JG 6 všechna letuschopná letadla, do kterých bylo k dispozici palivo a většine se nakonec podařilo dostat do vytouženého spojeneckého zajetí.

Několik Fw 190 provedlo na území severních a západních Čech v poslední den války nouzová přistání. V některých případech to bylo po soubojích s americkými stíhacími nebo fotoprůzkumnými stroji, v úvahu ale připadá i nedostatek paliva. Také tyto stroje mohly pocházet ze stavu JG 6, ale protože není identifikovatelné jejich označení nebo dokonce žádné nemají, nelze o jejich příslušnosti prozatím říci nic bližšího.

Reakce Rudé armády

Proti probíhajícím snahám německých pilotů a obecně i pozemních jednotek dosáhnout Spojeneckých zón, vykázalo sovětské letectvo 8. května vysokou aktivitu. Celá 2. VA uskutečnila plných

2 244 vzletů, které věnovala především podpoře vojsk pronikajících přes pohraniční hory na československé území.⁴³⁵ V podstatě všechny sbory této letecké armády operovaly v prostorech přetínajících trasy možných úletů německých letadel (viz mapa v tištěné publikaci na straně 80). Napadení letectvem nepřítele ale nebylo hlášeno žádné, Němci se jen snažili dostat na západ. Několik leteckých soubojů vyvolala sovětská strana, neboť stále platil válečný stav a boj byl jejím úkolem.

Nejvíce setkání s německými letouny nahlásil 2. IAK, jenž poskytoval ochranu 3. GTA nad územím Teplice-Šanov – Praha (hlavní směr úderu pražské operace). Do vzduchu poslal 166 letadel (72 Jaků-3, 32 Jaků-9U, 2 Jaky-9, 54 La-7, 5 La-5 a 1 La-5U), které provedly 215 letů. Při čtyřech soubojích s celkem deseti(!) Fw 190, třinácti(!) Ju 87 a jedním He 111, si jeho příslušníci nárokovali dva Fw 190, jeden He 111 a tři Ju 88 (spíše ale Ju 87) sestřelené. Vlastní ztráty neměli.⁴³⁶ Jeden Fw 190 a jeden Ju 87 nárokoval pilot 115. GIAP gard. npor. Novoselov severně u Podmokel u Děčína.⁴³⁷ S velkou pravděpodobností letěly oba německé stroje společně, mohly tedy společně i vzlétnout. Nejpravděpodobnějším adeptem na takový vzlet by bylo letiště Kummer s Ju 87 z SG 2 a Fw 190 ze II./SG 2 nebo II./JG 6. Další Fw 190 přidál npor. Somov z 482. IAP, bohužel nespécifikoval místo.

U sovětských nároků nemůžeme vyloučit, že se v případě Fw 190 mohlo jednat o letce z JG 6, snažící se dosáhnout amerických linií. Další jednotkou, pokoušející se prokazatelně dosáhnout tímto směrem spojeneckých linií a vyzbrojenou Fw 190, byla SG 2 (a I./SG 77) z Kummeru. Žádný jiný útvar Lw.Kdo.8* se tudy o úlet nepokusil.

Bitevní 3. ŠAK napadal ustupující vojska na silnicích ve směru Zittau – Česká Lípa, tedy v prostoru základen JG 6 (u České Lípy ležela letiště Niemes-Süd a Niemes-Ost; Zittau se nachází 20 km severozápadně od Liberce). V průběhu dne provedly útvary sboru 413 vzletů, při nichž zničily 7 tanků, 94 automobilů, 44 povozů, 2 baterie protiletadlového dělostřelectva a 130 vojáků za cenu ztráty sedmi Il-2 (flakem) a dvou Jaků-9.⁴³⁸ Jeden z nich se zřítíl po srážce s neznámým strojem (oba po dopadu na zem shořely), další byl sestřelen „*dvojicí Jak-9 bez označení*“. Ličení události je zajímavé: „*Ppor. Alifantev byl, při odletu od cíle, napaden dvěma Jaky-9 černého zbarvení, bez označení. Byl sestřelen, jeho letoun dopadl u Görlitz.*“⁴³⁹ V několika případech Il-2 se „*osádky nevrátily z bojového letu*“, ale v dalších dnech je jednotky přivítaly zpět. Vždy byla příčinou nedobrovolného přistání palba flaku.

Stroje 5. IAK vykonaly průzkum v oblasti Jablonec – Mimoň – Mladá Boleslav – Jičín – Nymburk – Kolín. Nicméně, ani 3. ŠAK ani 5. IAK tento den nezaznamenal žádný let protivníka, všechny jejich ztráty šly na vrub flaku nebo jiným příčinám. Je evidentní, že německé letecké síly už žádnou útočnou aktivitu nevyvíjely.

V operačním nasazení byly pochopitelně také ostatní sbory, včetně bombardovacích. Deset Pe-2 ze 4. BAK se v podvečerních hodinách dostalo těsně k letišti Kummer, když bombardovaly město Mimoň.⁴⁴⁰ Útok se budeme věnovat dále. Nesouvisel však s leteckou základnou, ale kolonami ustupujících německých vojsk.

Doplňme ještě aktivitu dalších celků 2. VA., zmiňujících se 8. května 1945 o letadlech Luftwaffe. 2. GŠAK uvádí jeden vzdušný boj dvou Jaků-3 od 106. GIAP (11. GIAD) s Fw 189. Ten byl sestřelen v prostoru Reichenbachu, tzn. cca 10 km západně od Görlitz. V průběhu dne byly zaznamenány také průzkumné lety dvou Ju 88 a jednoho Fw 189 v prostoru Cottbus (směrem Dresden – Česká Lípa – Mělník).⁴⁴¹

Přítomnost německých letadel ve vzduchu potvrzují také dokumenty již zmiňovaných protiletadlových jednotek. 432. gardový protiletadlový dělostřelecký pluk (432 гв. зенит) nahlásil v 9:00 (MČ) sestřel jednoho Fi 156. 433. gardový protiletadlový dělostřelecký pluk (433 гв. зенит) během přemísťování z Nossen do Chomutova zpozoroval minimálně čtyři stroje Luftwaffe – jeden Fw 190 v 17:57 (MČ) na průzkumném letu kurzem 270 °, ve výšce 15 metrů (?) v prostoru Chomutova, dále dva Hs 126 v 18:36 (MČ) ve stejném kurzu, taktéž u Chomutova a jeden He 111 v 19:25 (MČ) opět v kurzu 270 °.⁴⁴² Jak je patrné, všechny německé stroje mířily na západ.

9. 5. 1945

Až 9. května 1945 překročily jednotky 1. ukrajinského frontu, konkrétně 31. a 52. armády, přes Zittau a Lužické hory hranice Československa a dorazily do Liberce.** Bylo to však až pozdě večer a útvary spěchaly dále na Prahu. Situace v Liberci nebyla příliš jistá, ostatně obyvatelstvo bylo převážně německé národnosti.

Přestože byl již první den po kapitulaci, pokračovalo letectvo Rudé armády neztenčeným úsilím v akcích nad severními Čechami. Velení 2. VA rozkázalo 3. ŠAK napadat vojska nepřítele ustupujícího z prostorů Frýdlant, Zittau, a to nejdříve ve směru Frýdlant–Liberec–Turnov a ve směru Zittau–Mimoň (Niemes).⁴⁴³

Dopoledne prováděla letadla 3. ŠAK, tzn. Il-2 od 307. a 308. ŠAD v doprovodu Jak-9 od 181. IAD, průzkum oblasti. Ve 12:00 (MČ) pak z VPU (velitelské stanoviště) obdržely jednotky úkol provést hotovostní vzlet 10 skupin letadel do prostoru Frýdlant–Liberec. O dvacet minut později, ve 12:20 (MČ), přišel rozkaz z velitelství sboru – 50 letouny provést úder na severní okraj Liberce, ochranu posílit stíhači. Úkol splnit ihned. Od 12:55 (MČ) tak Šturmoviky 3. ŠAK ve skupinách po 6–8 letounech a „*ešalonech*“ po 12–16 letounech s ochranou stíhačů, podporovaly vojska 52. a 28. armády při pronásledování a ničení vojsk protivníka, který nedodržoval podmínky kapitulace. Cíle ležely v okolí Liberce a jižně od něj.

Aktivita sboru a jemu podřízených divizí a jednotek byla značná. Celkem létalo 162 letounů, které provedly 374 bojových letů s náletem 310 hodin, z toho 221 letů Il-2 a 153 stíhačů. Provedené činnosti se sestávaly ze 171 bojových letů na postřelování vojsk, ze 46 letů jako útok na letiště Liberec, 131 letů pro ochranu Šturmoviků, 14 průzkumných letů a 12 letů na blokování letiště. Dva Šturmoviky úkol nesplnily. Výsledek zněl: zabito 100 vojáků, zničeno 58 automobilů, dvě lokomotivy, 15 železničních vagonů, na stanici Liberec zapálen jeden vlak, zničen jeden tank, čtyři letouny na letišti Liberec a zapálen jeden hangár. Stíhači protivníka činnost proti šturmovíkům nevedli. ZA a MZA vedly slabou střelbu. Ztráty a poškození nezaznamenány.⁴⁴⁴

Údaje na úrovni sboru můžeme doplnit záznamy vlastních jednotek. Pochopitelně vybíráme ty, které se zmiňují především o letišti v Liberci.

– *Skupina šesti Il-2 624. ŠAP (308. ŠAD – pozn. autorů) pod vedením kpt. Putina, chráněná čtyřmi Jaky-9 v 13:30 z výšky 1 200–600 metrů jedním útokem napadla skupinu 10 aut, 5 tanků na severním okraji Liberce, do 20 jednomotorových letadel na letišti Dubí***. Zničila 30 aut, jeden tank a dvě letadla.*

Stíhače ani PVO protivníka osádky nepotkaly. Vedoucí měl spojení s radiostanicí navedení „Geraň“.

V bojovém hlášení velitele kpt. Putina jsou další podrobnosti:

* Mluvíme zde o bitevních SG 4 a částech SG 10 a SG 77. Mnohé z nich, především ze 3. Flg.Div., dosáhly jen území východních Čech (stále v prostoru sovětského záboru) a dále musel jejich personál pokračovat po zemi.

** Stejně tak došlo k rozsáhlému překročení hranic na druhém směru útoku od severozápadu od Dresden. Zde útočily 13. armáda, 3. a 5. gardová tanková armáda.

*** Pokud je uvedeno (západní) letiště Liberec, jedná se o letiště Liberec Růžodol, v případě letiště na jižním okraji Liberce nebo letiště Dubí se nejspíše jedná o rozptylovou plochu u obce Doubí (nyní část Liberce), cca 4 km jižně od Růžodolu.

Útok proběhl mezi 13:30–13:33, zničen byl jeden tank, 3 automobily, poškozeny 2 letouny na letišti, zničeny dvě budovy. Při plnění bojového úkolu velitel vyzdvihl činnost těchto pilotů: Ppor. Gruškov zapálil jeden tank, ppor. Udalov poškodil dva letouny protivníka na letišti⁴⁴⁵.

– Skupina 5 Il-2 od 154. GŠAP (307. ŠAD – pozn. autorů), pod vedením npor. Antenjuka, chráněná 4 Jak-9 od 53. IAP (181. IAP – pozn. autorů) ve 13:53–14:00 z výšky 1 400–500 metrů napadla dvěma útoky 9 letadel na letišti Liberec⁴⁴⁶.

– Formace (eschelon) 12 Il-2 od 624. ŠAP pod vedením por. Kislova, chráněná 6 Jak-9, v 17:04 (údaj je chybný, má být 15:04 – pozn. autorů) z výšky 1 200–600 metrů v pěti útocích napadla 2 vlakové soupravy po 30 vagonech bez lokomotiv na jihozápadním okraji Liberce, 16 jednomotorových letadel na letišti Dube. Pumami byly zničeny 4 vagony a zapálena 2 letadla. Stíhače ani dělostřelectvo protivníka skupina nepotkala. Úkoly skupině potvrdila stanice návodčího „Geran-2“ Vedoucí předal pozorované.⁴⁴⁷

V bojovém hlášení velitele por. Kislova jsou další podrobnosti:

Útok proběhl mezi 15:04–15:11 (vzlet 14:40, přistání v 15:48 – pozn. autorů), zničeny byly 4 železniční vagony, 2 letouny na zemi, do 10 vojáků protivníka. Poškozeno 6 žel. vagonů. Při plnění bojového úkolu velitel vyzdvihl činnost těchto pilotů: fotografování provedl por. Šušurin, por. Perevoznikov poškodil letoun na letišti.⁴⁴⁸

– Osm Il-2 od 621. ŠAP (307. ŠAD – pozn. autorů) pod vedením npor. Čueševa, chráněných devíti Jak-9 od 355. IAP (181. IAD – pozn. autorů) v 15:12 z výšky 1 200–600 metrů třikrát zaútočilo na 5 automobilů na jižním okraji Liberce a na 10 letadel na letišti Liberec.⁴⁴⁹

– Formace (eschelon) 12 Il-2 od 154. GŠAP pod vedením mjr. Zaprudnovova, chráněná 8 Jak-9 od 53. IAP v 16:25 z výšky 1 600–800 metrů napadla jedním úderem skupinu aut v Dubi.⁴⁵⁰

Vedle napadení vlastního Letiště bylo v okolí Liberce provedeno mnoho jiných útoků na jednotky pozemního vojska, což je ostatně patrné z celkových čísel operačních letů.

Poválečné vyličení těchto náletů se objevilo v dokumentu vytvořeném pro MNO v roce 1947. „K bombardování došlo rudým letectvem dne 9. 5. 1945 v prostoru Liberec, Jablonec, Frýdlant. Bylo shozeno nejištěné množství trhacích pum s výše asi 300–400 m v době mezi 11–16 hod. Od 14 hod. byly v činnosti palubní zbraně tj. kulomety a kanony 2cm ráže. Bombardování se více neopakovalo. Účinek bombardování na průmyslovou výrobu, která tehdy již byla téměř zastavena, na morálku a výkonnost dělnictva se výsledkem svědků dnes nenechá zjistit. Železniční provoz byl již 8. 5. 1945 v tomto prostoru zastaven. Provoz ve městě byl nepatrný. Na zásobování a bezp. službu bombardování vliv nemělo. K útokům střemhlav nedošlo. Výsledek bombardování bylo několik mrtvých a zraněných (přesný počet neznám). Asi 6 domů bylo v Liberci částečně zničeno. Silniční most, spojující Růžodol s Ostašovem a tím hlavní komunikaci k letišti, obdržel plný zásah, takže ½ mostu byla zničena.“⁴⁵¹ Odpolední útoky na letiště a jeho okolí jsou tedy potvrzeny, dokládají je také fotografie požárů v prostoru základny pořízené nejspíše právě 9. 5. 1945. Sovětští letci ve svých hlášeních zaznamenali na letišti poměrně velké množství letadel, až 20 kusů. Nároky na zničené nebo poškozené letouny protivníka na zemi ale činily pouhé čtyři kusy. Jak z výše uvedených textů vyplývá, letci 3. ŠAK se nesetkali s žádným odporem ve vzduchu.

V operačním prostoru 5. IAK, tzn. jižně od Zittau a Frýdlantu, byly ještě toho dne zaznamenány lety dvou Fw 190. Hlášení jeho 40. GIAP pak podrobněji uvádí zničení tří Fw 190 na zemi v Hodkovicích a sestřelení dalšího nad letištem gard. kpt. Novikovem,⁴⁵² ačkoliv podle dostupných podkladů není přítomnost Fw 190 v Hodkovicích, na rozdíl od Bf 109, nijak doložena. Lokalita letiště

je zaznamenána poměrně přesně, ale co se typů týká, zde pravděpodobně sovětští letci nahlásili místo skutečných Bf 109, které v Hodkovicích bázovaly, více „ceněné“ Fw 190. Lze také oprávněně pochybovat o letu jednoho z nich.

Podobné záznamy o letišti v Kummeru nejsou a Sověti jej pravděpodobně vůbec neodhalili. Ostatní sbory, 1. GŠAK, 2. GŠAK, 4. BAK, 6. GBAK a 6. GIAK, neuvádí žádné pozorování ani boje s letouny. Svoji aktivitou pokrývaly prostor Louny – Mělník – Mladá Boleslav, tedy severně a severozápadně od Prahy. 2. IAK operační činnost neprováděl.

Základny JG 6 v posledních dnech války

Dle výše uvedených skutečností tedy nemůžeme vyloučit pokusy některých pilotů Luftwaffe o úlet i 9. května 1945. Zda se mohlo jednat o letce z JG 6, bylo odvislé od situace na jejich letištích v posledních dnech války.

Liberec

Jak jsme uváděli, do Liberce dorazili Sověti 9. 5. 1945, když ale předtím ještě celý den útočila jejich letadla na letiště a okolí města. Prvosledové sovětské jednotky městem pouze prošly a směřovaly dále na jih. V poválečné zprávě je k opuštění letiště uvedeno: „Letecké zbraně byly na místě zničeny ve dnech 8. a 9. května 1945 říš. něm. vojskem tzv. Sprengkommando.“⁴⁵³ Letadla i zařízení tedy zničil nebo alespoň poškodil německý personál před ústupem. Jiné svědectví hovoří o tom, že v noci na 9. května, po neúspěšném jednání revolučního národního výboru o předání moci na libereckém říšském zastupitelství, opustily „oba německé posádkové pluky město a zůstaly zde už jen hloučky ozbrojených okupantů. Tak došlo na nádraží, na růžodolském letišti a v samém centru města k přestřelkám.“⁴⁵⁴ Ještě 10. 5. 1945 se ve městě střídalo a k plnému obsazení došlo až 11. května 1945.⁴⁵⁵

Pokud se zaměříme na konkrétní jednotky Rudé armády, tak Liberec ležel ve směru postupu 52. A a jejích divizí od 48. SK (střelecký korpus tedy sbor) ve složení 111., 213., 294. SD (střelecká divize) a 78. SK ve složení 31., 214., 373. SD. Ráno 9. 5. průzkumné oddíly 31. SD a 214. SD dorazily do západní části Liberce a hned za nimi postupovaly i hlavní síly obou divizí. V hlášení 214. SD je napsáno, že její jednotky po nočním odpočinku ráno 10. 5. v 6:00 vstoupily do prostoru jihozápadního okraje Liberce, tzn. do prostoru letiště, kde následně zůstala dislokována. Dále v postupu pokračovaly jenom dvě divize 48. SK a 10. 5. večer ve 21:00 dosáhly prostoru severně od Mnichova Hradiště. Druhý den, 11. 5. k 23. hodině dosáhly řeky Labe v prostoru Nymburk (111. SD) – Milovice (213. SD). Z událostí tak vyplývá, že k obsazení letiště pozemními silami Rudé armády došlo až 10. 5. 1945 ráno.⁴⁵⁶

Nějaký odlet se z libereckého letiště 9. května ještě mohl teoreticky uskutečnit, není to ale pravděpodobné. Prostor letiště už nebyl vojensky zajištěn, navíc v okolí hustě operovaly stroje 3. ŠAK (viz dříve). Organizovaně opustily části Stab a I./JG 6 liberecké letiště 8. 5. 1945. Starty, v předchozí kapitole zmíněných strojů, které skončily ve spojeneckém zajetí, se musely uskutečnit v brzkém odpoledni toho dne. Nám známý, nejpозději zaznamenaný odlet z této základny dne 8. května 1945 si do letového zápisníku uvedl příslušník průzkumné NAG 15 Uffz. Scheefers, když ve 14:57 (SELČ) vzlétl s Fi 156 na tříhodinový let do americké zóny. Pro nedostatek paliva přistál v 18:01 u St. Andreasbergu.*

Není jasné, zda se německý personál pokusil zanechané letouny zničit nebo alespoň zneschopnit. Protože se letiště stalo cílem

* Mimořádně tento fakt nekoresponduje s tvrzením H.-U. Rudela, že letiště našel dopoledne opuštěné.

několika sovětských postřelování 9. května, nelze přesnou příčinu poškození nalezených strojů určit. Z poměrně značného počtu relativně zachovalých Focke-Wulfů a Messerschmittů se zdá, že se příslušníci Stab a I./JG 6 (a ostatních zde přítomných jednotek) věnovali spíše praktičtější přípravě na pozemní přesun ke Spojeneckým liniím. Mnohá z nalezených letadel pravděpodobně zůstala rozptylových plochách mimo vlastní areál letiště, nacházející se severně směrem k Růžodolu (Rosenthal) a také jižně, směrem k tehdy samostatné obci Dubí. Po odletu letadel a odchodu pozemních kolon s personálem 8. 5. 1945 německá aktivita na letišti ustala.

Kummer

Velice podobná situace byla v Kummeru. Přilehlé město Mimoň bylo jedním z bodů na linii oddělující od sebe vojska 28. A (západně) a 52. A (východně). Z pohledu Sovětské armády došlo k obsazení prostoru silami první z nich, kdy její 96. GSD (gardová střelecká divize) od 3. GSK (gardový střelecký korpus) ve 12 hodin 9. 5. 1945 překročila hranice Československa a do půlnoci obsadila města Německé Jablonné (nyní Jablonné v Podještědí) a Stráž (Stráž pod Ralskem). První sovětské hlídky se okolo poledne stejného dne dostaly až do Mimoně, kde od čekajících obyvatel obdržely stručnou informaci, že město je bez německého vojska.⁴⁵⁷ V 7:00 10. 5. 1945 pokračovaly hlavní síly v pronásledování protivníka ve směru na Mimoň, Kuřivody a Běla (Bělá pod Bezdězem). V poledne dosáhly čáry Kuřivody–Židlov (dnes už bývalá obec severovýchodně od Ralska).⁴⁵⁸ To znamená, že oblastí jihovýchodně Mimoně, kde ležela obě letiště Niemes-Süd a Niemes-Ost, prošly až v dopoledních hodinách 10. května 1945. V souhrnném hlášení stavu trofejního materiálu 28. A je k 10. 5. mimo jiné uvedeno 23 letadel v neopravitelném stavu,⁴⁵⁹ předpokládáme, že šlo o stroje právě v Kummeru neboli Niemes-Süd.

Vlastní letiště Kummer bylo obsazeno až 11. května 1945, i když už 10. 5. 1945 přebral místní správu (míněno v osadě Kummer) revoluční výbor.⁴⁶⁰ I v tomto případě ale víme, že jej německé síly opustily už 8. 5. 1945. Poslední dosud ověřený odlet ze základny proběhl v 18:15 (SELČ), kdy ji v jednom ze dvou Ju 87G-2 opustil Anton Karol z SG 2. V 19:30 přistály oba stroje na letišti „*Eschwege u Nordhausenu*“. Jak jsme již zmínili, největším problémem bylo pro německé jednotky sehnat palivo, ale zde jej bylo pravděpodobně dostatek až do konce války, jak o tom svědčí 200 prázdných sudů od benzínu.⁴⁶¹ Samozřejmě ne všechna letadla se podařilo evakuovat. Ustupující posádce se podařilo zanechané stroje alespoň částečně poškodit. Šest z nich bylo totálně zničeno požárem, zbytek byl rozestavěn v přilehlém lese.

Nicméně i v tomto případě se všechny prameny, včetně vzpomínek tehdejších německých obyvatel Mimoně,⁴⁶² shodují v tom, že německé oddíly a vojska opustily Mimoň 8. května 1945. Dne 15. 5. 1945 provedla česká strana soupis techniky a vybavení základny, který obsahuje údaje o celkem 40 letadlech. O těch ze II./JG 6 se podrobněji zmíníme v dalších kapitolách.

Cesta ostatního personálu

Část letců unikla ruskému zajetí vzdušnou cestou, co se ale stalo s příslušníky pozemního zabezpečení a pochopitelně i zbylými piloty JG 6, není zcela jasné. Je důležité podotknout, že zhruba 5. května 1945 vypuklo na českém území, většinou v městech, nekoordinované povstání, takže průjezd byl pro německé vojáky velmi nejistý.

O většině personálu Stab a I./JG 6 z Liberce nemáme podrobnější zprávy. Je dobré zmínit, že v případě této jednotky zůstal Geschwaderkommodor Obstlt. Richard Leppla se svými vojáky

a vydal se s nimi i na cestu na západ. Letiště se nacházelo v Sudech, kde byla většina obyvatelstva německá a nehrozilo tak velké nebezpečí střetu s českými povstaleckými skupinami. Nicméně pozemní trasy musely vést nejprve na jih, podél toku řeky Jizery směrem na Mladou Boleslav a teprve pak, severně od Prahy, na západ. Průchod Prahou nebyl možný, tady už bylo území pod vlivem povstání.

Ještě celý zbytek 8. května mohl probíhat přesun bez zásahů Sovětské armády. Ta se sice v podobě sovětské 13. armády a 3. gardové tankové armády blížila od Dresden a svým postupem přetínala ústupovou trasu německých jednotek směřujících na západ, například v Teplicích byli Sověti 8. 5. v 9:00, ale v Lovosicích se objevili až v 15:00, v Kladně dokonce až okolo půl druhé ráno 9. 5. 1945.

Přesnou trasu ústupu pozemní kolony z Liberce neznáme. Příslušníci Stab/JG 6 však byli identifikováni v obci Středokluky, kde se 9. 5. 1945 stalo osm vojáků Luftwaffe obětí povstalců. Mezi nimi byli minimálně dva příslušníci JG 6 – technický důstojník Stab/JG 6 Maj. Wilhelm Ackermann (od 17. 12. 1944 Techn.Offz. I./JG 6, od 15. 2. 1945 Techn.Offz. Stab/JG 6) a velitel I./JG 6 Hptm. Günther Weyl (do 15. 3. 1945 velitel I./ZG 101). O dva dny dříve se totiž v okolí Středokluk snažilo šest místních mladíků neuváženě škodit ustupujícím německým vojskům. Nesprávným informováním o směrech cest a snahou zneškodnit německou spojku na motocyklu se chtěli zapojit do akcí proti okupantům, byli však zajiati a popraveni. Pravděpodobně 9. května, kdy se přes Středokluky snažily dostat z různých směrů kolony ustupujících německých vojáků, naopak padla do rukou místních povstalců výše uvedená skupna letců. Otec jednoho z popravených mladíků pak využil situace k pomstě a letce zastřelil na bývalé Staré poště ve Středoklukách...⁴⁶³ Celá tragédie jen zdůrazňuje nesmyslnost počínání některých příslušníků obou stran na samém konci války.

Další jména zajatých nebo zastřelených příslušníků JG 6 z Liberce jsou identifikována z okolí Loun a Žatce.⁴⁶⁴ Dle lokalit je zřejmé, že se snažili postupovat západním směrem na Karlovy Vary, což byl hlavní ústupový koridor jednotek ze severu obcházející Prahu. Z výše uvedených faktů ale vyplývá, že příslušníci JG 6 z liberecké základny už v okolí Prahy neufigurovali jako soudržný útvar.

Mnoha skupinám německých vojáků se únik podařil, ale kolik mezi nimi bylo personálu Stab a I./JG 6, nevíme. Ze skutečnosti, že se Richard Leppla musel po válce vracet ze sovětského zajetí, je zřejmé, že se mu únik ke Spojencům nezdařil a byl někde v Čechách nakonec zajat. V jeho případě měl ale „šťěstí“, že se zřejmě dostal do rukou Rudé armády.

U II./JG 6 v Kummeru by se dalo předpokládat, že obslužný personál absolvoval pokus o dosažení spojeneckých linií spolu s kolegy z Gefechtsverband Rudel. Letiště a město opustila pozemní kolona 8. května 1945 a ještě v Mimoně zažila napadení sovětskými bombardéry ze 797. BAP (202. BAD/4. BAK). Na útok vzpomínal i H.-U. Rudel. Popis útoku na město Mimoň 8. 5. 1945 je vylíčen v deníku sovětské jednotky. Jedenáct Pe-2 vzlétlo z letiště Sorau mezi 17:15–17:18 (MČ) s úkolem bombardovat nepřátelská vojska a techniku v prostoru Mimoně. Útok na centrum města provedlo deset Pe-2 v čase 17:52–17:58 (tzn. 16:52–16:58 SELČ) z výšky 3 000 metrů, jeden Pe-2 se předčasně vrátil na svoje letiště. Úkol skupina splnila, mimo jiné bylo vykázano zničení 15 aut.⁴⁶⁵ Útok nepochybně dopadl na formující se ustupující personál výše uvedených jednotek (v Mimoně, v německé měšťanské škole se nacházely dílny SG 2), pravděpodobně ale i na jiné německé jednotky, právě procházející městem. O život ale přišlo i několik desítek obyvatel Mimoně a také uprchlíků ze Slezska, nacházejících se na útěku.⁴⁶⁶ Velké škody postihly i zástavbu Mimoně.

Dále je pohyb personálu této kolony zdokumentován v Kladně. Snímky ustupujících vojáků ve vozidlech s označením SG 2 jsou datovány „okolo“ 7.–8. května 1945,⁴⁶⁷ přičemž v úvahu přichází spíše 8. nebo dokonce 9. květen. Jejich část zde při střetech s českými povstanci zahynula⁴⁶⁸ a pravděpodobně se zde organizace útvaru rozpadla.

Přesto se zdá, že příslušníci II./JG 6 opustili Kummer v oddělené koloně a cestu na západ absolvovali sami. Jejich vzpomínky hovoří o velice rychlém přesunu směrem k Mělníku a dále na Slaný a Karlovy Vary. Právě tato rychlost jim zřejmě ve většině umožnila vyhnout se zajetí Sověty nebo českými povstanci. Několik z nich přesto nalezlo v okolí Slaného smrt.⁴⁶⁹

Osudy mnohých dalších příslušníků Luftwaffe stále čekají na odhalení v dokumentech z konce války v celém prostoru severních, středních a jižních Čech.

JG 6 v roce 1945

Čtyřměsíční nasazení JG 6 na východní frontě nebylo přerušeno žádnou přestávkou nebo odpočinkem. Hned při svém příchodu na toto válečné místo absolvovala jednotka několik doslova zoufalých ústupů před nepřítelem a není jasné, jak se to dotklo jejich pozemních částí. Ač se pravděpodobně podařilo evakuovat letouny a piloty, není jisté, zda se to povedlo i kompletnímu pozemnímu zabezpečení. Přitom jsou tyto části stejně důležité, jako vlastní „výkonná“ složka. Je tedy možné, že kompletně přesunutá jednotka hned v úvodu kampaně ztratila některé ze svých pozemních částí a ty musely být později nahrazovány personálem místně příslušných Fliegerhorsten (letišť). Náznak takových problémů se objevuje i v několika citované zprávě o činnosti jednotky z února a března 1945 (viz bod 4 citovaného dokumentu v tištěné publikaci na straně 13). Na druhou stranu, ze své předešlé historie, ještě v podobě ZG 1 nasazené na východní frontě, personál podmínky a zvyklosti rychlých přesunů znal.

Operační činnost se na východní frontě zásadně lišila od nasazení v rámci Lfl.Reich. Požadavky diktovala armáda a spolupráce s pozemními útvary byla alfou a omegou činnosti. Po hrozivých ztrátách v Německu ale nasazení na východě dávalo leteckému personálu mnohem větší šanci získat první operační zkušenosti a nabýt větší jistoty v boji. Ztráty nebyly tak „likvidační“, jako na západě a jednotka si po celou dobu východního nasazení držela poměrně vysokou operační hodnotu. Jak v počtu pilotů, tak i letadel (viz tabulky v přílohách).

Úkoly vyplývaly především z požadavků pozemní situace, a přestože šlo o stíhací jednotku, plnila velice často i jiné úkoly. Vedle běžného volného stíhání nebo doprovodu bitevních letadel, tak piloti JG 6 často napadali pozemní kolony a pancéřovou techniku nepřítele. Přidaly se dokonce i zásobovací lety, pravděpodobně pro obklíčené nebo zcela vpředu vysunuté vlastní jednotky.

Spolupráce s letci jiných útvarů byla běžnou praxí, týkala se především poskytování stíhací ochrany bitevním letcům. Je zajímavé, že ještě 8. května 1945 dopoledne, po návratu z operačního letu, žádal H.-U. Rudel svůj personál o telefonát do Liberce, aby si dohodl nový útok a příští setkání se stíhači.⁴⁷⁰ Spolupráce mezi jednotlivými jednotkami tedy fungovala až do samého konce války.

Lze tedy konstatovat, že JG 6 „Horst Wessel“ se na východní frontě zařadila mezi standard operačních jednotek Luftwaffe, úkoly dokázala plnit dle požadavků a neselehávala v žádném z nich. Omezení v činnosti bylo způsobováno nedostatkem paliva pro plné nasazení útvaru a nedostatkem v doplňování leteckou technikou

a zásobování náhradními díly. Přesto si udržela svoji operační hodnotu i v této nepříznivé době. Pravděpodobně největší ztráty techniky utrpěla v důsledku rychlého opouštění základen v prostoru sovětského útoku v rámci Berlínské operace, kdy musela část letu neschopných letadel zanechat na místě. V celkovém kontextu vždy operovala v materiální nevýhodě, protože sovětské zdroje, a obecně zdroje protihitlerovské koalice, byly v naprostém nepoměru se zdroji nacistického Německa. Z dříve popsanych operací je zřejmé, že se úspěchy střídaly s neúspěchy, jež vyplývaly především z nevýhodných taktických situací. Kvalita jednotky nebyla nadprůměrná jako u jiných, zejména tradičních, stíhacích útvarů, na druhou stranu ale nebyla nižší než nepříteli.

Záměr, pro který JG 6 vznikla, tzn. přebudovat jednotku ZG na stíhací útvar a posílit stíhací složku v boji proti bombardovacím svazům a obecně proti letecké ofenzivě na západě, se ale nezdařil. Krátké epizody v nasazení na západě přinesly vysoké ztráty. Personál nebyl jednoduše dostatečně připraven na boj s kvalitou západních letců. Naproti tomu při nasazení na východní frontě, kde byly podmínky a nároky na personál Luftwaffe rozdílné, se jednotka nakonec uplatnila bez komplikací.

Velitelé a letecký personál

Kommodor

V předchozím textu jsme několikrát zmínili osud prvního Kommodora JG 6 **Johanna Koglera**, sestřeleného během operace „Bodenplatte“. Jeho nástupcem se stal 16. 1. 1945 jeden z nejzkušenějších letců Luftwaffe Maj. **Gerhard Barkhorn**. Funkci velitele JG 6 skutečně vykonával, o tom svědčí jeho fotografie u jednotky a také jím podepsaná zpráva o činnosti jednotky za období 19. 2.–18. 3. 1945, ale operačních letů pravděpodobně mnoho nevykonával. Důvodem byla, a opět musíme říci pravděpodobně, Barkhornova „olétanost“ po několika letech služby v první linii. Někdy okolo konce března 1945 byl odeslán na ozdravný pobyt do Bad Wiessee, ze kterého se už k JG 6 nevrátil.⁴⁷¹ Mezi rekonvalescenty si jej, spolu s Walterem Krupinským, našel Adolf Galland, sestavující v té době svoji speciální stíhací jednotku JV 44.⁴⁷² Barkhorn je v seznamu jejích pilotů veden minimálně od 26. 4. 1945.

Ale už po jeho odchodu na ozdravný pobyt musela být funkce velitele JG 6 obsazena, bez ní nemohla jednotka, stále v plném operačním nasazení, fungovat. Je velice pravděpodobné, že po skutečném odchodu Gerharda Barkhorna byl jmenován minimálně prozatímní velitel jednotky. Nevíme ale, kdo to byl. V této souvislosti je často skloňováno jméno Majora Gerharda Schöpfela, velice zkušeného letce s dlouhou službou u Luftwaffe. Nicméně neexistují doklady, že k jednotce někdy dorazil. Navíc byl Schöpfel za nejasných okolností zajat ruskou stranou.*

V dubnu nakonec převzal velení jednotky Obstlt. **Richard Leppla**. Zkušený předválečný letec, který svoji válečnou kariéru spojil především s JG 51, kde dosáhl hodnosti Hptm. a velení nad III./JG 51. Po několika zraněních v boji a ztrátě oka, zastával od srpna 1942 velitelské funkce v leteckých školách a vyšších štábech. JG 6 převzal z pozice Kommodora JG 105, zrušené 2. dubna 1945, a v hodnosti Obstlt. ji vedl až do skončení bojů.⁴⁷³ Kdy přesně začal pozici velitele vykonávat, není ale jisté. Zdá se, že se to překrývalo s přesunem útvaru na základny v protektorátu a z českého území

* Gerhard Schöpfel skončil v ruském zajetí, z něhož se ale v roce 1949 vrátil do Německa.

tak velel JG 6 právě on. Jeho funkční zařazení potvrzuje seznam velitelů útvarů Lfl.Kdo.6 z 27. 4. 1945. Překvapivě nezvolil 8. 5. 1945 úlet do amerického zajetí, ale zůstal s personálem jednotky, který se pokusil po zemi dosáhnout spojeneckých linií. Evidentně neuspěl a padl do sovětského zajetí. Nicméně válku přežil a sloužil až do sedmdesátých let v Bundeswehru.

Další velitelský sbor

Stručně zmíníme také velitele jednotlivých Gruppe. Pro velitele I./JG 6 Hptm. **Williho Elstermanna** se stalo osudným nasazení 2. února 1945, kdy byl sestřelen a zabit palbou nepřátelského flaku. Bylo to v době rychlého německého ústupu před sovětskou viselsko-oderskou ofenzivou, pro JG 6 spojenou s rychlými přesuny ze základny na základnu. Willi Elstermann byl předválečným členem Luftwaffe, už v roce 1939 zařazený do stavu ZG 52,⁴⁷⁴ ztráta to tedy byla těžká.

Hledání jeho nástupce pravděpodobně zabralo nějaký čas a útvar se musel spokojit s dočasným velitelem. Ještě 18. března 1945 v souhrnném dokumentu o velitelích jednotlivých stíhacích Geschwader a jejich Gruppe není pozice velitele I./JG 6 jmenovitě obsazena a je zde prázdné místo.⁴⁷⁵ Nakonec byla využita situace s postupným rušením cvičných a doplňovacích útvarů. Dne 13. 3. 1945 byl vydán rozkaz o zrušení mnoha leteckých škol FFS A a FFS B, stejně jako cvičných stíhacích, bitevních a těžkých stíhacích jednotek. Mezi nimi byla ukončena existence ZG 101, poslední cvičné jednotky těžkých stíhačů.⁴⁷⁶ Uvolnil se tím veškerý personál jejich Stab, I. a II. Gruppe. A právě bývalý velitel I./ZG 101 v Illesheimu Hptm. **Günther Weyl** posílil řady I./JG 6 a převzal její vedení.⁴⁷⁷ Je vysoce pravděpodobné, že se s některými příslušníky jednotky znal, protože dříve aktivně působil v řadách II./ZG 26. Na počátku roku 1944 (v únoru) se dokonce stal velitelem II./ZG 26 a to právě v době, kdy útvar dostal Me 410 vyzbrojené 50mm kanony BK 5. Účastnil se s nimi osobně i bojů. Vzhledem ke svým zkušenostem (v Luftwaffe působil již od roku 1937) se pak na začátku července 1944 ujal velení nad I./ZG 101. Zde vydržel až do zmiňovaného zrušení jednotky. Výše uvedený dokument z 18. 3. 1945 změnu ještě nepostihl, ale seznam velitelů leteckých jednotek Lfl. Kdo.6 z 27. 4. 1945 už jméno nového velitele I. Gruppe uvádí.⁴⁷⁸ Útvar vedl až do samého konce války. 8. května 1945 zvolil pozemní cestu do amerického zajetí, což se mu ale stalo osudným. Jak jsme již uvedli v předchozích kapitolách, stal se obětí vyhořelé situace ve Středoklukách a 9. 5. 1945 zde byl zastřelen. Následně byl pochován na hřbitově v Černovičkách.⁴⁷⁹ Proč nevyužil možnosti úletu, prozatím nevíme. Fw 190D-9 s označením velitele I. Gruppe, který s velkou pravděpodobností náležel do I./JG 6, přistál 8. 5. 1945 na letišti v Bayreuth-Bindlach (viz dříve). Kdo jej pilotoval, není prozatím známo.

O velitelích jednotlivých Staffel máme pouze kusé zprávy, navíc se měnili častěji. Seznamy ztrát obsahují například záznam o nezvěstném veliteli 1./JG 6 Oblt. Bernhardu von Hohenbruckovi, jenž se 3. března 1945 nevrátil z operačního letu v okolí Lauben. Zajímavostí je, že Hohenbruck původně sloužil v letech 1942 až 1943 jako transportní pilot Me 323. Až v únoru 1944 absolvoval přecvičení u 4./ZG 101 a následně obdržel zařazení k ZG 26.⁴⁸⁰ 2./JG 6 vedl v roce 1945 Oblt. Helmut Jantke,⁴⁸¹ 3./JG 6 pak Oblt. Pohl. Nicméně se jedná o pouhý výčet známých jmen, jejich působení z českého území nemáme nijak podloženo.

U II. Gruppe se musíme zmínit o jejím dlouhodobém veliteli Hptm. **Johannesu Naumannovi**. Byl to opět jeden z předválečných příslušníků Luftwaffe s kariérou stíhacího pilota u JG 26. Dosáhl až na funkci velitele II./JG 26, ale 23. 6. 1944 utrpěl zranění nohou

(názrazem ocasních ploch svého stroje), když po souboji s Mustangy zasáhl jeho Fw 190A-8 flak a on jej musel opustit na padáku.⁴⁸² Po vyléčení převzal velení II./ZG 26, vzápětí změněné na II./JG 6. V jejích řadách absolvoval celou anabázi útvaru od západní fronty, přes operaci „Bodenplatte“ až po frontu východní. Vzhledem ke svým zkušenostem, byl pak na počátku dubna 1945 (5. 4. 1945) převelen ke III./JG 7, ale operační létání na Me 262 už nestihl.⁴⁸³ Kdo jej nahradil ve vedení II./JG 6, prozatím nevíme. Seznam velitelů jednotek Lfl.Kdo.6 z 27. dubna 1945 stále uvádí Naumannovo jméno, nicméně s poznámkou, že byl 20. 3. 1945 převelen pod G.d.J., tedy pod pravomoc úřadu velitele stíhacího letectva. Zda skutečně někdy dorazil ke III./JG 7, není jisté. Jeho nástupce není v dokumentu uveden. Dočasné velení převzal Hptm. Hermann Haring, což ale nebyl operační letec, sloužil ve štábní funkci (Chef Stabskompanie). Jméno nového velitele II. Gruppe tedy prozatím neznáme. Také o velitelích jednotlivých Staffel jednotky z konce války nemáme detailnější informace.

Jen krátce se zmíníme o velitelském sboru III./JG 6, operující na Messerschmittch Bf 109. V březnu byl jejím velitelem Maj. **Kurt Müller**. Je zajímavé, že poměrně dost vyšších důstojníků útvaru, většinou zkušenějších velitelů, odešlo k proudovým jednotkám. Jako příklad uvedme Maxe Endrisse, technického důstojníka III./JG 6, jenž v únoru 1945 přešel jako Geschw. Adjutant k JG 7, nebo Ericha Mikata, bývalého příslušníka I./JG 5, následně Stab III./JG 6, který ještě v prosinci 1944 odešel k I./JG 7. Později působil jako Adjutant u Stab/JG 7.⁴⁸⁴

Poměrně známou osobností je Hptm. Klaus Faber. V boji byl od začátku války a to v řadách JG 1 a JG 27. V roce 1942 odešel do školy JFS 4, aby se v roce 1944 vrátil do operačního nasazení, konkrétně ke 3./JG 5. Po změně na III./JG 6 velel 11./JG 6, později 12./JG 6. Již v hodnosti Hptm. převzal 15. března 1945 velení nad 9. Staffel. Když byla celá III./JG 6 dne 4. dubna 1945 zrušena, přešel k rodící se JV 44. Ne však k létání na proudových Me 262, ale do ochranné Staffel vybavené Fw 190D-9.⁴⁸⁵

Z uvedeného popisu je zřejmé, že se veliteli hlavních částí JG 6 stávali zkušení letci, povětšinou s již dříve odlétanými operačními turnusy, jež se v roce 1944/45 museli vracet zpět do bojové činnosti. Souviselo to pochopitelně s neblahou personální situací Luftwaffe, která nebyla schopna nahrazovat ztráty velitelského sboru. Protože se však v roce 1944 a 1945 redukoval i počet leteckých škol a dalších vyšších leteckých funkcí (například leteckých pověřenců v jednotlivých zemích), kde působili právě letci s dříve ukončenou operační kariérou, dokázala Luftwaffe vždy nalézt vhodné adepty na velitelské funkce v JG 6. Na druhou stranu ale přerušování aktivní služby na několik let mělo rozhodně záporný vliv na jejich pilotní umění, navíc se vzdušná situace v roce 1944 radikálně změnila a zkušenosti z úvodních let války už nemusely odpovídat požadavkům jejího konce. Stejně jako u dalších stíhacích jednotek Luftwaffe, bylo ale největším problémem nalézt dostatečně zkušené velitele základních operačních jednotek Jagdgeschwader, tzn. velitele Rotte a Staffel. Ti vedli ostatní piloty ve vzduchu a na nich závisel osud ostatních, po většinou nedostatečně vycvičených, příslušníků jednotky.

Další letecký personál

JG 6 byla vytvořena na bázi bývalé jednotky těžkých stíhačů, takže drtivou většinu létajícího personálu v úvodní době existence jednotky tvořili právě bývalí piloti Bf 110 a Me 410. Národním příkladem byl již několikrát citovaný Fritz Buchholz. Jeho působení v řadách II./JG 6 při prvním operačním nasazení jednotky jsme uvedli dříve, přičemž popis končil havárií pro poruchu motoru 28. srpna

1944. Po vyléčení zranění se k jednotce vrátil až 14. října 1944, když se ve Fi 156, „3U+XP“ s Oblt. Stegem po dva dny postupně dostával za jednotkou sídlící v Hagenow. K operačnímu nasazení se ale nevrátil, pravděpodobně nebyl odpovídající jeho zdravotní stav, a po několika cvičných letech na Fw 190 v Hagenow opustil 20. 10. 1944 řady II./JG 6. Byl převelen do stavu 3./Jagdgruppe Nord a už 25. října se ocitl na základně Liegnitz. Zde sloužil jako učitel létání⁴⁸⁶ na Fw 190. Jednotka byla 2. 11. 1944 přejmenována na 3./EJG 1, Buchholz na konci listopadu přešel do stavu 11./EJG 1. Stále vykonával roli instruktora a poslední zápis v deníku nese datum 4. dubna 1945, kdy absolvoval let s žákem Obfhr. Roggem v Bü 181, „SW+ZS“ v Münsteru.

Po tvrdých bojích celé JG 6 na západní frontě takto, ne-li hůře, dopadlo mnoho dalších mužů původního personálu ZG 26. K jednotce tak museli přijít noví piloti, kteří už se „Zerstörer“ původem neměli nic společného. Jeden takový příklad jsme už uvedli v podobě Oblt. Bernharda Hohenbrucka, velitele 1./JG 6, původně však pilota transportních Me 323. Je nutné říci, že přibližně od druhého čtvrtletí 1944 to byl v Luftwaffe stálý trend, vynucený neúměrnými ztrátami ve stíhacím letectvu. Výsledkem nakonec byla rozsáhlá přestavba Luftwaffe s cílem dramatického posílení stíhacích jednotek, jejíž jednou součástí byla i reorganizace na následné zrušení ZG útvarů.*

Přestože se poměrně velký počet leteckého personálu JG 6 dostal na konci války do amerického zajetí, jen v této studii hovoříme o 20 až 22 letounech, tedy i pilotech, množství dochovaných dokumentů o nich je malé. K dispozici máme podrobné údaje jen o třech z nich – o jednom z I./JG 6 (Uffz. Hans Sieder) a o dvou ze II./JG 6 (Ofw. Hermy Härtel a Fw. Karl Hoffmann). Popis jejich letecké kariéry ukáže, jak rozdílní letci doplňovali řady JG 6 v závěrečných měsících války, v době jejího nasazení na východní frontě. Zmíněné účastníky bojů JG 6 v roce 1945 seřadíme dle data jejich příchodu k jednotce.

Karl Hoffmann

Když Uffz. (Fw.) Karl Hoffmann dorazil 21. ledna 1945 ke II./JG 6 na letiště Posen, měl ve svém letovém deníku zaznamenáno už 1 920 letů. Nebyl to tedy žádný nováček. Působil totiž jako učitel létání, který až do začátku září 1944 předával základy pilotování žákům školy FFS A 41 (v září 1944 umístěné v Pyritz). Poslední let v rámci školy (číslo 1 837) uskutečnil 7. 9. 1944 na Ar 96, „VL+IS“ při záletu stroje, zřejmě po nějaké opravě. O šest dní později bylo jeho působení u FFS A 41 uzavřeno zápisem do letového deníku a začalo jeho přecvičení na stíhacího pilota.⁴⁸⁷ Co nevíme, zda k tomu došlo na základě jeho rozhodnutí nebo nějakého příkazu. Předpokládáme spíše jeho vlastní rozhodnutí, protože příkaz o rozpuštění FFS A 41 (a dalších škol) a převedení učitelů létání pod G.d.J. přišel až 4. února 1945.⁴⁸⁸ V rámci školy pilotoval převážně cvičné typy, a i když šlo o zkušeného letce, neměl zřejmě žádné potřebné návyky skutečně operačního pilota.

Hoffmann se přesunul do Bad Vöslau, kde na konci září provedl celkem osm samostatných letů na Ar 96. Zřejmě v rámci I./JG 108. Jeho schopnosti byly shledány natolik dobré, že už 9. října 1944 poprvé pilotuje Fw 190, „264“ ve Wiener Neustadt, kde také působila I. a II./JG 108. Zde zůstal do 31. 10. 1944 a absolvoval celkem 41, převážně solových, letů na Fw 190, od základních seznamovacích nad letištěm, až po lety ve skupině (Schwarmesatz) a střelbu. Po téměř měsíční přestávce pokračoval od 20. listopadu 1944

u II./EJG 1 (?) ve Werneuchenu ve zlepšování pilotních schopností na Fw 190, zároveň ale přibýly i orientační lety, lety ve dvojicích, čtveřicích a celých Staffel, další střelby, výškové lety a lety na cíl. Celkem 38 letů v celkovém trvání 20 h a 47 min, vše na Focke-Wulfu Fw 190. Dne 9. ledna 1945 byla jeho příprava na operační nasazení ukončena a Hoffmann čekal na své zařazení.⁴⁸⁹

Jak jsme zmínili, 21. 1. 1945 se v He 111 pod vedením Fw. (?) Langeho dopravil do Posen, odkud 23. ledna přelétl Fw 190(A), „modrá 9“ do Frankfurtu a následující den pak do Sorau. Dorazil na místo svého zařazení ke II./JG 6. Už následující den, 25. 1. 1945, provedl svůj první operační let. Na Fw 190, „černá 8“ následně přistál ve Frankfurtu, aby jej další den převezl zpět do Sorau. Od 26. 1. 1945 pilotoval Focke-Wulfy se žlutým taktickým označením, byl tedy přidělen do 7./JG 6. Lety přibývaly rychlým tempem zvláště do konce února 1945 (do 25. 2. 1945 měl na svém kontě už 26 operačních letů). Pak intenzita opadla, aby se zvýšila zhruba od poloviny do konce dubna. Karl Hoffmann provedl do konce války 33 operačních letů, z celkových 46 v rámci II./JG 6. Celkem vznesl tři nároky na sestřely. První 20. února na Jak-3, druhý 25. března na Il-2 u Glogau a třetí, v podobě zápisu „3 Treffen“ na Jak dne 16. 4. 1945. Minimálně druhý lze považovat za doložený (viz předchozí text). V poslední den války, 8. května 1945, přivedl z letiště Kummer do Halle Fw 190D-9, „černá 8“ (W.Nr. 500581).⁴⁹⁰

Hermy Härtel

Přibližně o měsíc později posílil řady II./JG 6 Ofw. Hermy Härtel a také jeho letový deník obsahoval už dlouhou řádku záznamů. Když 22. února 1945 přilétl z Erfurtu do Welzow v kabině Fw 190 s označením „46“, měl tento let číslo 1 790. Ke II./JG 6 přišel od 11./EJG 1 (jeho činnost u 11./EJG 1 byla ukončena k 18. 2. 1945), ještě týž den absolvoval dva cvičné lety ve Fw 190D s označením „5“, nepochybně jako zácvik na používané provedení Focke-Wulfu u jednotky.⁴⁹¹

Hermy Härtel už ale měl za sebou operační kariéru. Je to zřejmé ze záznamů v jeho letovém deníku. Když po týdnu nečinnosti zvedl 1. března 1945 do vzduchu Fw 190D-9, „11“ na svůj první bojový let v rámci II./JG 6, má jej v deníku označen jako „103. Feindflug“. ⁴⁹² V jeho případě můžeme hovořit o válečném veteránovi, protože jeho letecká kariéra začala už před válkou. Základní výcvik začal v dubnu 1939 ve FAR 32 v Oldenburgu, stíhací absolvoval u JFS 3 od února 1940. Operační kariéru od května 1940 do dubna 1941 prodělal v řadách 3./JG 27, měl tedy za sebou nasazení jednotky ve Francii a proti Velké Británii. Z jakého důvodu Härtel opustil řady JG 27, zda z důvodu zranění, „olétání“ nebo jiných, nevíme. Nepotvrzené informace hovoří o jeho působení v bitevních SG 2 a SG 4, což by mohlo ukazovat na fakt, že nebyl vhodným kandidátem na roli stíhače. Jeho další působení je nejasné, víme ale, že v říjnu 1942 létal v řadách doplňovací 3./EGr.Süd jako instruktor (zaměřený na piloty určené k JG 27). A znovu o jeho činnosti nevíme nic až do srpna 1944. V tomto měsíci nastoupil jako instruktor ke 3./JGr.Ost (s odpovědností za letce odcházející k JG 54), která byla v listopadu přejmenována na 11./EJG 1. ⁴⁹³ Zde prodělal téměř sto letů (č. 1 694–1 790). Hermy Härtel byl tedy původem stíhací pilot, což mu zařazení k JG 6 jistě usnadnilo. Na druhou stranu, se situace leteckých bojů od roku 1941 radikálně změnila, i když nároky východní fronty byly přeci jenom nižší.

Prvních několik operačních letů u JG 6 provedl Härtel na počátku března, pak následovala pauza až do poloviny dubna 1945. Mezi 11. a 29. dubnem odlétal osm nasazení, pak přišla znovu téměř týdenní pauza. 5. května přelétl s Fw 190D-9, „3“ z Görlitz do Alt Kemnitz, v poslední den války provedl dva závěrečné přelety. Ráno nejprve z Alt Kemnitz do Niemes (Mimoň) a v 16:55 pak

* Další část plánu představovala téměř kompletní redukce bombardovacích jednotek a využití personálních zdrojů v jiných druzích letectva. Věnovali jsme se jí v našich minulých studiích.

zvedl stejný Fw 190D-9 k letu do amerického zajetí do Halle, kde přistál v 17:50.⁴⁹⁴ Jeho bojová kariéra skončila. U II./JG 6 provedl celkem 16 letů z nichž bylo minimálně 13 operačních. Dle svých záznamů se účastnil dvou leteckých soubojů, 16. a 17. dubna, nevznel ale žádný nárok na sestřel. Naprostou většinu akcí tvořily útoky na pozemní vojska nepřítelé.

Záznamy o letounech Hermeho Härtela postrádají zmínku o barvě taktického označení. Nejsme si tedy jisti jeho zařazením do přesné Staffel. Sám si v deníku poznamenal pouze „II JG6“.⁴⁹⁵ Do Halle přilétl na stroji Fw 190D-9, „černá 3“, W.Nr. 601090 náležejícímu do 6./JG 6, což ale nemusí být směrodatné.

Hans Sieder

Zástupce I./JG 6, Hans Sieder, představuje, oproti výše popisovaným pilotům, čerstvého letce z téměř poslední vycvičené garnitury. Vzhledem počtu zachovaných osobních dokumentů můžeme jeho vojenskou kariéru zmapovat poměrně podrobně. Do armádní organizace vstoupil dne 12. 1. 1942 jako šestnáctiletý a to do stavu Unteroffizierschule 1 d.Lw.6. Kompanie. Po dvou letech výcviku se dostal do skutečné letecké školy a 21. ledna 1944 se stal frekventantem Flugzeugführer-Doppelschule A 121 ve Straubingu. Svůj první let absolvoval 3. února 1944 v Bü 181, „KR+FR“. Po celkem 329 letech prodělal 10. června 1944 závěrečné přezkoušení na Ar 96B, „CI+PG“ za přítomnosti Fw. Schmidta. Hans Sieder v něm uspěl a 12. 6. 1944 byl jeho pobyt u FFS A 121 ukončen. Během výcviku pilotoval všechny základní typy letadel od Bü 131 a 181, Kl 35, Fw 44, Go 145, W 34, ale i dvoumotorový Si 204. Záznamy obsahují i typy „L.3“ nebo „Ro 41“. Vrcholem byla pilotáž Ar 96B, samozřejmě včetně samostatných letů.

Hans Sieder zřejmě prokázal dobré schopnosti, protože byl převelen do Fliegerleherschule Brandenburg-Briest, aby se naučil umění leteckého instruktora. Malou vsuvku tvořilo devět letů 14. června v Gelnhausenu, kde se učil vlečení větroňů, ale od 20. 6. 1944 zahájil lety v Briestu. Zde pokračoval ve zdokonalování pilotního umění a jeho případného předávání žákům. Během letu číslo 463 dne 5. 9. 1944 na Ar 96B, „KT+KB“, W.Nr. 425698 však havaroval 1 km jižně od Mütlitz (zapsáno jako „Absturz 60% Bruch“) a utrpěl poranění lebky a páteře. Jak si ale poznamenal do svého letového deníku, po 36 hodinách byl uznán schopen pilotáže a už 7. 9. dvakrát pilotoval Ar 96B v Briestu. Let nesl označení „Gefechtsexerzi.“. O dva dny později poprvé absolvoval „Scheibenschiesse“, tedy střelbu na terč (Ar 96B, „BR+DQ“). Ve stejný den byla jeho činnost ve škole ukončena (letem č. 466) a Hans Sieber zamířil na stíhací výcvik k 5./JG 106 do Laupheimu. Také v jeho případě nevíme, zda k tomu obdržel rozkaz nebo o přeložení požádal sám.

Od 12. září 1944 procházel výcvikem na Ar 96B a Fw 190 v Laupheimu, což obnášelo nácvik slétanosti ve dvojicích, celých Schwarmech, výškové a orientační lety a samozřejmě střelbu na vzdušné cíle. V prosinci 1944 se přesunul na základnu v Rissstissenu (letišťe zhruba 5–7 km severozápadně od Laupheimu), kde si vyzkoušel i čtyři lety na Bf 109. Sieder jej hodnotil mnohem hůře, než Fw 190. V Rissstissenu pokračoval v létání na Fw 190, postupně se zdokonaloval ve střelbě. 8. ledna 1945 bylo jeho působení u JG 106 uzavřeno zápisem v letovém deníku.

Na své zařazení k jednotce čekal do 18. 1. 1945, kdy byl převelen k JG 54 do Königsbergu, kde 20. ledna provedl svůj první let nad letištěm. Jednalo se o bývalou II./ZG 76, od poloviny prosince přezbrojující na Fw 190A a 7. 2. 1945 přejmenovanou na III./JG 54. Shodou okolností (vzhledem k našemu tématu) šlo o poslední ZG jednotku přebudovanou na čistě stíhací. Sieder zde ale provedl pouze dva cvičné lety a jeden přelet.

Podle záznamů ve služební knížce byl 14. února 1945 převeden k *Flugzeugschleuse*, tedy do střediska distribujícího letadla shromážděná od výrobců k jednotkám. Sieder ale provedl pouze jediný přelet, 20. 2. 1945 dopravil Me 262, „463“ z Kolbergu přes Straussberg do Fürstenwalde.* Navíc se 15. 2. 1945 stal příslušníkem I./JG 6 a vzápětí, 25. 2., byl přerazen ke 2./JG 6. Převahu Me 262 tedy provedl jako výpomoc, v době, kdy ještě nedorazil k přidělenému útvaru.

Přestože byl od poloviny února ve stavu I./JG 6, ke své jednotce se dostal až v polovině dubna 1945! Bez žádných podrobností o přesunu začíná řada jeho operačních letů ze základny Welzow 16. dubnem 1945. Přesun na letiště do Liberce zaznamenal 20. 4. 1945. Do 26. 4. měl na svém kontě už deset operačních akcí, své stroje zaznamenával pouze jako „Fw 190“ s příslušným taktickým číslem bez udání barvy. Až teprve událost z 26. dubna 1945 popsal Hans Sieder na konci svého deníku podrobněji. Po akci proti tankovým kolonám dostal plný zásah od flaku do vrtule („*Flackvolltreffen Luftschraube weg*“ zní zápis v deníku) a zřítíl se v 5:32 do 600 m dlouhého lesního průseku. Havárii měl absolvovat ve „Fw 190D10, Nr. 13“, jak opět zní text v letovém deníku. Utrpěl poranění hlavy a zad, ale již 29. 4. přelétal z Liberce do Görlitz Ju 87 s označením „<-+“, jak jsme zmínili už dříve. Následovaly ještě dvě další akce na „Fw 190“ s číslem „13“ z Liberce 2. a 4. 5. 1945 a pak již, taktéž uvedený, přelet do Fürthu 7. května 1945. Celkem si Hans Sieder zaznamenal do letového deníku 17 letů v rámci I./JG 6, z čehož bylo 15 operačních, to vše od 16. dubna 1945. Za svého bojového působení vznesl nárok, resp. si zaznamenal, na tři sestřely, dva Jaky-9 (dne 17. a 23. 4.) a jednu Airacobru (dne 18. 4.). V posledním případě si ale zapsal pouze poznámku o „6 *Treffen*“. Zajímavé je, že vedle vzdušných vítězství si také pečlivě vedl i „vítězství“ v podobě zničení flaků, lokomotiv, nákladních vozů. Ta byla pro německou stranu možná ještě cennější. Je zřejmé, že i pilot s výcvikem začatým v roce 1944 měl v závěrečných bojích na východní frontě šanci přežít. Je pravdou, že Hans Sieder měl pravděpodobně k létání talent, o čemž svědčí jeho výběr k výcviku na učitele létání.

Zajímavá je proluka před začátkem operačního nasazení. Bohužel nevíme, co ji způsobilo a kde v tomto čase Sieder pobýval. Po přidělení k I./JG 6 dne 15. 2. 1945 a provedení přeletů Me 262 z 20. února mohl samozřejmě odcestovat k jednotce (tou dobou už ve Welzow) a zde čekat na své nasazení. Ze stavů techniky a pilotů jednotky vyplývá, že pilotů bylo téměř vždy o několik více než letadel schopných nasazení.

Na závěr popisu kariéry Hanse Siedera u I./JG 6 ale musíme zmínit jeden fakt. Na rozdíl od letových deníků Karla Hoffmanna a Hermeho Härtela jsou v dokumentu Hanse Siedera zřejmě poválečné doplňky a úpravy textů. Při bližším studiu také vynikne určitá časová nekontinuita zápisů a neshody se záznamy ve služební knížce. Musíme tak přistupovat k tomuto dokumentu s určitou opatrností a zaznamenané údaje raději ověřovat dalším zdrojem. Tím se nechceme nijak dotknout věrohodnosti osoby Hanse Siedera. V turbulentních dnech sovětské Berlínské operace měl personál JG 6, jehož základny stály přímo v cestě nepřátelských pozemních jednotek, zcela jiné starosti, než řádně vyplňovat své záznamy...

* Pravděpodobně to souviselo se snahou Luftwaffe o co nejrychlejší zapojení proudových Me 262 do bojů, tedy i o jejich co nejrychlejší přepravu z výroby k útvarům. K podobnému účelu bylo využíváno mnoho dalších, právě „bezprizorních“ pilotů, jak o tom hovoří jejich letové deníky.

Letecká technika JG 6

Typová skladba

Vybavení na podzim 1944 kompletně ustavené JG 6 nevybočovalo z tehdejšího standardu výzbroje Luftwaffe. Dvě její Gruppe operovaly s Focke-Wulfy Fw 190A, třetí si ze své předchozí existence v podobě I./JG 5 ponechala Messerschmittů Bf 109G. Až do konce svého působení na západní frontě operovaly jednotlivé části JG 6 s běžnými subverzemi výše uvedených stíhacích typů. U Fw 190 to byly Fw 190A-8, doplněné o několik kusů A-9, Bf 109 nejprve zastupovala provedení Bf 109G-14, G-14/AS, později se přidaly i nejnovější Bf 109G-10.

Při přechodu na východní válčiště se skladba výzbroje nijak výrazně nezměnila. K 10. lednu 1945 vykázaly jednotlivé Gruppe následující sílu:⁴⁹⁶

jednotka	typů letounů	pilotů
Stab/JG 6	3 × Fw 190A-8	3
I./JG 6	29 × Fw 190A-8	30
II./JG 6	41 × Fw 190A-8 2 × Fw 190A-9	50
III./JG 6	28 × Bf 109G-14	30

I. a II./JG 6

Po tvrdých bojích se západními spojenci se stavy techniky nacházely přibližně mezi třetinou a lehce nad polovinou požadovaného stavu,* u letového personálu to byla zhruba polovina. Nemáme žádný záznam o tom, že by jednotka předala svoje letadla jinému útvaru, na východ se tedy přesunula se svými stroji. Na požadované stavy ale musela být posílena dodávkami nových letadel.

Dovybavení JG 6 novou technikou na východní frontě se krylo s postupným ukončováním výroby dlouho produkováných provedení Fw 190A-8 a A-9. U stíhacích verzí Fw 190 se už delší čas uskutečňoval záměr RLM přechodu výroby na verze s modernějšími motory Jumo 213 (a DB 603) a následně pak na nový typ Ta 152. Produkce stíhacích Fw 190 poháněných BMW 801 měla skončit v prvním čtvrtletí roku 1945. Podle platného plánu výroby LP 227/1 z 15. 12. 1944 měla Luftwaffe v roce 1945 dostávat Fw 190A-8 a A-9 už jen v provedení R2 a R11. Poslední kusy subvarianty R2 tak měly přijít od různých producentů v prosinci 1944 (FW) a v březnu 1945 (AGO, NDW) a jen v Aradu Warnemünde se měla udržet ve výrobním programu do července 1945. Kompletace Fw 190A-8/9/R11 měla skončit ještě dříve, konkrétně v prosinci 1944 u FW a WFG, v lednu 1945 pak u GFW, AGO a NDW. Motory BMW 801 už nadále měly využívat jen bitevní varianty Fw 190F-8/9 a následně F-16.

Plán LP 227/1 požadoval od výrobců dodat v lednu 1945 celkem 425 stíhacích Focke-Wulfů s motorem BMW 801 v provedení R2 a 165 kusů v provedení R11. Zároveň to měl být první měsíc, kdy by jejich počty převýšila provedení poháněná motorem Jumo 213, tedy Fw 190D-9/11/12/13, kterého měla Luftwaffe obdržet plných 870 kusů. O měsíc později vyžadoval plán 500 nových Fw 190A-8/9 jen v subvariantě R2, ale již 870 Fw 190D všech subvariant a v březnu 1945 pak jen 375 kusů Fw 190A-8/9, ale 950 Fw 190D-9/11/12/13. Počty Fw 190A se nadále snižovaly až do zmíněného července 1945, stejně tak ale mírně klesaly i počty Fw 190D, protože od ledna 1945 se předpokládal nárůst produkce nového typu stíhače Ta 152. Nejprve jej zastupovalo provedení Ta 152 H-0/1/R11,

od února 1945 se přidal i Ta 152C-1/R11. Již v dubnu 1945 měl být poměr 240 ks Fw 190A-8/9/R2, 880 ks Fw 190D-9/11/12/13 a 335 ks Ta 152C-1, E-1 a H-1. Přechod na nový typ měl proběhnout poměrně rychle.⁴⁹⁷

Realita válečných událostí pochopitelně celý proces změny výrobního programu ovlivňovala. V lednu 1945 totiž měly Fw 190A-8/9 ve výrobním programu nejenom plánované podniky GFW (Fieseler v Kasselu – ten dodával A-8/R2), AGO (v Oscherslebenu), NDW (jsou zmíněny podniky v Perlebergu, ale také výrobce pod zkratkou „H.W.O.“ Ta náležela podniku Heinkel Werke Oranienburg, který prokazatelně kompletoval Fw 190 pod vedením NDW. Evidentně se zde využívala výrobní kapacita po ukončení výroby He 177 v srpnu 1944), Arado (pobočka v Parow), ale variantu A-8 stále kompletovaly i WFG (závod v Aslau) a FW, (pobočky v Cottbus, Sorau, Posen a asi i Marienburg) a A-9 ještě FW (pobočka Cottbus).⁴⁹⁸ Tito producenti dokázali v lednu 1945 předat RLM celkem 432 ks A-8 a 146 ks A-9,⁴⁹⁹ resp. 423 ks A-8 a 117 ks A-9,⁵⁰⁰ v závislosti na zdroji údajů. Je zajímavé, že požadované celkové počty Fw 190A (590 ks) se tak, byť se širším portfoliem výrobců, téměř podařilo splnit a to bylo z pohledu RLM rozhodující.

Někteří výrobci zřejmě dodávkami Fw 190A upřednostnili plnění kvót pro „Fw 190“ před změnami obsahu výroby (verzí). Jakákoliv změna ve výrobě, tedy i přechod na jinou verzi nebo typ, totiž snižovala počty expedovaných strojů, a to bylo v příkrém rozporu s požadavky RLM. Navíc už vázl transportní systém dodávek a měnit výrobní sortiment bylo obtížné. To byl důvod, proč v ostatních ohledech, tzn. produkci Fw 190D a Ta 152, plán dodržen nebyl. Vyexpedovaných 304,⁵⁰¹ resp. 275⁵⁰² Fw 190D (v provedení D-9 a D-9/R11) bylo hluboko pod požadavkem (870 kusů) a nezachránilo to ani současně dodaných 20 ks Ta 152H-0 od FW. Zde jsou dobře patrné potíže při rozběhu produkce Fw 190 s novým motorem.

Záznamy oddělení Gen.Qu.6.Abt., odpovědného za přebírání a distribuci techniky, potvrzují, že v únoru 1945 přijala Luftwaffe do stavu 134 ks provedení A-8, 47 ks A-8/R2 a 12 ks A-9 (celkem tedy 191 nově vyrobených stíhacích Fw 190A), k nimž se přidalo 315 Fw 190D-9 a pouhé tři Ta 152.⁵⁰³ Zde se již o dodržení požadavků nedá mluvit ani v případě Fw 190A. Podobný obrázek skýtal březen 1945, kdy to bylo pouhých 24 ks Fw 190A-9, 191 ks Fw 190D-9/11/13 a žádný Ta 152.⁵⁰⁴ Realita už naprosto neodpovídala požadavkům.

Důvody prudkého snížení dodávaných počtů Fw 190A/D však nespočívaly v záměru přechodu na výkonnější varianty, rozhodující roli hrála válečná situace. Německá strana ztrácela území se zásadní výrobní infrastrukturou, což v případě typu Fw 190 byly kompletační podniky Focke-Wulf v Posen (ke konci ledna), Marienburgu (na počátku února 1945), Sorau (v polovině února), Cottbus (do poloviny dubna) a WGF v Aslau (v polovině února), ohrožované a následně obsazené Rudou armádou. Uvedené firmy tak už nemohly dodávat příslušné počty letadel. Postupným obsazováním německého území trpěl také rozptýlený systém výroby, kdy do nepřátelských rukou padaly i výrobci komponentů a sestav a tím se zvyšovaly problémy kompletačních center. Vše dohromady snižovalo schopnost zbylých výrobců dodávat kompletní letouny a celý systém výroby se postupně hroutil.

V každém případě v roce 1945 k JG 6 nově dodávané Fw 190A-8/9 pocházely převážně ze dvou zdrojů** – Fw 190A-8

* V této době to u JG 6 bylo 68 letadel na Gruppe, členěných na čtyři u Stabu a po 16 strojích v každé ze čtyř Staffel.

** Část jich pochopitelně mohla přijít i z oprav nebo rezerv. Například v lednu 1945 dokázaly průmyslové opravárenské firmy vrátit do „oběhu“ 102 kusů stíhacích Fw 190A-8.

z podniků AGO v Oschersleбену (série 73xxxx) a Nord Dornier ve Wismaru (NDW) (série 96xxxx) a doplnilo je několik Fw 190A-9 z NDW (série 98xxxx).⁵⁰⁵ Z nich některé možná byly vybaveny na standard A-9/R11, byť navigační systémy pro let za každého počasí nebyly na východní frontě využívány. Tito dva producenti byli poslední, kteří subvarianty A-8/A-9 vyráběli a produkce se zde nakonec udržela až do konce války (i když to nebylo v plánu). Stali se tak převažujícími zdroji letecké techniky u JG 6 v roce 1945. Nicméně je nutné říci, že JG 6 operovala s Fw 190A takřka od všech výrobců. Nesmíme zapomínat na doplňování stavů z opraven a jiných jednotek (například při jejich přezbrojení nebo rušení).

Za zmínku stojí záznamy ztrát „Fw 190A-8“ sériových čísel 584313, 584551, 586421 a 933331.⁵⁰⁶ Jde o zřejmý překlep v zápise, stroje byly ve skutečnosti bitevní verzi Fw 190F-8. Její zařazení do stavu stíhacích jednotek ale není nic tak neobvyklého. Také jiné stíhací útvary je občas dostaly k použití. Výkony, zejména na východní frontě, kde probíhaly operace v nižších hladinách, nebyly o tolik rozdílné, navíc si s sebou nesly výhodu lepšího pancéřování. To bylo oceňováno zejména při útocích na pozemní jednotky nepřítelů.

První údaj o stavech na východní frontě pochází z 1. února 1945, kdy jednotka vykazala 4 ks Fw 190A-8/9 u Stab/JG 6, stejný typ hlásily i I. Gruppe v počtu 36 ks a II. Gruppe v počtu 52 ks. III./JG 6 disponovala dvaceti Bf 109G-10/14.⁵⁰⁷ Počty letadel se oproti 10. 1. 1945 poněkud zvýšily, ale jednoduše porovnávat tyto údaje nelze. Musíme vzít v úvahu rychlý a mnohdy překotný ústup z operačních základů ve druhé polovině ledna 1945 během sovětské viselsko-oderské ofenzivy. Ten byl často doprovázen i nutností ponechat letu neschopné stroje na opuštěných letištích. U II./JG 6 tak tomu bylo například 19. a 21. ledna na letištích Müh-lental a Erlendorf (Mierzewo). Údaje z 1. února 1945 ale prozrazují, že zatímco Stab a II. Gruppe byly téměř na plných stavech techniky, I. Gruppe operovala s polovičním a třetí Gruppe dokonce jen se zhruba čtvrtinovým stavem. Přitom však nevíme, kolik nových letadel za stejné období JG 6 obdržela.

Významnou změnu ve skladbě výzbroje umožnil přesun jednotky na letiště Sorau na konci ledna 1945. Jak již bylo uvedeno, druhá Gruppe a zřejmě také Stab/JG 6, využily pobyt v blízkosti kompletačního centra firmy Focke-Wulf a neplánovaně „přezbrojily“ na zde sestavované Fw 190D-9. Větší výskyt Fw 190D-9 sériových čísel v rozmezí 211070–211099, 211900–211940 ukazuje, že šlo právě o skupinu ze Sorau. Přestože převzetí probíhalo přímo na místě závěrečné kompletace typu, nedokázal podnik naplnit plný stav Gruppe, který tvořilo 68, od 8. 2. 1945 pak 52, letadel. Tolik nebylo k dispozici a předpokládáme, že to byl důvod, proč k přezbrojení nedošlo také u první Gruppe. Z pohledu údržby techniky šlo o komplikaci, což ostatně potvrdila i dříve citovaná hlášení jednotky. V každém případě se jednalo o výjimečný počín, kdy si jednotka převzala stroje přímo od výrobce a neodpovídal nastaveným postupům přebírání a dodávání letadel k operačním útvarům.

Kdy přesně k typové výměně došlo, není zřejmé. Jak jsme již uvedli, první ztráty Fw 190D-9 ve II./JG 6 pocházejí již z konce ledna, hlášení o stavech techniky ale minimálně do 10. 2. 1945 tuto verzi nezmiňují. Tento druh hlášení ale není v oblasti typů přesný a nelze se na něj v tomto ohledu zcela spoléhat. Souhrnné měsíční hlášení mezi 18. 2. a 19. 3. 1945 popisuje převzetí celkem 30 nových Fw 190D-9 „na počátku února“, Sorau opustila JG 6 v polovině února. Změna tak musela nastat v tomto čase.

V krátkém časovém úseku operovala II. Gruppe se směsicí Fw 190A a D. Zdá se, že i tento stav souvisel s přítomností v Sorau, protože poslední ztrátu Fw 190A od II./JG 6 máme zaznamenanou 10. února 1945, tedy v čase přesunu ze Sorau do Welzow (záznamy

z letových deníků pilotů hovoří o definitivním přesunu do Welzow 11. 2. 1945)⁵⁰⁸. Je tak velice pravděpodobné, že základnu v Sorau opouštěla II./JG 6 už s unifikovanou výzbrojí Fw 190D-9, byť ne v požadovaných tabulkových počtech.

Je třeba také zmínit, že zařazením Fw 190D-9 do výzbroje II. Gruppe a také Stab/JG 6, se typ poprvé objevil na východní frontě. Do této doby jej používaly výhradně útvary na frontě západní, kde Luftwaffe vždy soustřeďovala své nejvýkonnější stroje. Na příchod nového vlastního stíhače proto upozornilo i velitelství Lfl.Kdo.6 a je zajímavé, že oznámení varuje před možnou záměnou s americkým P-51 Mustang. Zpráva byla vydána 6. března 1945 a k dispozici máme její dvě provedení. První je z pera velitelství Lfl.Kdo.6 a mířila na útvary na středním úseku fronty, tzn. k Lw.Kdo. Ostpreussen, II. Flg.Korpsu, Gef.Verband Weiss, FAG 2, I. Flak Korpsu a II. Flak Korpsu. „Musí se počítat se zvyšujícím se nasazením vlastního stíhače FW190 (D-9) s řadovým motorem Jumo 213 a s přibližně o 1 m prodlouženým trupem. Možná záměna s „Mustangem“. Informovat podřízené jednotky.“⁵⁰⁹ Druhá zpráva, vydaná ve stejný den, směřovala na místní velitelství Luftwaffe v pevnosti Breslau a jednalo se o kopii dálnopisu od Ic/LW A.O.K. 17 (styčného důstojníka Luftwaffe u armády). Dávala na vědomí a k respektování: „Část JG 6, vybavená letadly typu FW 190(D-9) s řadovým motorem Jumo 213 a s přibližně o 1 m prodlouženým trupem, je nasazena ve zdejší oblasti. Tento typ může být na základě jeho konstrukce lehce zaměnitelný s letadlem typu „Mustang“.“⁵¹⁰ Zde je přímo citována i JG 6. Nepochybně byly stejně informovány i útvary VIII. Flg.Korpsu, především v oblastech, kde JG 6 s Fw 190D-9 operovala. Sdělení zároveň ukazuje, že i jednotky působící do té doby výhradně na východní frontě, už musely počítat s přítomností amerických P-51.

Průběh přezbrojení byl sice nestandardní, přechod na nové provedení Fw 190 byl ale pro JG 6 nevyhnutelný. Jak jsme uváděli dříve, Luftwaffe požadovala po výrobě letouny s výkonnějšími a modernějšími motory a následně pochopitelně počítala s jejich zařazením do výzbroje. Patrné je to například z dokumentu operačního velitelství Luftwaffe (Lw.-Führungsstab) sumarizujícího záměr sjednocení vybavení stíhacích jednotek z 8. února 1945. Ten sice nadále předpokládal u JG 6 ponechání výzbroje dvou Gruppe Focke-Wulfy Fw 190A-8/9 (důvodem zřejmě bylo působení útvaru na východní frontě, kde Fw 190A stále vyhovoval podmínkám nasazení), nicméně třetí Gruppe, tehdy vyzbrojená „Bf 109G-14/AS“, měla obdržet Fw 190D.⁵¹¹ O jeden a půl měsíce později 20. března 1945 vypracoval úřad G.d.J. další záměr sjednocování vybavení stíhacích útvarů.* Zde už měla JG 6 změnit výzbroj dvou Gruppe z Fw 190A-8/9 na Fw 190D-9 a třetí Gruppe z Bf 109G-14/AS na Bf 109K-4.⁵¹² K údajům ale byla připojena poznámka „naschbmässig“, což vyjadřovalo fakt, že přezbrojení proběhne při dostatku nových typů z výroby. Za zmínku ještě stojí porovnání obou dokumentů, kdy se během několika týdnů záměry značně změnily, především u III. Gruppe. Ukazuje to na zřejmou nereálnost takových dlouhodobých plánů v tomto období války.

Drtivou většinu Fw 190D-9 v II./JG 6 tvořily stroje z produkce mateřské firmy Focke-Wulf a její, již zmíněné, pobočky v Sorau, po jejím obsazení Sovětskou armádou, ale i z podniku v Cottbus (série 212xxx). Do konce války byly ale stavy doplňovány i o kusy od ostatních výrobců, takže nakonec piloti II./JG 6 bojovali i na letounech z firem Mimmetall v Erfurtu (MME) a Fieseler v Kasselu (GFW). Opět si musíme uvědomit, že část poboček firmy

* Celkový záměr zněl – útvary s Fw 190 nejprve přezbrojit na Fw 190D-9 a D-12, následně na Ta 152H a C; útvary s Bf 109 sjednotit nejdříve na Bf 109K-4, později ale vybavit proudovou technikou.

Focke-Wulf, produkující Fw 190D, byla v prvních měsících roku 1945 obsazena nepřítelem, takže další doplňování výzbroje jednotky muselo přijít odjinud. Jednu takovou událost má ve svém letovém deníku zachycenu Uffz. Karl Hoffmann, příslušník II./JG 6, když 5. března 1945 převzal na letišti Erfurt-Nord neoznačený Fw 190D-9. Přelétl jej do Quedlinburgu (?) a následující den pak do Welzow k JG 6.⁵¹³ Lety jsou označeny jako „Überführung“ a na letišti v Erfurtu nepochybně přebíral stroj z produkce firmy Mimetall.

Dodávky nových Fw 190D samozřejmě pokračovaly i po opuštění Sorau. Od 1. března 1945 už II./JG 6 vykazovala pouze vybavení typem Fw 190D-9, konkrétně jich k tomuto dni měla ve stavu 42 kusů. Nám známý nejvyšší stav celkem 56 ks Fw 190D-9 uvedla Gruppe 8. 3. 1945. V této době už mělo plně vybavenou Gruppe tvořit 52 letounů (viz zrušení 4. Staffel 8. 2. 1945), takže disponovala stroji mírně „nad plán“.

„Dlouhonosé“ provedení Fw 190 se dostalo částečně i do výzbroje I. Gruppe, zde však přechod neproběhl plně a ani v jeden čas. Gruppe tak operovala s dvěma verzemi Fw 190, poháněnými rozdílnými motory. Hlášení o stavu I./JG 6 nikdy Fw 190D nezmiňují, přesto je jejich zařazení potvrzeno záznamy ztrát. První taková zmínka pochází ze závěru března 1945. Dne 27. 3. 1945 byl z letu v okolí Glogau nezvěstný Fw 190D-9, W.Nr. 601969 z I./JG 6 s pilotem Uffz. Richardem Krausem⁵¹⁴ (samozřejmě je možné, že záznam chybí v jednotce pilota a Krause náležel do II. Gruppe). Byť o jeho sériovém čísle panují pochyby,⁵¹⁵ spojení I. Gruppe a verze Focke-Wulfu je zřejmé. Dále je „Dora“ zmíněna až v letovém deníku Uffz. Siedera 17. 4. 1945.⁵¹⁶ Nicméně počet fotograficky doložených Fw 190D-9, jež jistě nebo alespoň s velkou pravděpodobností, náležely do I./JG 6, je ale poměrně vysoký („červená 1, 3“, „bílá 1, 15, 16“, „<<“). Nejednalo se tedy o záležitost jednoho nebo dvou kusů. Nějaký celek, například celou Staffel, se ale kompletně přezbrojit nepodařilo. Výrobci byly továrny Wesserschlag (WFG), Fieseler (GFW), Mimetall (MME) a Focke-Wulf (FW). Zde už byla variabilita zdrojů značná.

III./JG 6

III./JG 6 operovala po celou svoji existenci s Messerschmitty Bf 109. Po přesunu na východní frontu na konci ledna disponovala Gruppe několika nově dodanými Bf 109G-10, většinu ale tvořily Bf 109G-14 z produkce továrny Messerschmitt v Regensburgu. Pravděpodobně šlo o provedení s motorem DB 605AS, tzn. Bf 109G-14/AS. Od 21. března 1945 se ve zprávách JG 6 o stavu výzbroje objevila poznámka „Bf 109G/K“,⁵¹⁷ ale první ztrátu Bf 109K-4 vykázala III./JG 6 už 15. 2. 1945 (opět šlo zřejmě o nepřesnost hlášení o počtech letadel jednotek Lfl.6). Typově tedy třetí Gruppe odpovídala standardu stíhacích jednotek s Bf 109 až do konce své existence.

Stab/JG 6

Poslední samostatně organizovanou část útvaru tvořil Stab/JG 6. Od jeho založení byl standardem ve výzbroji Focke-Wulf Fw 190A-8/9, figurující v hlášeních o stavech techniky minimálně do 8. 3. 1945, od 21. března 1945 je ale vystřídán Fw 190D-9. Nicméně, už do 17. února 1945 jsou datovány snímky Gerharda Barkhorna v kabinetě Fw 190D-9 na letišti ve Welzow. Opět musíme vzít v úvahu druh dokumentu zmiňující vybavení Stab/JG 6. Hlášení stavů letadel jednotlivých jednotek (do podrobnosti Gruppe) měla za úkol především informovat o operační síle útvaru, ne o přesné typové skladbě. Předpokládáme, že Fw 190D-9 se v řadách štábní letky vyskytoval už minimálně od pobytu jednotky v Sorau a vedle II. Gruppe jej obdržel i Stab celé Geschwader. Navíc bylo obvyklé,

aby byla štábní letka s nejzkušenějšími piloty a veliteli vybavena nejmodernější výzbrojí.

Jistou zvláštnost vykazoval Stab/JG 6 od 8. března 1945, kdy se v jeho stavu objevily nejen dva Fw 190D-9, ale také dva Bf 109K-4.⁵¹⁸ Mix různých typů byl nestandardní* a lze je spojit s osobou tehdejšího velitele jednotky. Gerhard Barkhorn, dlouhý čas bojující v řadách JG 52 na Messerschmittech Bf 109, znal typ doslova „jako svoje boty“ a je možné, že takové složení výzbroje ve štábu prosadil. Jako Geschwaderkommodor a se svými zkušenostmi, na to měl dostatek pravomocí. Navíc zde znovu upozorňujeme na jeho vlastní vyjádření, že se s Fw 190D-9 nestačil plně sžít. Protože jiný důvod smíšené výzbroje jednotky prozatím nebyl odhalen, je pravděpodobnost takového vysvětlení poměrně vysoká. Naposledy se Bf 109K-4 objevil ve hlášení z 9. dubna 1945, od 14. dubna 1945 vykazoval Stab/JG 6 jen dva Fw 190D-9. Zajímavé je, že se tím snížil počet strojů Stab/JG 6 na polovinu, jinak řečeno, dva dosud vykazované Bf 109K-4 nebyly nahrazeny jinými stroji.

Realita typových dodávek v dubnu 1945

Naše studie se zaměřuje na poslední rozsáhlé nasazení JG 6 ve válce, tedy na Berlínskou operaci. Ofenziva se udála v dubnu 1945, v době, kdy už výše zmiňované plány a představy velení Luftwaffe o vybavení jednotek vzaly za své a systém výroby a distribuce letadel dostal definitivní ránu z milosti. Realita jednotek nasazených na frontě tak byla jiná a OKL se muselo reálné situaci chtít nechtě přizpůsobit. Několik dní před začátkem Berlínské operace, 6. dubna 1945, tak rozeslal úřad OKL Gen.Qu.6 apel (podepsaný náčelníkem štábu OKL gen. Kollerem) na Lfl.Kdo.6 (pravděpodobně však na všechny letecké armády na východní frontě) a vyličil neradostnou situaci v dodávkách moderních typů letadel:

„Všeobecná situace s letadly u jednotek nedovoluje, během doby, kdy na základě všeobecné zbrojní situace musí být výroba nových konstrukčních typů omezená resp. úplně zastavená, vyřadit (z výzbroje – pozn. autorů) letadla Bf109G6 a G14 a rovněž i Fw190A8/A9. Při náhradách těmito typy se Jagdverbände musí také smířit s určitým omezením možností při jejich používání (míněny nižší výkony – pozn. autorů).

V čase, kdy i pozemní vojska nejsou vybavena 100% zbraněmi, musí také Fliegertruppe při výpadku (míněny ztráty – pozn. autorů) dodat k jednotkám všechny u O.Qu.Reserve odložené, výše uvedené typy a konstrukční řady, a to i v případě jakéhokoliv, v nejbližší době prováděného doplňování letadel.“⁵¹⁹

Operační jednotky na východě se tedy musely smířit s doplňováním a vybavováním i méně výkonnými typy, resp. typy, které už nefigurovaly v plánech OKL na vyzbrojování leteckých jednotek. Je ale pravdou, že v dálnopise uvedená provedení ve většině stále vyhovovala nárokům bojů východní fronty (snad až na Bf 109G-6). I sama JG 6 ve svém hodnocení (viz dále) Fw 190A-8 a A-9 nijak nekritizovala. Dokument zároveň vysvětluje přítomnost starších provedení letadel u operačních jednotek v závěrečných dnech války.**

Stavy

Po celou dobu trvání konfliktu v roce 1945 byla JG 6 součástí Lfl.Kdo.6 na východní frontě. Bude proto dobré ukázat, jak byla tato letecká armáda zásobována leteckou technikou ze strany

* Je zajímavé, že dalším útvarem s tímto uspořádáním byl Stab/JG 52, vykazující minimálně od 21. 2. 1945 vybavení šesti Bf 109G-6/10, ale i dvěma Fw 190A-8. Naposledy se objevují v dokumentu ze 3. února, 8. února už Stab/JG 52 disponoval pouze Messerschmitty Bf 109.

** Vice viz Messerschmitt Bf 109s & Other Aircraft of I./EKG(J), JaPo, 2021.

RLM. Dokumenty odpovědného úřadu na RLM, tedy Gen.Qu.(6. Abt. IIIC), pokrývají období do 11. 4. 1945 a my se pochopitelně soustředíme na kategorii stíhacích Fw 190, které měla JG 6 ve výzbroji. Dodávkami letadel je zde myšlen úkon přidělení konkrétního počtu letadel určitého typu („stíhací Fw 190“) úřadem Gen. Qu.(6.Abt. IIIC), tedy RLM, příslušné letecké armádě. Přidělované stroje pocházely jak z výroby, tak z oprav, ale také ze specializovaných center, která je upravovala nebo přestavovala různými technickými modifikacemi. Je zřejmé, že proces zásobování letouny se odvíjel nejen od schopnosti průmyslu je vyrobit, opravit a dodat k operačním jednotkám, ale také od potřeb Luftwaffe, odvislých od válečné situace.

Pro Lfl.Kdo.6 je patrná rozsáhlá vlna dodávek techniky, včetně stíhacích Fw 190,* zvláště ve druhé polovině ledna 1945, což nepochybně souviselo se snahou nahradit ztráty a zvýšit sílu vlastních jednotek při obraně proti sovětské viselsko-oderské ofenzivě. RLM se za leden 1945 podařilo přidělit Lfl.Kdo.6 plných 353 stíhacích Fw 190. Byly určeny pro všechny stíhací útvary s tímto typem a JG 6 byla mezi nimi. V únoru 1945 kleslo číslo na 155 stíhacích Fw 190, přicházejících ve dvou vlnách, nejprve na začátku a pak na konci měsíce. Tím ale rozsáhlejší dodávky techniky prakticky skončily, protože v březnu 1945, a to ještě většinou do 9. 3. 1945, bylo k Lfl.Kdo.6 přiděleno jen 33 stíhacích Fw 190 a v dubnu (do 11. 4. 1945, kdy dokumenty končí) již žádný.⁵²⁰

Všechna předchozí data znamenala přidělení příslušného počtu letadel letecké armádě, reálně přišly stroje, pokud vůbec, později. Z průmyslu tak mohla JG 6 obdržet nové letouny zhruba do konce března 1945, pak už se žádné dodávky nerealizovaly, a hlavně ani nebylo naplánováno, že by se měly realizovat. Po tomto datu zbývala možnost získat stroje pouze z rezerv OKL nebo z rušených útvarů. Pravdou zůstává, že v denních záznamech o stavech letadel jsou, vedle reálných počtů letadel u jednotky, uvedena také data pod hlavičkou „*Verband zugew.*“ (tzn. *Verband zugewiesen* – přiděleno k jednotce). U JG 6 jsou poslední takové záznamy ze dne 7. 4. 1945. Stab/JG 6 tehdy očekával příchod jednoho přiděleného Fw 190D-9 (ke dvěma, které už měl ve stavu), k I./JG 6 pak mířily dva Fw 190A-8/9.⁵²¹ Stroje tedy byly na cestě, jednotka o nich již byla informována, ale neměla je ještě ve stavu. Po tomto datu se podobné informace v těchto dokumentech neobjevují. Přísun techniky se tak s velkou pravděpodobností zastavil.

V případě JG 6 víme, že celý tento řetězec doplňování stavů mezi průmyslem a Luftwaffe jednotka „obešla“ na počátku února 1945 převzetím Fw 190D-9 v podniku Focke-Wulf v Sorau. Byla to výjimečná akce a předpokládáme, že se následně tyto kusy dostaly do souhrnů RLM (Gen.Qu.(6.Abt. IIIC)), což by se projevilo skokovým nárůstem. Vyšší počty přidělených stíhacích Fw 190 k Lfl. Kdo.6 obsahují například dny 5. 2. (28 ks), 9. 2. (19 ks) nebo 28. 2. (24 ks). Samozřejmě se jednalo o počty pro celou leteckou armádu, tzn. pro všechny její útvary, používající příslušný typ.

Uvedené tabulky stavů letadel odhalují, že se je u JG 6 dařilo držet poměrně vysoko. V určitých obdobích dokonce jednotlivé Gruppe disponovaly i značným počtem strojů nad plánovaný stav. Vždy to byla období relativního klidu mezi intenzivními nasazeními. Bylo tomu nejenom u II. Gruppe (viz dříve), ale také u I./JG 6. Ta například v první dekádě dubna vykazovala až 72 strojů a k navýšení stavu z 53 na 60 a dále na 72 strojů, došlo během dvou dnů (od 30. března 1945). Obdobně i Stab/JG 6 disponoval okolo 10. února celkem sedmi Fw 190A, na místo obvyklých čtyř.

V protikladu k ostatním částem jednotky byla situace u III. Gruppe vyzbrojené Messerschmitty Bf 109. Ve sledovaném období nasazení na východní frontě až do jejího zrušení 4. dubna 1945 měla setrvalý podstav v technice. Nejprve lehce nad polovinu, nakonec pouze okolo třetiny stavu.

Dramatický pokles stavu letadel je patrný v průběhu Berlínské operace a souvisel s intenzivním nasazením, ale především s vynucenými, rychlými přesuny na nové základny okolo 20. dubna 1945. Po usazení na letištích v protektorátu se situace z tohoto pohledu uklidnila, nicméně už přestaly fungovat dodávky letadel z průmyslu. Navíc, většina výrobních kapacit Fw 190 byla dislokována v centrálním nebo severním Německu, nyní zabraných nebo právě zabíraných protivníkem. Novou techniku tak bylo možné získat už jen ze zásob OKL nebo od jiných, povětšinou rušených, útvarů. Zda se tak dělo i u JG 6 ale nevíme. Prozatím žádný z identifikovaných Fw 190 z JG 6 nenese jasné znaky předchozího použití jiným útvarem. Zdá se, že typ Fw 190 byl v takovýchto situacích přednostně dodáván bitevním jednotkám.** JG 6 tedy musela absolvovat celou závěrečnou kampaň války jen se stroji přidělenými před začátkem Berlínské operace.

Hodnocení výzbroje

Souhrnná zpráva Jagdgeschwader „Horst Wessel“ za období jednoho měsíce mezi 19. 2.–18. 3. 1945 nám dává možnost poznat podrobně názor vlastního personálu jednotky na používanou výzbroj. Všeříkající je hodnocení již dlouho používaných „standardních“ Focke-Wulfů s hvězdicovým motorem BMW 801. Vyjádření je laconické: „*Fw 190A-8/9: keine Beanstandungen*“ („žádná reklamacce“). Svědčí o skutečnosti, že Fw 190A naprosto vyhovoval provozu jednotky na východní frontě a to jak po stránce provozní, tak i operační. Za rok používání subvarianty A-8, resp. A-9 v operačních jednotkách se pravděpodobně podařilo vyladit konstrukci tak, že JG 6 neuvedla jedinou technickou připomínku.

Výzbroj novou verzí Focke-Wulfu Fw 190D-9 komentovala jednotka ve svém hlášení za období jednoho měsíce činnosti na východní frontě (19. 2.–18. 3. 1945) kladně. Technické problémy nebyly zásadní. „*Pokud se týká draku, nevznikly technickému personálu naprosto žádné potíže. Pokud se týká motoru, (personál – pozn. autorů) se zapracoval v nejkratším čase, bez přerušení letického provozu, na Jumo 213. Továrna Sorau poskytla zaškolení. Po jednohodinovém teoretickém úvodu bylo převzato 30 strojů a ty byly bezprostředně nasazeny.*“

V boji konkuroval Fw 190D-9 všem stíhačkám nepříteli bez problémů, samozřejmě při správném taktickém postupu. Bylo zjevné, že pouštět se do horizontálního manévrového boje s Jakem-3 nebo La-5/7 není správné, protože v poloměrech zatáček měly oba typy „mírně“ navrch. Ve stoupavosti ale vedl německý stroj.⁵²² Navíc, pravděpodobně všechny v Sorau nově převzaté Fw 190D-9 už byly vybaveny systémem vstřikování vody a methanolu do motoru, umožňující zvýšit výkon motoru a tím rychlost a stoupavost v celé výkonové obálce. U Focke-Wulfu to byla čerstvě zavedená novinka, kterou modely s motorem BMW 801 nikdy nedostaly (u nich se výkon motoru zvyšoval jiným způsobem).

Zprávu s hodnocením nového typu, kterou samozřejmě signoval i tehdejší Kommodor JG 6 Gerhard Barkhorn, je zajímavé porovnat s jeho vlastním názorem. Jak se sám vyjádřil při poválečném komentáři svého nespokojeného výrazu na fotografii při vystupování ze svého štábního stroje, pro jeho řádné ovládání a využití

* V dokumentech jsou stíhací Fw 190 označeny jako „Fw 190A“, nicméně zahrnují samozřejmě i provedení D.

** Viz situace při rušení částí KG(J) jednotek. Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6, JaPo, 2017.

všech jeho předností by potřeboval nejméně dalších 50 letových hodin přecvičení.⁵²³ Pravděpodobně se tedy nestačil s Fw 190D-9 dostatečně sžít.

Přestože se tato studie svým zaměřením soustřeďuje na stroje firmy Focke-Wulf, uvedme i krátkou zmínku o technickém hodnocení výzbroje III./JG 6, tedy Messerschmittů Bf 109. Komentář standardního letounu Luftwaffe už nebyl tak bezproblémový, jako v případě Focke-Wulfu. Personál jednotky uvedl ke draku Bf 109: „Nově dodávané stroje jsou v prvních 5–10 hodinách provozu mimořádně poruchové.“⁵²⁴ Navíc se výtky neustále opakovaly a směřovaly nejčastěji na poruchy motorů (propalování pístů, poškození ložisek klikových hřídelů, závady na svíčkách), což byl ostatně dlouhodobý problém DB 605. Více se Messerschmittům Bf 109 III. Gruppe nebudeme věnovat, protože se tato část JG 6 na české území nedostala.

Konkrétní stroje

V následující části studie se budeme podrobněji věnovat několika konkrétním strojům, víceméně prokazatelně náležejícím JG 6. Jednu jejich část tvoří letouny, kterým se podařilo dosáhnout vytouženého zajetí západními spojenci, dále máme k dispozici dokumenty o letounech zanechaných na operačních základnách JG 6 na československém území. Popis je členěn dle jednotlivých organizačních celků Geschwader.

Stab/JG 6

Celkem máme dokumentovány tři stroje Stab/JG 6, dva fotograficky a jeden písemně a lze z nich odvodit několik zásad pro jejich označování. Prvním je Fw 190D-9 nově jmenovaného Geschwaderkommodora Gerharda Barkhorna, zachycený 17. února 1945 na letišti ve Welzow. Série snímků ukazuje standardní Fw 190D-9 z produkce podniku Focke-Wulf v Sorau, již vybavený systémem vstřikování vody a methanolu do motoru (MW 50).

Jeho označení nevybočuje z obecného předpisu,⁵²⁵ Barkhorn si pouze doplnil své, již dlouho používané, atributy značení – malou bílou číslici 5 do šípu a jméno manželky „Christl“ na bok trupu. Symboly velitele Geschwader byly pečlivě provedené s bílým a tenkým černým lemem. Takové provedení bylo u Stab/JG 6 zřejmě zvykem, protože obdobně byly provedeny i na letounu předešlého Geschwaderkommodora Johanna Koglera, sestřeleného 1. 1. 1945 západně od Sevenum na letounu Fw 190A-9, W.Nr. 980543. Britské hlášení o nalezených strojích jej zachytilo včetně detailní kresby jeho označení, jež také neslo dva lemy – silnější bílý a slabší černý.

Protože Barkhorn se k velení JG 6 dostal až v době jejího přesunu na východní frontu, nepředpokládáme přítomnost identifikačního červeno-bílo-červeného pruhu před SOP. Ty nebyly na východní frontě používány, protože způsob nasazení jednotek zde takový identifikační prvek nevyžadoval.

Za zmínku stojí provedení spodního kříže na křídle. Místo běžné formy v podobě černých úhelníků nebo černého kříže s bílým lemem (obě tato provedení lze na strojích z podniku Focke-Wulf nalézt), nesl Barkhornův Fw 190D-9 ještě další černý lem.

Další série fotografií byla pořízena o několik dní později, 8. března 1945, pravděpodobně na stejném letišti, při návštěvě Gen.d.Fl. Seidemanna, velitele Lw.Kdo. Schlesien. Ze snímků události ale nelze spolehlivě určit, zda vůbec nebo který ze dvou zaplachtovaných Fw 190D stojících v pozadí, je letoun Geschwaderkommodora. Jeden z nich nesl úzkou bílou spirálu na vrtulovém kuželu.

Druhým fotograficky doloženým strojem štábní letky je Fw 190D-9, W.Nr. 211929 nalezený po skončení války na libereckém letišti. Kvalita snímku neumožňuje potvrdit, zda označení,

tentokrát tvořené pouze dvěma vodorovnými pásky (první zašpičatělý), má vedle bílého i tenký černý lem. Nelze to ale vyloučit. Zvláštností stroje je ale jeho boční kříž, obsahující černé jádro s bílým a černým lemem a také černá, ale bíle lemovaná svastika.

Na libereckém letišti ale zůstal ještě další Fw 190D-9, jehož označení není prozatím odhaleno. Fotografie z čela ukazuje pouze tenkou bílou spirálu na vrtulovém kuželu, stejnou, jako jeden z Fw 190D-9 zachycený 8. 3. 1945 ve Welzow.

Je pravděpodobné, že stroje Stab/JG 6 doplňoval personál pečlivě provedeným označením, obvykle s bílým a černým lemem. Rozhodně je zajímavé, že minimálně dva letouny jednotky obdržely nepředpisové provedení výsostného označení, jednou na spodku křídla, podruhé na boku trupu a kýlovce. Zda byla u Stab/JG 6 nějaká zvyklost upravit výsostné označení letadel na „plné“ provedení se dvěma lemy, ale není možné říct. Soubor dokumentů je na takovýto závěr příliš malý. V našich rekonstrukcích jsme to však využili.

Fw 190D-9, W.Nr. 211929, Stab/JG 6, Liberec,

Fhr. Georg Graf von Keller

(strana 101 v tištěné publikaci)

STROJ

Uživatel letounu byla nepochybně štábní letka JG 6 a protože víme, že na konci války měla pouze dva stroje, tvořil W.Nr. 211929 polovinu její síly. Označení letounu jej řadí do štábní letky, ne však jako stroj Geschwaderkommodora.⁵²⁶ Létal na něm s největší pravděpodobností Fhr. Georg Graf von Keller, který působil v roli čísla velitele jednotky Richarda Leppla.⁵²⁷ Pro zajímavost uvedme, že tuto „funkci“ zastával i pro Geschwaderkommodora Johanna Koglera, sestřeleného při operaci „Bodenplatte“.⁵²⁸

Focke-Wulf přibyl k jednotce nepochybně ve stejnou dobu, jako výše zmiňovaný letoun Gerharda Barkhorna, při „neřízeném“ převzetí techniky v Sorau. Důvodem zanechání v Liberci byl zřejmě nedostatek paliva v době opouštění základny německým personálem, v úvahu připadá i jeho možná letová nezpůsobilost. Na jedné z fotografií je patrné rozsáhlé poškození trupu a křídla v místech trupové palivové nádrže, což ukazuje na možnou snahu zničit stroj požárem. Ten sice nebyl založen, ale stroj byl neopravitelně zničen.

Popiska u plnicího otvoru na levé straně trupu za kokpitem prozrazuje, že stroj už byl vybaven systémem vstřiku vody a methanolu do motoru.

ZBARVENÍ

Celkové zbarvení stroje nijak nevybočuje ze zvyklostí producenta, kterým byl podnik Focke-Wulf v Sorau (nebo Cottbus). Horní plochy a částečně i boky trupu, kryla dvojice barev RLM 81 a 82, spodní pak RLM 76.

Panel okolo výfuků nesl černý nátěr, jako u většiny Fw 190D-9 od tohoto výrobce, povrch byl ale už značně opotřeben.

Černý vrtulový kužel obtáčela bílá spirála, zde v poměrně širokém provedení.

OZNAČENÍ

Na letounu se setkáváme s případem neobvyklého provedení výsostného označení na trupu a kýlovce. Kříž na trupu tvořilo černé jádro, černě a bíle lemované, zatímco svastika nesla bílý lem. Znaky v této formě byly, ve prospěch zjednodušeného provedení, oficiálně zrušeny již v roce 1943. Úpravu si lze vysvětlit jako neobvyklou péči o letoun velitelů jednotky, a to včetně jejich označení. Forma křížů na horních plochách křídla ale zůstala běžná, tzn. pouze bílé úhelníky. Zda i spodní výsostné označení doznalo změn, nevíme, v rekonstrukci jsme jej však použili.

Stejně tak jsme symboly příslušnosti stroje ke Stab/JG 6 opatřili dvojím lemováním, byť to fotografie zcela nepotvrzují. Jejich kvalita to bohužel neumožňuje.

I./JG 6

První Gruppe o síle čtyř Staffel používala jednotný systém jejich barevného rozlišení. Z výkazů ztrát lze sestavit následující přehled:

1. Staffel – bílá
2. Staffel – červená
3. Staffel – žlutá
4. Staffel – modrá

Žádná ze Staffel neaplikovala lemování, velikost čísel byla spíše menší. Stejně tak se dosud na žádném stroji I./JG 6 a obecně ani celé JG 6, nepodařilo identifikovat nějaké další označení jednotky, například její emblém.

Vážným kandidátem, musíme však zmínit, že ne 100% potvrzeným, na stroj ze stavu Stab I./JG 6 je Fw 190D-9, W.Nr. 211941 s označením „<<“, který, ve skupině s Fw 190D-9, „bílá 16“, W.Nr. 500636, Fw 190A-8 a Fw 189A, přilétl 8. 5. 1945 do amerického zajetí na základnu Bayreuth-Bindlach. Pokud je ale předpoklad příslušnosti W.Nr. 211941 ke štábu první Gruppe správný, ukazuje „dvojité klín“ způsob označení jeho strojů. Černé provedení šipek nese jednoduchý bílý lem.

Příslušnost ke Stab I./JG 6 ale nelze vyloučit ani u Fw 190D-9, „<2“, W.Nr. 601042, který v poslední den války přistál u Wanzlebenu.

Protože jsme se několika Fw 190D-9 z I./JG 6 věnovali v naší studii o zbarvování a označování Fw 190D, zaměříme se nyní především na Fw 190A této jednotky. „Dlouhonosé“ Fw 190 zmíníme pouze v několika zvláštních případech. Stroje jsou seřazeny dle míst, kde byly nalezeny po skončení války.

Fürth

Nejpočetnější skupina letadel z JG 6 se při úletu dostala na základnu do Fürthu. Zde a na okolních letištích sídlila americká průzkumná 10. PRG sestávající se ze tří TRS čísel 12, 15 a 162. Záznamy kronikáře 162. TRS odhalují dění 8. května 1945, kdy se od poledne po celý zbytek dne objevovaly malé skupinky nebo osamělá německá letadla, hledající útočiště za americkými liniemi. „*Tuesday, May 8, 1945 was by all means the strangest day in seventeen months. The whole German Air Force went out to return to its old bases and give up to the Yank, with nearly twenty planes and thirty people landing at R-28 (Fürth – pozn. autorů) alone, all herded in by the pilots from the 12th, 15th, or 162nd, who found them willing prisoners in most cases.*“⁵²⁹ Několik příslušníků 10. PRG získalo při eskortách Němců svá poslední vítězství, ať už byla dílem nedorozumění s prchajícími osádkami nebo neochotou podřídit se pokynům Američanů. Paleta německých typů byla opravdu různorodá, nejvíce byly pochopitelně zastoupeny Fw 190A, D, Bf 109G, Ju 87D (většinou v nočních úpravách používané u NSGr.), Ju 188, Ju 88, vyskytly se ale i Si 204, Fi 156 nebo Bü 181. Pro naše téma je důležité, že se na konci dne ve Fürthu sešly tři Fw 190A a tři Fw 190D z obou Gruppe JG 6.

Fw 190A-9 (A-8?), „červená 5“, W.Nr. 9xxxxx, 2./JG 6, Fürth

(strana 106 v tištěné publikaci)

STROJ

„Červená 5“ přilétla do Fürthu v rámci skupiny dalších dvou Fw 190A (viz popis dále) v poslední den války 8. 5. 1945. Všechny tři Focke-Wulfy totiž figurují společně na sérii fotografií při jejich závěrečném rolování na ploše a postupném zajímání jejich pilotů americkým personálem. Stalo se tak v jednu chvíli, předpokládáme tedy, že stroje přilétly současně. Skupinu doprovodili na

letiště ve Fürthu ve svých F-6 příslušníci 15. TRS Lt. Dick McFadden a Lt. Bob Shively.⁵³⁰ Dokumenty jednotky o události hovoří takto: „*McFadden and Shively had a field day leading 109's, Focke Wulfs, Ju 188's and Ju 88's to Allied bases. They escorted three Me 109's and one Fw 190 to the home field where the Nazi pilots were taken to Group Headquarters for preliminary interrogation and the MP's clamped a guard on the planes to prevent souvenir seekers from stripping them bare.*“⁵³¹ Záznam poplatný účelu a době zaměnil typy německých letadel, což ale nebylo důležité.

Ve skutečnosti byla akce amerických pilotů mnohem zajímavější, což se podařilo zjistit autorovi publikací o 10. Photo Group Tomu Iviemu v poválečném rozhovoru s Bobem Shivelym. S ochotou sdělil autorům své informace, můžeme tedy akci Dicka McFaddena a Boba Shivelyho trochu rozvést. Oba letci narazili při své odpolední hlídce na skupinu (skupiny?) německých letadel, skládající se ze tří Fw 190, tří Bf 109, jednoho Ju 88 a Ju 188. Navedli jeden z Bf 109 na malé letiště, kde přistáli společně s Focke-Wulfy. Zde předali místnímu personálu pilota Stodevítky (údajně Fw. Herberta Skowranka) a jeho pasažéra, ukrytého v prostoru radiostanice. Pak znovu vzletěli a doprovodili další Bf 109 a oba Junkersy na letiště R-43, tedy Nürnberg. Po zajetí posádek eskortovali zbytek skupiny, tzn. jeden Bf 109 a tři Fw 190, do Fürthu⁵³² (ve spojeneckém označení R-81). Popis události ale působí poněkud krkolomně. Předevšímaráží, že se mělo jednat o jednu skupinu německých letadel, která postupně dosedala na různých letištích.

V dálnopise 15. TSQ s denním hlášením o operacích tohoto dne na velitelství 10. PRG jsou našťastí uvedeny další podrobnosti, dokreslující celý průběh: „*While on visual recce, section met 3 Fw190J 1 Ju88 and Ju 188 3 Me 109's. One Me 109 was led to small field at O-9555 where he landed. Section landed there 15 31B pilot named Sgt Herberd Skowranek and one man in baggage compartment turned over to US enginners at field. On Me 109 one Ju 88 and one Ju 188 escorted to R-43 where E/A landed 16 30B. 3 Fw 190's and one Me 109 met and escorted to R-28 where they landed.*“ Dvojice pilotů Lt. McFadden a Lt. Shively v F-6 byla v akci od 15:00 do 18:00.⁵³³ Údaje z hlášení přímo z 8. 5. 1945 tak osvětlují, že dvojice amerických pilotů během svého nasazení narazila postupně na tři různé skupiny německých letadel a pravděpodobně odděleně je eskortovala na nejbližší letiště. Na letiště ve Fürthu doprovodili poslední skupinu letadel, skládající se ze tří Fw 190A a jednoho Bf 109. Museli na ně narazit někdy po půl páté a ve Fürthu přistáli v 18:00. Stroje I./JG 6 se do zajetí dostaly až v tomto čase.

„Červené 5“ už na fotografiích před finálním zastavením a zajetím chybí levý koncový oblouk křídla a má poškozené křídélko. Nejsme schopni určit, zda se tak stalo až při pojiždění na americkým personálem určené místo ve Fürthu, nervozita pilota by byla pochopitelná, nebo letoun s tímto poškozením přilétl z Liberce. Závěsy pohyblivé plochy se sice zdají nepoškozené, ale jak a zda byla omezena funkce křídélka, není zřejmé.

Přes poměrně velké množství fotografií stroje se na žádné z nich nepodařilo určit jeho sériové číslo (některé zdroje jej identifikují jako 961118). V tomto případě bylo viditelně nastříkáno z levé strany na vrcholu kýlové plochy a částečně lze určit jeho formu provedení. Ta odpovídá výrobcí Nord Dornier Werke (NDW) s oficiálním sídlem ve Wismaru. Vlastní číslo je nečitelné, snad jen poslední dvě číslice by mohly být 1 a 8. V drtivé většině známých případů ale nosily Fw 190A z NDW sériové číslo na obou stranách kýlovky. Při pečlivém studiu fotografií z pravé strany lze u dělicí linie kýlovky a směrovky nalézt zbytky číslice 9. Sériové číslo tedy bylo u výrobce provedeno z obou stran, na konci války však bylo na pravé straně téměř zcela setřeno. Pro jeho aplikaci se používaly šablony a vrstva barvy byla mnohdy velice tenká.

Identifikace varianty není jednoznačná. Použitá vrtule se širšími vrtulovými listy (pravděpodobně 9-12176 s listy 9-30341 firmy Heine Holz) napovídá o instalaci výkonnější jednotky BMW 801S a tedy o variantě Fw 190A-9. Tu podnik NDW produkoval pod sériovými čísly 98xxxx od října 1944, byť z důvodu malého počtu dostupných motorů BMW 801S v nízkých počtech.

Poměrně jednoznačný prvek v podobě použité vrtule a snad i motoru, však narušuje přítomnost výstražného žlutého kroužku na krytu kulometů MG 131 před kabinou. Značka symbolizovala stroj s motorem se zvýšeným nouzovým výkonem, tzn. že jeho motor byl přenastaven tak, aby krátkodobě (maximálně na dobu 10 minut) dovoloval použití plnicího tlaku 1,58 ata (místo 1,42 ata) u země (při první rychlosti kompresoru) a 1,65 ata ve větší výšce (při druhé rychlosti kompresoru).⁵³⁴ Tato úprava se ale týkala motorů BMW 801D a 801U (obě byly používány na Fw 190A-8), ale pro motor BMW 801S byla zakázána.⁵³⁵

Evidentní rozpor mezi těmito prvky lze vysvětlit několika způsoby. Za prvé, stroj mohl mít skutečně vyměněný motor, resp. celý „*Triebwerk*“ (označený jako 801 TS), což zahrnovalo motor a všechny navazující komponenty. S tím by se pochopitelně mohla změnit i vrtule. Druhou možností je pouhá výměna vrtule, což by z pohledu výkonového nedávalo přílišný smysl. V případě snahy uschopnit stroj za použití dílů z jiného letounu by to smysl dávalo. Dále je tu ale ještě možnost výměny krytu kulometů před kabinou. V prvním případě by se tedy jednalo o Fw 190A-8 s vyměněným motorem, tzn. v podstatě přestavěný na standard A-9, ve druhém by šlo o Fw 190A-8 a ve třetím zase o Fw 190A-9...

Není zde patrný žádný zásadní nesoulad motorové části se zbarvením zbytku stroje, snad jen pravý horní kryt motoru se na některých snímcích jeví jako světlejší. Zbarvení Fw 190A-8 a A-9 z podniku NDW byla prakticky totožná a nelze je pro zpřesnění použít.

Definitivní odpověď by dávala pochopitelně fotografie s identifikovatelným sériovým číslem na směrovce. Do té doby zůstane přesné určení varianty nejasné, i když, to musíme přiznat, jen s ohledem na vyrobené počty A-8 a A-9 u NDW, je pravděpodobnější varianta A-8.

Zajímavostí je prokazatelně dřevěný kryt obslužného otvoru na levém boku trupu.

ZBARVENÍ

Je vzácnou výjimkou, že se na jeden stroj dochovalo více barevných fotografií a děkujeme za to úletu na Američany ovládanou základnu. V používání barevných filmů do fotoaparátů i ručních kamer byli nepochybně na tehdejší špici a tak máme k dispozici dva barevné snímky „červené 5“. Zároveň ale tato situace názorně ukazuje, že ani v takovém případě není snadné určit použité kamuflážní barvy.

Po příslušných korekcích, odvíjejících se od stavu základní fotografie (většinou jde o nutnost potlačení výrazné červené a žluté barvy) se ukazuje, že kamuflážními odstíny trupu byly RLM 74 a 75, zespodu a na bocích pak RLM 76, nicméně v provedení do žlutošedé. To potvrzuje druhá existující barevná fotografie, která navíc umožňuje porovnání odstínů vrchních kamuflážních barev s Bf 109G-10/R2, W.Nr. 770269, „černá 12“ ze 2. /NAG 14 stojícím v pozadí. Ten obdržel ve výrobním závodě ve WNF nástřík barvami RLM 74 a 75, přičemž druhá má výrazně světlejší provedení. Porovnání zároveň dobře zobrazuje rozdíl v odstínech „stejných“ barev od rozdílných výrobců, dodávajících barvy jednotlivým producentům letadel. Barvy pro NDW a WNF rozhodně pocházely od jiných firem. V případě NDW je RLM 74 tmavší, navíc s určitým nádechem do zelené. To ale není nemožné, protože barva byla vyráběna pod názvem „grün-grau“.

Přední část rámu pohyblivého krytu kabiny Focke-Wulfu ale nesla tmavě červený nátěr, s velkou pravděpodobností základní barvou na ocelové části. Dále, celá pohyblivá část krytu kabiny nesouhlasí s odstínem trupu a jeho výrobce jej pravděpodobně opatřil nástříkem RLM 81 v tmavě hnědém odstínu. Podobnost tmavě šedé RLM 74 na trupu a tmavě hnědé RLM 81 na krytu kabiny je dostatečná na to, aby nečinila při přejímce stroje od výrobce potíže.

Zbarvení křídel bylo v mnohých případech rozdílné od trupu, protože výrobní proces počítal s dodávkami kompletních, kamuflážním a krycím nátěrem opatřených křídel. Ty se pouze spojily s také již zbarveným trupem a celek se nijak nesjednocoval. V případě „červené 5“ nám ani jedna z dochovaných fotografií nezobrazuje jasně zbarvení horních ploch křídla. Zdá se, že levá polovina, měla odstíny rozvrženy ve standardní schématu, na pravé straně to však neplatilo. V případě Fw 190 ale rozdílné zbarvení levé a pravé poloviny křídla nedává smysl, protože křídlo vznikalo a bylo stříkáno jako jeden celek. Zde je ale třeba vzít v úvahu i značné znečištění horních ploch bahnem, nelze tedy jasně prokázat, zda měla horní plocha křídla nějaký kamuflážní vzor.

Použité odstíny jsou diskutabilní. Nepomáhají ani barevné snímky, protože zachycují stroj z nevhodného úhlu. Pravá polovina křídla se jeví víceméně v jednotném tmavém zbarvení se skvrnami dalších odstínů. Minimálně pravé křídélko vykazuje jakési skvrny středně zelené a pískové (RLM 02?) barvy. Díl mohl být nahrazen z jiného stroje a nést tak zcela jiné zbarvení, barevnost je však nestandardní.

Po zvážení všech výše uvedených skutečností jsme při rekonstrukci vzhledu „červené 5“ zvolili na horních plochách odstíny RLM 81 a 82 v nestandardním rozvržení barevných ploch odvozených od dostupných fotografií.

Spodní plochy křídla nesly jednotný nástřík RLM 76, zvolili jsme její odstín do žlutošeda. U Focke-Wulfů 190 se na strojích objevil už v polovině roku 1944 (i když u strojů z podniku Focke-Wulf v Cottbus) a pravděpodobnost jeho použití je poměrně vysoká. Alespoň část zbarvení krytů podvozkových noh je patrná na barevných fotografiích a směřuje také k RLM 76 žlutošedému odstínu.

VOP je částečně viditelná na obou barevných snímcích a odstíny lze identifikovat jako RLM 74 a 75.

OZNAČENÍ

Provedení výsostného označení je patrné z fotografií, stejně jako několika technických popisů. Sériové číslo umístil podnik NDW na levou stranu kýlovky nahoru a zhotovováno bylo přes šablonu.

Pouze barevné fotografie umožnily přesnou identifikaci použité barvy taktického označení. Víme proto nepochybně, že letoun nesl červené číslo a náležel tak do 2./JG 6. Odstín červené je ale bledší, než je tomu u předpisové RLM 23. Pod číslem 5 je znatelná skvrna světle žlutošedé (RLM 76?) barvy, zakrývající původní označení. Použití této světlé barvy pro zakrytí předchozího označení stroje nalézáme u letadel I./JG 6 poměrně často.

OPRAVY, POŠKOZENÍ

Nové taktické číslo i skvrna zakrývající předešlé označení, ale leží na další ploše tmavě zelené nebo žlutozelené barvy. Opět se můžeme domnívat, že šlo o zakrytí předešlého označení (například symbolu II. Gruppe) nebo o rozsáhlejší opravu potahu u jednotky. Ostatně, drobné opravy odhalují snímky na levé straně trupu před ocasionálními plochami (obdélníkovým kusem kovu bez nátěru) nebo na výškovkách. Nejblíže vysvětlení ale bude pravděpodobně snaha o ztmavení bočních ploch trupu, protože z výroby přišel nástříkám spodní RLM 76.

Část spodního kříže na levé polovině křídla schází, může ale být pouze zakryt nánosem bahna. Obdobně je znečištěn odletujícím bahnem na velké části boků trupu a kýlovky. Při souhrnném pohledu na ukořistěné stroje JG 6 je bahno na většině z nich, a to nejen na letišti ve Fürthu, ale i v Braunschweigu a Würzburgu. Šlo zřejmě o následek stavu vzletových ploch v Liberci a Kummeru.

Za zmínku stojí ohnuté antény identifikačního přístroje FuG 25a a zaměřovací antény na spodku trupu.

Fw 190A-8, „červená 6“, W.Nr. 739533, 2./JG 6, Fürth

(strana 116 v tištěné publikaci)

STROJ

Dalším strojem ze skupiny byl Fw 190A-8 s označením „6“ a sériovým číslem 739533. To jej řadí do produkce podniku AGO v Oschersleбену, kde byl dokončen na počátku roku 1945. Přesné údaje o jeho záletu nemáme k dispozici, ale například stroje W.Nr. (73)9530 nebo (73)9544* zvedl poprvé do vzduchu pilot Gerhard Mittelstädt 30. resp. 31. ledna 1945 v Oschersleбену.⁵³⁶ Obdobně máme informace o přeletech již převzatých Fw 190A-8 tohoto výrobce příslušníky FLÜG 1. Ernst Büchner pilotoval W.Nr. (73)9526 mezi Oschersleбенem a Zerbstem 23. 1. 1945, W.Nr. (73)9542 pak 30. 1. 1945.⁵³⁷ Stejně tak Alrferd Keinath zalétl W.Nr. 739529 mezi Oschersleбенem a Zerbstem 27. 1. 1945.⁵³⁸ Je zřejmé, že stroje sériových čísel „okolo“ 739533 byly na konci ledna přelétány ke svým uživatelům, a přestože nebyly vyráběny v přesném pořadí svých čísel, s W.Nr. 739533 se tak muselo stát obdobně. Předpokládáme, že stroj odešel přímo k I./JG 6 v rámci jejího posilování po zapojení do bojů na východní frontě. Vydržel ve výzbroji až do samého konce války, což bylo poměrně značnou dobu.

I./JG 6 užívala celou řadu dalších Fw 190A-8 z „blízkosti“ „červené 6“, například W.Nr. 739360, 370, 372, 374, 380, 427, 459.

ZBARVENÍ

Vzhled Focke-Wulfů Fw 190A z podniku AGO je dobře zdokumentován barevným snímkem poničené haly v Oschersleбену s řadou čerstvě zkompleťovaných Fw 190A-8(9?). Opět jej pořídily americké jednotky. Sbírkou doplňují ještě další dvě barevné fotografie Focke-Wulfů z AGO – první je Fw 190A-8, „červená 10“ z 2./JG 6 zachycený Braunschweigu (bude popsán dále) a druhý „žlutá 8“ od 3./JG 301 zanechaný v Salzwedelu.

Stroje byly stříkány barvami RLM 81 (v hnědém odstínu) a RLM 82 (střední zelená), spodní a boční plochy trupu RLM 76 ve žlutošedém odstínu. Směrovku ale kryla RLM 76 ve standardním světlém žlutomodrém odstínu. Křídla nesla kamufláž stejnými barvami, tzn. RLM 81 a 82, spodní plochy ale zůstaly bez nátěru. Tmavší RLM 81 přesahovala přes náběžnou hranu až k hlavnímu nosníku křídla. Linie nýtů byly vytmeleny do největší šířky profilu (tzn. na „náběžné ploše“). Obdobně byly ošetřeny i VOP, tedy s tmavou RLM 81 přesahující za náběžnou hranu na spodní plochu dílu. Zbytek byl pravděpodobně bez nátěru. Křídélka a výškovky, nahoře kryté buď RLM 81, nebo RLM 82, měly zespodu nástřík RLM 76. Vztlakové klapky, ve většině kovové, zůstaly bez nátěru. Tmavou RLM 81 byly kompletně nastříkány také tvarované části přechodu trup/motor-křídlo.

Výše uvedené odstíny platí pro letouny nalezené po skončení války v Oschersleбену. Některé z fotografií ale umožňují i výklad, že na křídlo byly použity odstíny 81/75 (nebo dokonce 74/75). Poměrně vysoký kontrast mezi oběma odstíny ukazuje především fotografie skupiny vraků Fw 190A a D z Fürthu,

uveřejněná v publikaci Airfoil, Nr. 3 na straně 5.⁵³⁹ Zřetelný rozdíl odstínů na křídle, navíc v porovnání s tmavým zbarvením Ju 87D a Fw 190D-9, W.Nr. 211934 s odstíny RLM 81/82, je nepochybný. Proto jsme pro naši rekonstrukci zvolili RLM 74/75.

Barevnost krycích plechů podvozku je problematická. Přicházely z výroby jako samostatná část a nemusely tak barevně souhlasit se spodními plochami. V případě W.Nr. 739533 se zdá, že levý zůstal v barvě kovu, mimo spodní díl snad v RLM 76, zatímco pravý nesl nástřík běžnou RLM 76. Vysokou variabilitu barevnosti těchto dílů mimochodem vykazují i téměř dokončené stroje přímo v podniku v Oschersleбену, ale také například nalezené části těchto dílů z letiště v Kummeru.

OZNAČENÍ

Určit barvu označení tohoto letounu pouze na základě černobílých fotografií by bylo velmi problematické. Pokud vyloučíme bílou a modrou (jak jsme uvedli, 4. Staffel byla zrušena 8. 2. 1945 a minimálně 20. 4. 1945 již neexistovala), v úvahu musíme vzít červenou a žlutou. Obě barvy se na č/b snímcích bohužel identifikují obtížně, protože jejich zobrazení záleží především na typu použitého filmu, případně i filtrů na objektivu. Jisté vodítko nám ale poskytují společné fotografie Focke-Wulfů při jejich zajímání ve Fürthu. Zdá se, že většinu snímků zhotovil jeden a ten samý fotograf. To znamená, že pokud je zobrazení označení stroje s „6“ a „červené 5“ stejné, jedná se o stejnou barvu. Porovnáním různých snímků tak lze s velkou mírou jistoty prohlásit, že i stroj s „6“ náležel do 2. Staffel a jeho označení bylo červené. Žlutou barvu navíc můžeme vyloučit porovnáním jejího zobrazení na společné fotografii tohoto Focke-Wulfu a žluté přidě Ju 87D, jenž také přistál ve Fürthu. Barva čísla „6“ je mnohem tmavší.

Vrtulový kužel byl opatřen standardní bílou spirálou.

Fw 190A-8, „červená 7“, W.Nr. 961198, 2./JG 6, Fürth

(strana 124 v tištěné publikaci)

STROJ

Třetí letoun skupiny tvořil Fw 190A-8 s číslicí „7“ na boku a sériovým číslem W.Nr. 961198. Stejně jako „červená 5“ pocházel z dílen NDW, jen se jednalo o variantu A-8. Vznikl někdy na přelomu let 1944 a 1945 a představuje opravdový „standard“ stíhacího Focke-Wulfu. Byť některé zdroje připisují výrobě NDW v sérii W.Nr. 961051–961250 kompletaci subvarianty A-8/R8,⁵⁴⁰ vnější znaky W.Nr. 961198 to nepotvrzují. U JG 6 působily i další stroje z této série – W.Nr. 961152, 196, 200, 221, 223, 225, 226.

Po seřazení skupiny na letišti ve Fürthu zůstal, při pohledu zezadu, zcela vlevo, vedle něho stála „červená 6“ a vpravo pak „červená 5“. Pravděpodobně nechtěně se stroje seřadily vzestupně dle svých taktických čísel. Předěšleme, že i u tohoto Focke-Wulfu předpokládáme příslušnost ke 2. Staffel, na ploše ve Fürthu se tedy shromáždila pětina jejího předpisového stavu.

ZBARVENÍ

Na základě popisu „červené 5“ od stejného výrobce jsme při rekonstrukci použili stejné odstíny barev. W.Nr. 961198 byl vyroben přibližně ve stejném čase. Provedení zbarvení je poněkud rozdílné od „červené 5“, což je způsobeno použitím základních celků od jiných subdodavatelů (mluvíme zde o křídle, trupu, ocasních plochách a motoru). Z pohledu výrobce a uživatele šlo samozřejmě o nepodstatný detail.

Nejpodstatnějším rozdílem je tak provedení kamufláže, s jednoduchými dělicími liniemi odstínů na trupu. Přes hřbet trupu, za trupovým křížem, byly tmavším odstínem RLM 74 nastříkány

* V deníku je číslo ve tvaru posledního čtyřčíslí, tzn. 9530 a 9544.

dvě hadovité skvrny, lehké skvrny pokrývaly i celou svislou ocasní plochu.

Odstíny na horní ploše křídla vykazují nízký stupeň kontrastu, což svědčí o použití barev RLM 81 a 82. U Focke-Wulfů 190 záviselo zbarvení křidel na jejich výrobci a kompletační podnik bral díly tak, jak byly dovezeny. V jedné sérii letadel se tedy mohla vyskytovat různá provedení schémat a také barev. Jak jsme již podotkli, sjednocování se neprovádělo, nikdo jej nepožadoval. Letouny pouze musely mít ochranný a kamuflážní nátěr a nesměly být použity nestandardní barvy. Na přelomu let 1944 a 1945 už byly v užití nové barvy řady 80, variabilita mezi staršími a novými odstíny na jednom stroji ale nebyla důvodem letoun nepřevzít.

Problémem zůstává schéma rozvržení jednotlivých odstínů používané v podniku NDW v závěru produkce. U „červené 7“ naštěstí existuje pohled seshora na letoun stojící v hangáru letiště Fürth. Je zřejmé, že plochy jednotlivých odstínů neodpovídaly „standardnímu“ schématu pro Fw 190. Hranice barev byly velice neostře a nerovnoměrné a „nedbale“ nastříkané. Takovéto provedení pak na fotografiích pod ostrým úhlem pohledu na horní plochy působí dojem jednolitěho odstínu s občasnými tmavými skvrnami. Je pravděpodobné, že výše popsané zbarvení horních ploch křídla bylo na Fw 190A z NDW na konci války časté. Minimálně podobně se tak jeví i u již popisované „červené 5“, ale také u dále zmíněné „žluté 17“.

Na spodní plochy jsme použili opět RLM 76 ve žlutošedém odstínu, minimálně část povrchu před křídélky ale zůstala bez zbarvení.

Vodorovné ocasní plochy pravděpodobně kryly starší RLM 74/75 v běžném schématu.

OZNAČENÍ

Sériové číslo bylo na Fw 190A-8 série 96xxxx umístěno na obou stranách vrcholu kýlovky a zhotovovalo se pomocí šablony. Výsostné označení mělo maximálně zjednodušenou podobu, a to i v případě svastiky, tvořené pouhým černým lemem. Svastika ale byla aplikována u výrobce ocasních ploch, které přicházely do místa konečné montáže jako celek.

Označení jednoduchou číslicí „7“ je patrné z fotografií, opět se ale objevuje problém s určením barevnosti. Stejně jako v případě „červené 6“ i zde jsme nuceni použít porovnání zobrazení čísla na snímcích z příletu do Fürthu. A také v tomto případě je taktické označení světlé, obdobně jako u „červené 5“ nebo „červené 6“. Proto jsme zvolili stejnou červenou barvu.

Na jednu stranu poněkud překvapuje, že by tyto tři Focke-Wulfy pocházely právě ze stejné Staffel, na druhou stranu, i vzhledem k jejich pravděpodobně společnému letu, to nelze prohlásit za nemožné. Snad bude tato teorie potvrzena v budoucnu pomocí dalších materiálů z událostí ve Fürthu.

Číslo 7 je vyvedeno na nepravidelné, obdélníkové skvrně světlé barvy, znovu musíme podotknout, jako u „červené 5“ a dalších strojů JG 6. Tento u letadel I./JG 6 poměrně častý prvek může mít souvislost s již několikrát zmíněným rušením čtvrtých Staffel, nařízeným rozkazem 8. února 1945. Je možné, že letouny s touto úpravou původně náležely 4./JG 6.

Standardem byla i bílá spirála na vrtulovém kuželu.

OPRAVY, POŠKOZENÍ

Spodní část směrovky byla přetřena světlou barvou, odhadujeme že šlo o standardní RLM 76 nebo barvu, použitou na zakrytí předchozího označení stroje, v jejíž spodní části byla ještě doplněna oprava tmavším odstínem. Na levé straně trupu za trupovým křížem dole je viditelné promáčknutí potahu, snad až do jeho proražení. Opravy potahu jsou patrné také na výškovkách.

Würzburg

Letiště ve Würzburgu se stalo cílem minimálně čtyř strojů I./JG 6, které jsou zdokumentovány fotograficky. K nim se pravděpodobně přidaly ještě dva Fw 189A, náležející, dle označení „H1“, průzkumné 11.(H)/12. Ta na konci války operovala ze Schweidnitz pod St./NAG 4 v rámci Lw.Gef.Verband Weiss. Do Würzburgu tedy tyto Fw 189 ulétly buďto přímo ze Schweidnitz nebo s mezipřistáním na některém z českých letišť.* Pochopitelně nevíme, zda Fw 189 přilétly společně s Fw 190 z I./JG 6, jisté však je, že šlo také o úlet do amerického zajetí.

Čtveřice Focke-Wulfů z JG 6 zahrnovala dva Fw 190D-9 a dva Fw 190A-8, přičemž dva z nich přistály nepoškozené a dva zůstaly ležet na břiše na ploše letiště. Zda to byl záměr pilotů nebo kolize při přistání, nevíme. V každém případě oba letouny už měly vypnutý motor.

Základna ve Würzburgu je prozatím nevzdálenější lokací od operačních letišť JG 6, kam se příslušníci jednotky při úletu dostali. Z Liberce je to přibližně 400 km vzdušnou čarou.

Je dobré dodat, že se dle americké zprávy AIR A-310 na letišti nacházely vraky dalších čtyř Fw 190D-9 – W.Nr. 211060, 211114, 211904 a jeden neidentifikovatelný.⁵⁴¹ Všechny jsou ale uváděny jako zničené a na letišti se nacházely již při jeho obsazení v polovině dubna 1945. S letouny JG 6 tak nesouvisí. Námi komentované stroje se na základnu dostaly až s koncem války a v letuschopném stavu.

Fw 190A-8, „žlutá 17“, W.Nr. 961224, 3./JG 6, Würzburg

(strana 133 v tištěné publikaci)

STROJ

„Žlutá 17“ představuje standardní provedení Fw 190A-8 z produkce NDW, nicméně se starším typem překrytu kabiny. Ten ale mohl být v průběhu služby nahrazen, takže se nemuselo jednat o původní díl.

Americký personál 474. FG, bázející ve Schweinfurtu a Würzburgu, si letoun následně přivlastnil a po několika dnech jej opatřil řádným označením své jednotky. Původní výsostné a taktické označení bylo přestříkáno a na kýlovce přibyl bílý trojúhelník – znak 429. Fighter Squadron ze svazku výše uvedené FG. Focke-Wulf byl už pod novým označením pravděpodobně přelétnut na letiště ve Schweinfurtu, odkud údajně pochází jedna z fotografií. Není to však jisté. Jeho konečný osud není jasný, ale zřejmě skončil na šrotišti.

ZBARVENÍ

Přestože jde o blízkého „příbuzného“ „červené 7“, W.Nr. 961198, jejich vzhled je poměrně rozdílný. To bylo dáno několika zdroji výroby hlavních částí stroje (trup, křídlo, ocasní plochy) ve firmě NDW.⁵⁴² Podle ostatních strojů stejného výrobce jsme pro rekonstrukci zvolili standardní odstíny RLM 74/75/76, přičemž poslední jmenovaný ve žlutošedé mutaci. Boky strupu kryla hustá spleť skvrn a celek tak působil tmavým dojmem. Skvrny byly zřejmě doplněny až u operačního útvaru, protože boky Focke-Wulfů z NDW zůstávaly z výroby světlejší.

Horní plochu křídla kryly dva odstíny bez přílišného kontrastu, předpokládáme proto použití RLM 81 a 82. Také v případě „žluté 17“ ale nejsme schopni určit přesný vzor jejich členění a zvolili jsme podobné provedení, jako u „červené 7“. Spodní plochy nesly celoplošný nástřik jedním odstínem. Naproti tomu VOP si podržela starší RLM 74 a 75.

* Ze Schweidnitz prchala 8. 5. 1945 také II./SG 77, jejíž Focke-Wulfy zamířily do Pardubic, ke zde sídlícímu Stab a III./SG 77.

OZNAČENÍ

Číslo 17 je světlé, ne však bílé, oproti červené barvě části stupačky je ale světlejší. Na žádné z fotografií není zobrazeno tmavě, předpokládáme proto jeho provedení žlutou barvou. Letoun tak působil v řadách 3. Staffel.

Vrtulový kužel obtáčí bílá spirála.

OPRAVY, POŠKOZENÍ

Stroj nese znaky po intenzivním používání, především rozsáhlé stopy po spalínách a kamuflážní nátěr je také značně opotřeben. Všimněte si oprýskaného krytu vstupu k radiostanici na pravé straně trupu. Drobné opravy povrchu nesou i výškovka a směrovka. Za zmínku stojí chybějící čelní část krytu závěsníku ETC 501, vytvářející dojem, že závěs není přichycen k trupu. Jeho upevňovací body ale byly více vzadu.

Výše uvedené skutečnosti nasvědčují, že „žlutá 17“ absolvovala bohatou operační kariéru.

Fw 190D-9, „bílá 1“, W.Nr. 400298, 1./JG 6, Würzburg

(strana 143 v tištěné publikaci)

STROJ

První zde popisovaný zástupce varianty Fw 190D-9 z I./JG 6 nesl označení prostou bílou jedničkou a I./JG 6 byla jeho jediným uživatelem. Letoun pocházel z produkce podniku WFG, stroje obdobných sériových čísel vznikaly na přelomu února a března 1945, k jednotkám se dostávaly až v průběhu března 1945. Skončil na okraji letiště ve Würzburgu, jako zdroj suvenýrů a fotografií amerických vojáků.

Sériové číslo bylo provedeno na vrcholu kýlovky z obou stran, což byl obvyklý způsob u WFG.

ZBARVENÍ

„Bílá 1“ nese naprosto standardní zbarvení Focke-Wulfů Fw 190D-9 výrobce WFG. Horní plochy trupu kryly odstíny tmavých RLM 81 a 82, boční a spodní plochy pak RLM 76. Křídlo ale mělo zjednodušené zbarvení kombinací RLM 81 a světlé RLM 76 seshora, stejné to bylo i na VOP. Nelze ale vyloučit ani RLM 81/75, přičemž odstín 75 by byl nestandardně o mnoho světlejší. Dle jiných strojů stejného producenta (například W.Nr. 400271, „černá 4“ z III./JG 2) jsme spodní plochy křídla opatřili nástřikem tmavým odstínem do poloviny profilu, je to ale pouze odhad. Vzhledem k systému kompletace letounu neexistoval ve zbarvení křídla a trupu žádný „vztah“.

Vrtulový kužel tohoto stroje neměl bílou spirálu.

OZNAČENÍ

Prostá bílá číslice „1“ před trupovým křížem tvořila jediné označení letounu. Na směrovce z levé strany je patrné bílé, rukou natřené číslo. Roztržený potah směrovky ztěžuje jeho identifikaci, nejpravděpodobněji šlo o číslo 316. Je to pozůstatek označení stroje při manipulačních letech do a ze sběrných center a k operační jednotce.

OPRAVY, POŠKOZENÍ

Na stroji nejsou patrné žádné rozsáhlejší opravy poškození, pouze na dělicí linii ocasních ploch a trupu na levé straně je oprava povrchu provedená světlou barvou.

Fw 190A-8, „žlutá 8“, W.Nr. ?, 3./JG 6, Würzburg

(strana 150 v tištěné publikaci)

STROJ

Stroj je zachycen na několika fotografiích plochy letiště, kde leží vlevo od Fw 190D-9, „bílá 4“, W.Nr. 212139. Poloha obou letadel ukazuje na jejich přistání se zataženým podvozkiem, nepoškozené vrtulové listy prozrazují, že dosednutí proběhlo s již vypnutým motorem. Takovouto praxi, tzn. záměrné poškození letounu při dosednutí, jsme už zmínili, zejména v souvislosti s jednotkami působícími pod velením H.-U. Rudela. Druhou možností je však i kolize během přistávacího manévru.

Technické provedení odpovídá standardu A-8 nebo A-9. Na pravém boku je totiž dobře patrný vstup k radiostanici FuG 16 ZY. Ten se na tuto pozici přesunul kvůli instalaci 115l trupové nádrže, uvažované pro systém GM-1, využívané ale i pro palivo. Tato úprava byla základní modifikací variant A-8 a A-9 oproti předchozím provedením.

Vzhledem ke kvalitě snímku a prozatím jeho ojedinělosti neznáme žádná další podrobnější data o tomto letounu. Jeho vzhled, tzn. provedení kamufláže a označení, je ale nestandardní a vede nás k úvaze, že se jednalo o kus, který prošel opravou v některém k tomu určeném podniku. Především jde o kombinaci kamufláže na trupu s téměř vodorovnou dělicí linií ve výši horních, vodorovných částí kříže a označení s bílou svastikou, provedenou pouze tenkým bílým lemem a černého trupového kříže s plně vynechaným prostorem jeho středu v barvě RLM 76 nebo naopak vyplněného kamuflážní barvou. Takovéto provedení je poměrně unikátní a je charakteristické pro letouny nepochybně prošlé opravou. Navíc jej žádný z podniků sériově produkujících Fw 190A (a F) v závěrečném roce války nepoužíval.

Dobrymi příklady podobně zbarvených a označených Fw 190 mohou být Fw 190A-6, „modrá 31“ od I./EKG(J)* nebo Fw 190A-7, „CT+LN“ (W.Nr. 430705) a „CT+LO“ („CT+LQ“?) (W.Nr. 430706/430708?) zanechané na letišti v Bindlachu, ale i Fw 190A-4, „černá 223“, W.Nr. 2315 zachycený ve službě u 2./JG 103 v roce 1944. Podobné provedení, jen bez vyplněného trupového kříže, nesl též opravou prošlý Fw 190F-8, W.Nr. 932569 nalezený po válce na letišti ve Wunstorfu. Je zřejmé, že uvedený způsob zbarvení a označování prochází skrze různé verze i varianty, a to se mohlo stát pouze v případě opravárenského centra. V něm totiž letoun nakonec obdržel i novou kamufláž a výsostné označení.

Opravené letouny nesloužily pouze v pomocných rolích u cvičných nebo doplňovacích jednotek, ale tento průmyslový sektor byl řádným zdrojem letadel pro operační jednotky Luftwaffe. Ještě v lednu 1945 převzala Luftwaffe pro operační službu 74 ks opravených Fw 190A-1 – A-7, 102 ks Fw 190A-8 a 5 ks Fw 190A-8/R2. V únoru to bylo 17 ks Fw 190A-1 – A-8 a 4 ks „Fw 190A-8 NL“⁵⁴³.

Výše uvedené skutečnosti nás tedy vedou k závěru, že „žlutá 8“ byla opraveným kusem. Při celkových opravách se přirozeně měnily poškozené části, zároveň ale byly nahrazovány jejich modernějšími modifikacemi. Často se tak dělo například s překrytem kabiny, který jsme při rekonstrukci letounu zvolili v jeho pozdějším, vypočítaném provedení. Na fotografii oba stroje kryty nemají, jeden však leží na zemi za „žlutou 8“. Jde právě o jeho pozdější formu, bohužel není možné určit, ke kterému Focke-Wulfu náleží (Fw 190D-9, „bílá 4“, W.Nr. 212139 nosil určité vypouklé provedení).

* Podrobný popis stroje naleznete v naší předchozí studii „Messerschmitt Bf 109s & Other Aircraft of I./EKG(J)“.

ZBARVENÍ

Jak jsme již zmínili, provedení kamufláže letounu je velice podobné jiným, lépe dokumentovaným, Fw 190, které prošly celkovou opravou. V místě kompletace obdržel stroj na trupu nástřík jedním (někdy dvěma) tmavým odstínem na trupu (pravděpodobně RLM 74/75) s poměrně rovnou dělicí linií na bocích trupu. Tato linie je porušena v místě středu trupového kříže, které zůstalo vyplněné spodní RLM 76. V případě „žluté 8“ ale byly boky trupu doplněny velkým množstvím hustě nastříkaných skvrn, jež měly pravděpodobně ztmavit světlé boky při pohledu ze vzduchu, tzn. při stání stroje na zemi. Obdobnou úpravou zřejmě prošel i dříve popisovaný Fw 190A-8, „žlutá 17“, W.Nr. 961224. Skvrny tak zcela překryly dělicí linii tmavé barvy na trupu.

V rekonstrukci jsme zvolili již zmíněné odstíny RLM 74/75, je však třeba zmínit, že letouny prošlé průmyslovou opravou dostávaly zbarvení novějšími odstíny RLM 81/82 mnohem častěji než stroje ze sériové produkce. Snad to souviselo s faktem, že opravárenská centra si držela nižší zásoby barev a tudíž zde došlo k nástupu nových odstínů dříve než u podniků masové výroby. Z černobílé fotografie ale odstíny nejsme schopni určit.

Směrovka se jeví jako světlejší. Pokud to není efekt odrazu světla při jejím vychýlení, byla pravděpodobně zbarvena světlejší RLM 75.

Horní plochy křídla nejsou viditelné, pouze VOP ukazuje běžné rozvržení kamuflážních polí. Předpokládáme jej proto i na křídle, s použitím odstínů RLM 74/75.

OZNAČENÍ

Jednoduchá číslice „8“ tvořila jediné označení letounu. To doplňovala bílá spirála na vrtulovém kuželu.

OPRAVY, POŠKOZENÍ

Stopy spalin na bocích trupu jsou značné, opět lze předjímat intenzivní operační činnost stroje. Kryt vstupu k radiostanici měl značně poškozené zbarvení, opět můžeme poukázat na podobnost se „žlutou 17“. Pro zajímavost uvedme, že díl mohl být nejen duralový, ale též dřevěný.

Fw 190D-9, W.Nr. 212139, „bílá 4“, Würzburg, 1./JG 6

(3. strana obálky v tištěné publikaci)

STROJ

Letoun byl zkompletován v pobočce firmy Focke-Wulf v Cottbusu a první let uskutečnil 27. ledna 1945 pod vedením zalétávače Jolfa Bielefelda. Pak pravděpodobně hned posílil řady I./JG 6, neboť boky trupu neukazují stopy po nějakém předchozím označení. Ve Würzburgu je tento stroj zachycen na břiše na ploše letiště, bez krytu kabiny, v zákrytu za Fw 190A-8, „žlutá 8“. Je patrný vzhůru nastavený list vrtule, levá polovina křídla byla při přistávacím manévru zlomena a překroucena. Sériové číslo pochází z „rozmezí“, odkud obdržela JG 6 i další Fw 190D-9. „Bílá 4“ skončila jako šrot na okraji letiště ve Würzburgu a několikrát se stala centrem pozujících amerických vojáků.

ZBARVENÍ

Letoun nesl standardní provedení zbarvení a označení podniku v Cottbusu. Shoduje se s několika dalšími známými Fw 190D-9 série 212xxx. Motor si ponechal původní tovární zbarvení z Junkersu (není viditelný na fotografiích, které máme k dispozici).

Provedení křížů na spodní ploše křídla – černé jádro s bílým lemem – odpovídal zvyklostem ve FW Cottbus.

OZNAČENÍ

Stejně jako v případě „bílá 1“ tvořila taktické označení pouze jednoduchá bílá číslice „4“.

Braunschweig-Waggum

Také letiště v Braunschweigu se na konci války dočkalo návštěv v podobě ulétajících německých strojů a minimálně jeden z nich, Fw 190A-8, „červená 10“, náležel s velkou pravděpodobností do sestavy 2./JG 6. Fotografie zde ale zachytily i další letouny, jako například Ju 188D(A?), „??+(zelené) YN“ (pravděpodobně z 5.(F)/122) nebo noční stíhací Ju 88G-6, „??+FB“. Přidaly se i dva Fw 190A-8, jeden bez označení, druhý s číslem 59 na boku*.

Neoznačený kus pocházel z výroby AGO, ostatně Oschersleben, sídlo AGO, se nacházel přibližně 50 km jihovýchodně. Letiště v Braunschweigu bylo zřejmě využíváno v rámci záletů nových Fw 190A-8 z AGO. Hovoří o tom záznam z letového deníku Ernsta Büchnera z 26. 3. 1945 o sedmiminutovém „I. Werkflug“ s Fw 190A-8, W.Nr. (73)9438 z Oschersleбенu do Braunschweig-Waggum.⁵⁴⁴

Na letišti Braunschweig-Waggum v předchozím období produkovala firma MIAG, resp. Luther-Werke (LTW), v licenci typ Bf 110. Jeho výroba zde měla skočit v březnu 1945⁵⁴⁵ a poslední Bf 110G-4/R8 obdržela Luftwaffe dokonce již v únoru 1945 (pravděpodobně právě z LTW)⁵⁴⁶. Přítomnost čerstvě vyrobeného Fw 190A nahrává spekulaci o využití uvolněných kapacit na letišti v Braunschweig-Waggum pro potřeby „nedaleké“ firmy AGO, tato skutečnost ale není prozatím nijak doložena.

Fw 190A-8, „červená 10“, W.Nr. 73xxxx, 2./JG 6, Braunschweig

(strana 152 v tištěné publikaci)

STROJ

Barevný snímek čtveřice letadel v Braunschweigu zobrazuje Fw 190A-8, „červená 10“ s typickým zbarvením podniku AGO. Protože i označení odpovídá jiným strojům 2./JG 6, je přiřazení letounu k této jednotce vysoce pravděpodobné. Zvláště pokud víme, že stroje tohoto producenta používala I./JG 6 nejčastěji.

Na tmavých částech spodní plochy křídla je dobře viditelné značné zašpinění odletujícím bahnem. Je to společný znak mnoha letadel JG 6 obou Gruppe. Plochy letišť v Liberci a Kummeru byly v době odletu 8. května 1945 značně podmaččené.

ZBARVENÍ

Již dříve popsané charakteristické zbarvení podniku AGO v Oschersleбенu je patrné na téměř ideálním bočním pohledu. Směrovka nesla nástřík RLM 76 v řádném žlutošedém odstínu, zatímco zbytek trupu měl RLM 76 ve žlutošedé variantě. I odstíny RLM 81 a 82 byly v AGO na Fw 190A-8 obvyklé.

Spodní plochy křídla zůstaly bez nátěru, pouze tmavší z kamuflážních barev překryla náběžnou hranu a část plochy až přibližně k hlavnímu nosníku křídla. V tomto případě už na horních plochách předpokládáme použití tmavší kombinace RLM 81/82. Za zmínku stojí zbarvení krytů podvozkových noh. Můžeme jej interpretovat jako slabý nástřík RLM 76 nebo ponechání dílu v barvě kovu. Plátěné krytky upevňovacích šroubů krytu byly ale přetřeny (zatmeleny?) tmavě šedou nebo červenou barvou (tmelem?).

* V případě Fw 190A-8 s označením „59“ se pravděpodobně jednalo o zkušební stroj. Vzhledem ke třem zakrytým otvorům na levé straně za kokpitem se možná účastnil testů zbraní SG 113 nebo SG 116.

OZNAČENÍ

Taktické označení tvořené červenou desítkou nevybočuje ze zvyklostí jednotky. Leží ale na skvrně světle žlutomodré barvy, evidentně překrývající nějaké dřívější číslo. Barva skvrny se shoduje se stejným použitým odstínem u „červené 5“ a pravděpodobně i „červené 7“ (obdobně též na Fw 190D-9, „červená 1“ v Plauen, „<“ z Fürthu a Fw 190A-8, „žlutá 15“ v Liberci).

Černý vrtulový kužel nesl bílou spirálu.

Liberec

Na domovské základně I./JG 6 zůstaly pravděpodobně pouze letouny, které nebyly schopny přeletu do spojeneckého zajetí nebo pro ně jednoduše nezbylo palivo. Německý personál se je zřejmě pokusil zničit nebo alespoň poškodit. Nicméně příčinu jejich devastace nejsme schopni určit, protože jak víme, 9. 5. 1945 útočilo na letiště ruské letectvo a hlásilo zde několik zničených a poškozených letadel.

Fotografie z Libereckého letiště tak prozatím odhalily přítomnost tří Fw 190A a tří Fw 190D v poměrně zachovalém stavu, ale snímky z pozdějšího období ukazují v místech shromážděných vraků další části Focke-Wulfů 190. Není však možné rozhodnout, zda náhodou nepocházejí z výše zmíněných letadel, která pravděpodobně posloužila jako výukové pomůcky po válce zde zřízené Vojenské odborné škole leteckých mechaniků (VOŠLM).

Fw 190A-9/(R11 ?), „žlutá 1“, W.Nr. 980571, 3./JG 6, Liberec

(strana 155 v tištěné publikaci)

STROJ

„Žlutá 1“ se, spolu s nejvíce zachovanými letadly, stala předmětem fotografování před třemi hangáry společnosti WFG na severní straně letiště. Stroje sem byly svezeny z celé plochy letiště a jeho rozptylových ploch a fotografie, většinou frekventantů prvního ročníku VOŠLM, pocházejí z poloviny až konce roku 1945. Při opuštění základny se nacházely na jiných místech, a to je pravděpodobně zachránilo před totálním zničením.

Dobře čitelné sériové číslo stroje prozrazuje, že „žlutá 1“ byla jedním z posledních exemplářů Fw 190A-9 podniku NDW, jenž se dostal k operačním jednotkám. Zkompletován byl někdy na konci ledna 1945, protože například zálet W.Nr. 980582 proběhl 16. 2. 1945.⁵⁴⁷ Různé zdroje připisují podniku v rozmezí čísel 980541–980590 kompletaci subverze R11, určenou pro operace za ztížených letových podmínek.⁵⁴⁸ Vybavení Fw 190A-9/R11 bylo oproti běžnému provedení doplněno o „autopilota“ PKS 12b, radiovybavení „Hermine“ (FuG 125) a vyhřívání skel čelního štítu. Instalace je ale zvnějšku téměř neidentifikovatelná, a tak nemůžeme tvrdit, že je W.Nr. 980571 nosil. Podle dostupných informací se JG 6 operací s využitím uvedených zařízení neúčastnila.

Na levé straně trupu, nad aerodynamickým přechodem křídlo-trup pod stupačkou, jsou patrně proražené otvory skrze potah, velice podobné poškození na Fw 190D-9, W.Nr. 211929. Pravděpodobně šlo o poškození v místě palivové nádrže, způsobené personálem před opuštěním letiště. Nelze vyloučit, že šlo o snahu stroj zapálit.

ZBARVENÍ

Při rekonstrukci zbarvení „žluté 1“ jsme vycházeli ze znalostí o letounech od stejného výrobce. Provedení se v obecných prvcích („styl“ kamufláže, typy výsostného označení) skutečně téměř neliší. Rekonstrukce pracuje s odstíny RLM 74/75 (jako u dříve popsaných Fw 190 z NDW), byť nemůžeme vyloučit použití RLM 81 v případě tmavšího nebo RLM 82 u světlejšího odstínu. Prozatím

ale zřejmý důkaz o zavedení nových odstínů v okruhu subdodavatelů trupů podniku NDW chybí.

Horní plochy nejsou z dochovaných snímků patrné. Pokud vezmeme v úvahu podobnost mezi letouny stejných sérií, lze při rekonstrukci vzhledu vycházet například z fotografií W.Nr. 980342 ze Stab/JG 4, zanechaného na letišti v Ghotě. Je na nich viditelný běžný kamuflážní vzor horních ploch Fw 190, doplněný několika nestandardními skvrnami.

OZNAČENÍ

Číslice „1“ stála před vstupním panelem k vybavení trupu (na levém boku), jak to, i když ne zcela jasně, ukazuje dochovaná fotografie. Před číslicí je jednolitá plocha, což by mohla být skvrna světlé barvy zakrývající nějaké předchozí označení. S tímto způsobem jsme se u I./JG 6 již několikrát setkali.

Nelze zcela vyloučit i možnost, že číslice byla provedena v modré barvě, tzn. barvě 4. Staffel. Jak jsme ale několikrát zmínili, tako Staffel byla oficiálně v organizaci jednotek Luftwaffe zrušena rozkazem z 8. 2. 1945. Protože tento letoun přibyl k jednotce později (vzhledem k datu jeho výroby), je použití modré barvy nepravděpodobné.

Vrtulový kužel kryla černá barva s bílou spirálou.

OPRAVY, POŠKOZENÍ

Snímky ukazují stav stroje z léta až podzimu 1945, kdy už neměl kryt kabiny. Někaká zřejmá poškození provozem ale nejsou viditelná.

Fw 190A-8, „červená(?) 9“, W.Nr. 73xxxx, 2./JG 6, Liberec

(strana 158 v tištěné publikaci)

STROJ

Vrak tohoto Fw 190A-8 zůstal na severním okraji libereckého letiště, vně obvodu letiště, poblíž domu... Zničen mohl být při sovětských útocích na letiště 9. 5. 1945, protože stál na poměrně otevřené ploše. Poloha zbytků stroje svědčí o výbuchu v místě palivové nádrže a totální destrukci draku.

ZBARVENÍ

Můžeme bezpečně tvrdit, že i tento Focke-Wulf pocházel z podniku AGO v Oschersleben, což potvrzuje provedení jeho zbarvení. Nese veškeré dříve popsané znaky tohoto výrobce a byly proto použity při rekonstrukci, včetně odstínů barev.

Kryty podvozku se zdají být bez náteru, k čemuž přispívá i absence popisky s polohou a hodnotami tlaků tlumičů pro různá zatížení.

OZNAČENÍ

Na boku trupu je viditelné číslo „9“. Určení jeho barevnosti ale provází dříve popsané obtíže identifikace odstínu z černobílé fotografie. V úvahu musíme brát barvu žlutou a červenou, v tomto případě ale nemáme k dispozici žádnou referenci. Barva čísla je navíc nejednotná, snad v důsledku poškození při destrukci stroje. Pro rekonstrukci jsme zvolili červenou barvu 2. Staffel, nelze ale vyloučit žlutou, označující 3. Staffel.

Fw 190A-8, „žlutá 15“, W.Nr. ?, 3./JG 6, Liberec

(strana 160 v tištěné publikaci)

STROJ

Druhý, poměrně zachovalý Focke-Wulf Fw 190A stál ve vyrovnané řadě shromážděných německých letadel před hangáry WFG, mezi Fw 190D-9, „červená 3“ a Fw 190A-9, „žlutá 1“, W.Nr. 980571.

Fotografie jej nezobrazují příliš zřetelně, takže k jeho původu nejsme schopni nic dodat. Rozsáhlá poškození zbarvení na levém boku trupu a odchylky od běžného zbarvení motorového krytu naznačují, že snad utrpěl více defektů a zůstal v letu neschopném stavu na letišti v Liberci. Neobvyklosti však mohou na druhou stranu svědčit i o snaze zachovat letoun v operačním stavu co nejdéle.

ZBARVENÍ

Zbarvení bohužel neukazuje na nějakého konkrétního výrobce. Navíc jsou tu výše popsána poškození nátěru před čelním štítkem, pod kokpitem a nad manipulačním otvorem vstupu k radiostanici, ztěžující identifikaci. Je zřejmé, že kýlovka a směrovka byla pokryta hustou spleť skvrn, stejně jako spodní část ocasní sekce.

Motorový kryt byl sestaven z několika barevně odlišných prvků. Čelní pancéřový prstenec nesl běžné zbarvení, podobné například strojům z AGO. Spodní a boční kryty se ale zdají být zcela bez nátěru a nenavazují na čelní prstenec. Horní levý kryt byl tmavý, ale ve své přední horní části měl světlou, téměř kruhovou skvrnu. Neumíme prozatím vysvětlit, jakým způsobem nebo proč vznikla. Její přítomnost je ale potvrzena na dvou nezávislých fotografiích. Jak jsme již uvedli, celek působí dojmem letounu sestaveného za pomoci všech dostupných dílů, barevně navzájem nesourodých.

Křídlo mělo seshora pravděpodobně standardní nástřik odstínu RLM 74/75, spodní plochy zůstaly bez barvy. Pouze náběžná hrana a část náběžné hrany profilu kryla tmavší z kamuflážních barev.

Fw 190D-9, „červená 3“, W.Nr. 500xxx, 2./JG 6, Liberec

(strana 162 v tištěné publikaci)

STROJ

Nejlépe fotograficky podloženým letounem je Fw 190D-9, „červená 3“ z produkce podniku MME. Stal se vděčným objektem frekventantů VOŠLM, jedinou neznámou zůstává jeho sériové číslo. Letounu jsme se obšírněji věnovali v naší jiné práci, zde jsme jej však mylně interpretovali jako „žlutou 3“. Nové snímky odhalily zajímavou část jeho historie, neboť pohled na horní plochu levé poloviny křídla ukazuje rozsáhlé, ale opravené, poškození potahu. Letoun byl evidentně intenzivně operačně využíván, o tom svědčí i stav ostatního povrchu stroje a také evidentně vyměněný motor.

ZBARVENÍ

Standardní provedení zbarvení z podniku MME je narušeno pouze provedením zbarvení motoru. Výrobce MME měl ve zvyku sjednocovat zbarvení trupu a motorové sekce, která přicházela z výroby u Junkersu jako funkční celek, včetně krytů s ochranným nástřikem. V případě „červené 3“ ale nesla motorová část rozdílně provedené zbarvení, a to včetně odstínu tmavší barvy. Navíc, dělicí linie tmavé a světlé barvy leží neobvykle nízko. Na motoru předpokládáme použití RLM 71/76, zatímco trup nesl RLM 81/82 a 76 (ve žlutošedém odstínu). Dle našeho názoru toto ukazuje na provedenou výměnu celé pohonné jednotky.

Křídlo neslo zjednodušené zbarvení RLM 81/76, s částí RLM 81 přetaženou na spodní plochu, VOP nejsou bohužel viditelné. Nemůžeme ale zcela vyloučit i použití dvojice RLM 81/75 nebo dokonce RLM 74/75. Identifikace je v podstatě nemožná a určit z černobílé fotografie rozdíl mezi RLM 81 a RLM 74 neumíme. Tato nejednoznačnost se týká i většiny ostatních Fw 190D-9 z MME. Pro rekonstrukci jsme použili prvně jmenovanou, vycházíme z předpokladu, že se jednalo o pozdně vyrobený kus Fw 190D-9.

Vrtulový kužel opatřil personál I./JG 6 běžnou bílou spirálou na černém podkladu.

OZNAČENÍ

Porovnáním barevnosti označení tohoto stroje s Fw 190A-8, „15“, který stojí v pozadí, se přikláníme k názoru, že letoun působil u jednotky jako „červená 3“. Provedení čísla odpovídá zvyklostem JG 6.

OPRAVY, POŠKOZENÍ

Už jsme komentovali opravu potahu na levé polovině křídla, která byla následně opatřena nátěrem tmavou barvou. Ze spodní strany je příslušná část křídla naopak světlejší, narušující tmavé zbarvení. Zde předpokládáme, že část zůstala v barvě materiálu opravy. Poškození ale můžeme nalézt i na dobře viditelné levé náběžné hraně, včetně promáčklín a oprav stejnou tmavou barvou. Celá hrana dále vykazuje silné opotřebení tmavé kamuflážní barvy.

Samozřejmě zde musíme brát v úvahu, že letoun byl fotografován až po válce, kdy se ocitl v „péči“ frekventantů prvního ročníku VOŠLM. Výše zmíněná poškození jsou ale rázu spíše operačního, než výsledkem „pozornosti“ poválečného československého personálu. Charakter oprav vede k úvaze, že křídlo bylo při nějakém operačním nasazení zcela prostřeleno. Zda to bylo dílem protiletadlového dělostřelectva nebo nepřátelských stíhačů, ale nelze určit.

II./JG 6

Také ve druhé Gruppe bylo striktně dodržováno barevné rozlišení taktického označení letadel. Barvy byly podobné, neshodovaly se však zcela s I. Gruppe.

5. Staffel – bílá
6. Staffel – černá
7. Staffel – žlutá
8. Staffel – modrá

Rozdílný byl i přístup personálu II. Gruppe k lemování označení. Z fotografií je zřejmé, že nějaký lem využívaly tři Staffel – bílý zvýrazňoval čísla 8. Staffel a černý pak označení strojů u 5. a 7. Staffel. Jen černá čísla 6. Staffel zůstala bez něj.

Štábní letouny II./JG 6 jsou poměrně dobře doloženy dvěma příklady a způsob provedení symbolů velitelských strojů je tedy zřejmý. Zde odkazujeme na stroje Fw 190D-9, W.Nr. 211092 a W.Nr. 211934 zpracované v našich dřívějších publikacích.⁵⁴⁹ Na stejném místě naleznete i rekonstrukce dalších devíti Fw 190D-9 pocházejících prokazatelně z II./JG 6.

Halle

Výjimku učiníme u dvou letadel, Fw 190D-9, „černá 3“ a „černá 8“, která 8. května 1945 přistála na letišti v Halle a u kterých víme jistě, že vzlétla z Kummeru. Vzhledem k nově nabytým dokumentům a skutečnosti, že známe jejich piloty, si dle našeho názoru zaslouží podrobnější popis.

Fw 190D-9, „černá 3“, W.Nr. 601090, 6./JG 6, Halle,

Ofw. Hermy Härtel

(strana 169 v tištěné publikaci)

STROJ

Svůj poslední let uskutečnil Fw 190D-9, „černá 3“ v poslední den války 8. 5. 1945, kdy s ním v 16:55 Ofw. Hermy Härtel vzlétl z Kummeru a v 17:50 na dosedl plochu letiště v Halle. Härtel tento letoun pilotoval už 5. 5. 1945 při přeletu z Görlitz do Alt Kemnitz a také při transferu z Alt Kemnitz do Kummeru ráno 8. 5. 1945.⁵⁵⁰ Další záznamy o Fw 190D-9 s označením „3“ už v jeho letovém deníku nejsou, stejně jako u ostatních, nám známých, pilotů JG 6.

Nové fotografie umožňují identifikaci jeho sériového čísla, nyní tedy víme, že pocházel z počátku výrobního bloku 601 a v podniku

GFW byl dokončen někdy na konci února 1945.* Zálet mohl proběhnout na počátku března 1945, protože letouny se sériovými čísly z okolí 601090 má právě v tomto období ve svém letovém zápisníku uveden Uffz. Johann Böhm. Ten provádl pro podnik GFW „Einfliegen“ na letišti v Eschwege. Například W.Nr. 601087, 601094 a 601097 zvedl do vzduchu poprvé 7. 3., W.Nr. 601080, 601084 a 601091 pak 14. 3. 1945.⁵⁵¹ Zároveň bylo mezi 11. a 17. březnem 1945 patnáct strojů okolních sériových čísel přiděleno firmě Daimler-Benz pro zástavbu motoru DB 603E.⁵⁵² Vznik „černé 3“, W.Nr. 601090 je tak poměrně přesně určen.

Do které jednotky letoun po výrobě zamířil, nevíme. Z jeho vzhledu je zřejmé, že před tím, než u 6./JG 6 obdržel definitivní černou trojku, již pod jiným označením sloužil. Můžeme se na chvíli pustit na tenký led spekulací a pokusit se odhalit možné předchozí uživatele. Není pravděpodobné, že by stroj přišel od některého útvaru na západní frontě. Tyto jednotky používaly identifikační barevné pruhy před ocasními plochami a po nich není na „černé 3“ žádná stopa. K 6./JG 6 nepřibyl ani po průmyslové opravě, protože by předchozí označení zmizelo během tohoto procesu. V úvahu tak přichází nějaká jednotka východní fronty a zde mnoho možností nezbývá. Stab/JG 3 a IV./JG 3 neměly důvod se svých strojů zbavovat, a navíc působily v severní části fronty. Předání by bylo komplikované. Stejně tak nepřipadá v úvahu IV./JG 51, ta navíc používala symbol Gruppe za trupovým křížem. Musel by být patrný po jeho přetření. Další útvary, například Stab/JG 1, Stab/JG 4 nebo Stab/JG 11 používaly typ pouze v několika kusech** a určitě by se na skvrně zakrývající původní marking projevil charakteristický tvar označení štábních strojů – klín. Nejpravděpodobnější se tak jeví možnost přeražení letounu v rámci vlastní JG 6. Budto od I. Gruppe, nebo od jiné Staffel Gruppe druhé. Zde se opět nabízí akt zrušení čtvrtých Staffel na počátku února 1945, jenomže právě u II./JG 6 víme, že letouny 8./JG 6 do konce války nepřeznačila a používala je dál s původním modrým, bíle lemovaným označením. Je tedy možné, že W.Nr. 601090 byl přeražen k 6./JG 6 od I./JG 6, kde používal označení číslem 17. Znovu ale upozorňujeme, že se jedná o naši čistou spekulaci.

V každém případě Hermý Härtel přivedl Fw 190D-9, W.Nr. 601090 pod označením „černá 3“ v poslední den války na letiště v Halle, kde byl zajat americkými vojáky. Tím skončila přibližně dvouměsíční operační kariéra stroje. Ten poté zůstal na letišti a stal se postupně zdrojem suvenýrů amerických vojáků. Nakonec jej ukořistila sovětská vojska, když se Američané stáhli zpět na demarkační linii dohodnutou mezi Spojenci a Halle připadlo do záboru Sovětů.

ZBARVENÍ

Vzhled stroje odpovídá zvyklostem podniku GFW pro typ Fw 190. Trup kryla kombinace dvou tmavých odstínů seshora a světlá RLM 76 zespoda. Boky a SOP obdržely velké množství skvrn, celek tak působil tmavě. Motor si ponechal zbarvení od výrobce, tzn. firmy Junkers, s tmavým vrškem (snad RLM 70 nebo 71) a světlým spodkem (RLM 76) s poměrně ostrou dělicí linií. Spodní krycí plech motoru byl žlutý, což dokládají barevné fotografie z letiště Halle. Účel tohoto barevného prvku neznáme, pocházel ale už od výrobce. Lze jej totiž nalézt i na nedokončených kusech Fw 190D-9 zanechaných v Eschwege, například W.Nr. 601444. Snad šlo o vnitropodnikové upozornění na stav a připravenost letounu například k záletu nebo předání.

* Identifikace čísla 601090 byla tedy v publikaci The Focke-Wulf Fw 190 Dora od Jerryho Crandalla správná. Naopak námi předpokládané číslo 600422 neodpovídalo skutečnosti.

** Komentujeme typové vybavení útvarů na konci března 1945.

Horní plochy obdržely zbarvení ve standardním schématu pro Fw 190, dělicí linie ale byly vlnovité, což bylo charakteristické právě pro firmu GFW. Spodní plochy měly nástřík RLM 76 pouze do místa největší tloušťky profilu, tzn. zhruba po příčné trámce křížů.

Použité odstíny barev se u tohoto stroje určitě shodovaly s „bratrským“ W.Nr. 601088, „<1“ ze Stab IV./JG 51, který byl po válce ukořistěn americkými vojsky ve Flensburgu a dochoval se do dnešních dní. Protože existují barevné fotografie z doby jeho uskladnění v depozitářích NASM,⁵⁵³ můžeme se na ně odvolat. Přesná identifikace odstínů je (samozřejmě) komplikovaná, obdobně, jako tomu bylo u barevných snímků Fw 190A-9, „červená 5“. V naší předešlé práci o zbarvování Fw 190D jsme je identifikovali jako RLM 81 s částečným přestříkáním RLM 82. Nicméně barva na trupu (fotografie jiných částí se nedochovaly) se po dalším studiu jeví spíše jako tmavě šedá.*** Stav částí stroje při fotografování nebyl ideální a na povrchu zůstaly stopy jak úprav zbarvení provedených po válce Američany, tak i zakrytí (lepicích pásek) během transportu z Evropy do USA. Tmavě šedá barva ale naprosto souhlasí s odstíny na jiném Fw 190 z produkce stejného výrobce. Byl jím Fw 190A-8/R2, „bílá 11“, W.Nr. 681497 od II.(Sturm)/JG 4 sestřelený během operace „Bodenplatte“. Dvojice šedých odstínů je identifikována jako RLM 74 a 75, přičemž RLM 74 je velice tmavá (oproti etalonům v předpisech L.Dv. 521/1⁵⁵⁴) a RLM 75 naopak mnohem světlejší. W.Nr. 681497 byl sice vyroben už mezi červencem a srpnem 1944, ale jeho přínos k tématu je v tom, že ukazuje používané odstíny kamuflážních barev u GFW.

Není vyloučeno, zdá se to naopak pravděpodobné, že podnik GFW používal starší odstíny ještě v únoru 1945, kdy byly kompletovány Fw 190D-9 zmíněných čísel****. Chování výrobců bylo přísně účelové a s žádným materiálem se neplýtvalo. To platilo i pro kamuflážní barvy, kdy se spotřebovávaly všechny zásoby, které byly k dispozici. A to i v případě, že již byly v užití a oběhu barvy nových odstínů. Takto se starší RLM 74/75 v mnoha případech udržely ve výrobě až do samého konce války. Příklady můžeme uvést u Bf 109G-14/AS z Mtt Regensburg, Bf 109G-10/R2 z WNF (fotografii takového stroje naleznete u popisu „červené 5“), známy jsou ale i snímky Focke-Wulfů Fw 190 s šedými RLM 74/75 z konce války. Například Fw 190A-8, „bílá 17“ z letiště Berlín-Tempelhof, nebo zde komentované Fw 190A, „červená 5“, „červená 7“ nebo „žlutá 17“. Původní dlouhou dobu používané odstíny RLM 74/75 se udržely ve výrobě mnohem delší dobu, než bylo plánováno.

S odkazem na W.Nr. 601088 jsme proto pro zbarvení trupu použili odstíny RLM 74/75, přičemž světlejší RLM 75 zde není téměř aplikována. Použití kombinace RLM 74/75 na křídle nahraává vysoký kontrast obou odstínů, přitom ale světlejší z nich není spodní RLM 76. Na náběžné hraně je totiž patrná dělicí linie mezi spodním a oběma horními odstíny. Stejnými odstíny byly nastříkány i vodorovné ocasní plochy. Tmavší zbarvení mají pouze koncové oblouky křídla.

OZNAČENÍ

Jak již bylo uvedeno, černé taktické označení stroje bylo provedeno na skvrně světlé barvy, zakrývající původní číslo. Podle tvaru skvrny operoval stroj dříve pod číslem „17“. Symbol II. Gruppe ani taktické označení nemají žádný lem, barva tedy byla černá. Pozice symbolu vůči trupovému kříži nebyla na obou stranách stejná. Na pravé straně byl níže.

*** Neshodujeme se tedy se závěry z naší předešlé studie.

**** Pravděpodobně to však u GFW nevydrželo až do konce výroby. Více se budeme tématu věnovat v další části studie o zbarvování Fw 190D.

OPRAVY, OPOTŘEBENÍ PROVOZEM

Operační provoz se na stroji podepsal na běžných místech. Především šlo o nástupní a obslužné plochy u kořenů křídel, kde kamufláž doslova zmizela. Znovu se vracíme k častému faktu, že letouny JG 6, které ulétly do zajetí, nesly ve většině silné znečištění bahnem, což svědčí o skutečně polních podmínkách jak v Kummeru, tak i Liberici.

Fw 190D-9, „černá 8“, W.Nr. 500581, 6./JG 6, Halle

(strana 176 v tištěné publikaci)

STROJ

Několik nových fotografií „černé 8“ umožnilo definitivní potvrzení sérového čísla na 500581. Existují i detailní záběry na pravou stranu kýlovky (nemáme je k dispozici k tisku), při jejich pečlivém studiu ale zjistíme, že předposlední číslice „8“ je uprostřed nedbale provedena a jeví se jako „0“. Boční linie svislých částí ale ukazují probrání charakteristické pro osmičku.

Stroj uvedeného výrobního čísla vznikl v továrně MME někdy v lednu 1945, pocházel tedy z druhého měsíce produkce typu u této firmy. Zálet následoval v únoru 1945, pak byl stroj předán Luftwaffe a přidělen jednotce. Zda se tak stalo přesunem přes distribuční centrum nebo byl vyzvednut přímo v Erfurtu, nevíme. Druhou možnost jsme již komentovali na příkladu převozu Fw 190D(-9) Karlem Hoffmannem 5. 3. 1945 z letiště Erfurt-Nord.⁵⁵⁵ V každém případě byla 6./JG 6 jediným uživatelem stroje a strávil zde celou svoji operační kariéru.

Mimo již uvedený poslední let z Kummeru do Halle v posledním den války (mezi 17:00–17:45) máme ještě další záznamy o jeho použití. Karl Hoffmann jej pilotoval i 2. 5. 1945 během přeletu Görlitz – Alt Kemnitz a také 8. 5. 1945 při ranním přesunu z Alt Kemnitz do Kummeru (zde je v jeho deníku uvedeno nesprávné datum 6. 5. 1945). Focke-Wulf s označením „8“ ale používal i Hermy Härtel. I když si nepoznamenal barvu označení, je možné, že se jednalo o stejný letoun. Za jeho řízením seděl 27. 4. 1945 při operačním letu a přesunu z Kummeru do Görlitz mezi 14:35–15:15 a dále o dva dny později 29. 4. 1945 během svého posledního operačního letu z Görlitz mezi 13:05–14:05.⁵⁵⁶ Pravděpodobně tak „černou 8“ využívali oba piloti, jejichž osudy jsme sledovali.

Jak v případě „černé 8“, tak i „černé 3“, zůstává zajímavou otázkou fakt, zda se jednalo o stroje zmíněné v hlášení pilotů 22. FS. Ti „nárokovali“ dva Fw 190 (v hlášení nadřídzeného celku jsou uvedeny jako Fw 190D), které přinutili k přistání v Halle. Podrobné hlášení některého z pilotů hlídky nemáme k dispozici, nevíme tak, zda německé stroje letěly spolu nebo se jednalo o dvě oddělené akce při jednom nasazení letky devíti P-47. Budeme-li pracovat se zaznamenanými časy pilotů Fw 190D-9, není vyloučeno, že šlo právě o tyto dva případy. Härtel let vymezil časovým úsekem 16:55–17:50, Hoffmann pak 17:00–17:45. To znamená, že ve vzduchu byli prakticky současně a nelze tak vyloučit možnost společného letu. Odchylky pěti minut v zápise nejsou nijak v rozporu. O ostatních Fw 190D-9 ze II./JG 6 z Halle ale nemáme žádné informace a nemůžeme se tak přiklonit k žádnému scénáři. Musíme tak počkat buďto na odhalení větších podrobností o hlídce Thunderboltů z 22. FS, nebo záznamů o přeletu „bílé 10“ a „modré 9“ do Halle.

ZBARVENÍ

Ve zbarvení stroje lze nalézt všechny charakteristické znaky produkce firmy MME. Jak ve „stylu“ provedení kamufláže, tak i v použitých barvách. „Černá 8“ byla dokonce zachycena na barevný film americké armády, pořízený na letišti v Halle.⁵⁵⁷ Vzhledem k tomu a existenci několika barevných snímků letadel MME, je celkem

jasné, že firma již v době výroby W.Nr. 500581 používala nové odstíny barev RLM 81 a 82 na trupu, spodní a boční plochy pak RLM 76 ve žlutošedém provedení.

Vysoký kontrast odstínů na horní ploše křídla ale vede k úvaze o kombinaci RLM 81/76, RLM 81/75 nebo RLM 74/75. Tmavší z odstínů, a platí to pro většinu Fw 190D-9 z MME, pak zasahuje až do úrovně největší tloušťky profilu zespodu. Zbytek plochy pak byl bez nátěru. Poměrně hodně materiálů je k dispozici na „bratrský“ W.Nr. 500570, „modrá 12“ z ex-8./JG 6 a zbarvení obou strojů muselo být stejné. Vyjdeme-li z této podobnosti v případě křídla, pak se přikláníme k odstínům RLM 74/75*, s tmavším provedením RLM 74.

Z fotografií je patrné, že levý kryt motoru v okolí výfuků nesl černé zbarvení, což je ale typické pouze pro stroje z produkce mateřské firmy Focke-Wulf. I provedení dělicí linie neodpovídá. Přejít je zde měkký, spíše ve formě skvrn. Kryt tedy pocházel z jiného stroje. Také dělicí linie mezi spodním a horními odstíny při přechodu z krytu chladiče na kryt motoru nenavazuje plynule. Nejenom vlevo, ale i na pravé straně. Celý kryt motoru, na obou stranách a vzhledem k jeho konstrukci i nahoře a dole, nebyl původní a byl sestaven z různých částí. Vše nasvědčuje o rozsáhlém zásahu v oblasti motoru, snad o jeho výměně a následném zakrytí „všemi dostupnými prostředky“.

OPRAVY A OPOTŘEBENÍ PROVOZEM

Největší úpravou byla pochopitelně výše zmíněná možná výměna motoru. Drobné opravy potahu jsou patrné na horní straně levé poloviny křídla a také kryt kulometů před čelním štítkem vykazuje plochy odloupaného nátěru.

Na levé straně trupu lze rozeznat dva průstřely malou ráží, jeden pod číslicí taktického označení, druhý v trupovém kříži. Nejsme schopni posoudit, zda s nimi „černá 8“ přiletěla již do Halle, ale s větší pravděpodobností to byl výsledek střelby amerických vojáků na letoun zanechaný na letišti.

Kummer

Poslední základnou II./JG 6, operující ve svazku Gefechtsverband Rudel, bylo letiště Kummer u Mimone (nazývané též Hradčany). Po odletu velké části strojů II./JG 6 a také SG 2, do spojeneckého zajetí, zde zůstalo poměrně velké množství techniky a letadel a české vojenské orgány vyhotovily už 15. 5. 1945 jejich podrobný seznam.⁵⁵⁸ Dokument je poplatný spěchu a znalostem vykonavatelů, takže identifikace typů letadel je velice nepřesná. Stíhací a bitevní Fw 190 jsou zde popisovány jako „lehký bombardovací stroj“, Junkersy Ju 87 jako „dvoumístné pozorovací stroje“ nebo, stejně jako Fw 190, naleznou se zde i „bombardovací stroje“ (opět Ju 87) nebo „pozorovací stroje“ (zřejmě Fi 156). Letouny jsou identifikovány svými sériovými čísly, v některých případech ale došlo k omylům a za označení je vydávána popiska plnění paliva „C3/100“ nebo část označení SG 2, tzn. „T6“. Dokument je to ale ojedinělý.

V soupisu celkem čtyřiceti letadel, z toho šesti zcela zničených požárem, lze bezpečně určit pět Fw 190D-9 sériových čísel W.Nr. 211099, 211918, 212162, 500410 a 500428. Předpokládáme, že všechny z produkce firmy Focke-Wulf náležely do II./JG 6. U dvou jmenovaných pocházejících z výroby v MME to nelze stoprocentně tvrdit, protože minimálně jeden z nich byl zařazen ke Stab/SG 2 (viz třetí strana obálky).

* Opět se zde lišíme od našich závěrů ze studie o zbarvování Fw 190D. Vysvětlení bude podrobněji rozebráno v pokračování titulu.

STROJ

Dva snímky zachycují Fw 190D-9, „modrá 6“ v řadě zanechaných Fw 190F, D a Ju 87D a G. Provedení kamufláže potvrzuje, že šlo o stroj vyrobený mateřskou firmou Focke-Wulf (pravděpodobně v pobočce Sorau), přiřadit mu ale konkrétní sériové číslo z trojice 211099, 211918 a 212162 není možné. Provedení zbarvení se totiž po celou dobu produkce téměř neměnilo.

Bílý lem taktického označení znamená, že jeho barva byla tmavě modrá. To řadí letoun do 8. Staffel, ale jak již bylo několikrát uvedeno, ta přestala 8. února 1945 existovat. Stroj evidentně zůstal v řadách II. Gruppe, ale konkrétní Staffel známa není.

Vzhled nenaznačuje nějaké zásadní poškození letounu. Jeho zanechání na letišti bylo způsobeno buďto nějakou technickou závadou, nebo prostým nedostatkem paliva pro úlet. Za zmínku stojí značné stopy spalín z motoru na bocích trupu, což naznačuje intenzivní použití letounu v provozu.

ZBARVENÍ

Fotografie potvrzují, že letoun nesl standardní provedení kamufláže aplikované firmou Focke-Wulf v Sorau. Použité odstíny barev RLM 81 a 82 na horních plochách odpovídají jejich nízkému kontrastu na černobílých fotografiích. Spodní plochy kryla RLM 76.

V naprosté většině nosily stroje z Focke-Wulfu černě zbarvený krycí plech okolo výfuků motoru, v tomto případě ale černá barva chybí. Přitom kamufláž krycích plechů motoru „přirozeně“ navazuje na zbytek trupu, motor (krycí plechy) tedy nebyly měněny.

Vrtulový kužel nesl běžnou bílou spirálu na černém podkladu.

OZNAČENÍ

Nekvalitní, ale o to důležitější fotografie dokládá, že taktickým označením stroje byla modrá, bíle lemovaná šestka. Za trupovým křížem jistě následovalo i vodorovné označení II. Gruppe.

OPRAVY, POŠKOZENÍ

Pravá strana rámu čelního štítu má oprýskaný nátěr a pod VOP je tmavá skvrna opraveného nátěru.

Přílohy

Příloha 2

Sestřel Bruno Worma ve světle dokumentů

Ztráta Lt. Bruno Worma z 21. března 1945 by nijak nevybočovala z rámce dění nasazení JG 6 na východní frontě. Protože však byla shodou okolností nadstandardně zaznamenána ze sovětské strany a přítomny byly významné osobnosti sovětského letectva, lze nalézt několik líčení sestřelu tohoto pilota I./JG 6. Zároveň je velice zajímavé sledovat, jak se s událostí pracovalo v dokumentech různých úrovní a nakonec i v poválečné propagandistické literatuře.

Nejprve nechme hovořit strohá německá hlášení. Ve výkazu činnosti Lfl.Kdo.6 z tohoto dne provedla I./JG 6 svými osmi Fw 190: „Stíhací průzkum/monitorování v prostoru Glogau. Nad Glogau žádný střet s nepřítelem, na zpátečním letu byla na letišti Lüben zničena bombardovací náletem postavení flaku. Při 20 náletech u Triebel a na automobilové dílny byly zničeny 4 nákladní auta, jeden motocykl a 26 povozů.“⁵⁵⁹ Doplňme ještě, že ve vzduchu byla i 8./JG 6, která vyslala šest svých Fw 190 na Jabo akci jižně od Grottkau. Zde nálety a pumami napadla provoz na cestách, výsledky byly hodnoceny jako dobré.

Ve ztrátách Lfl.Kdo.6 tohoto dne je mezi jinými uveden jediný příslušník JG 6, nezvěstný „Lt. Bruno Worm (I./JG 6)“. U ztrát techniky se k němu váže záznam: „1 Fw 190 (I./JG 6) pravděpodobně sestřelen ve vzdušném souboji. Podrobnosti ještě nedorazily.“ Zbývající ztráty tohoto dne zahrnovaly pouze Bf 109 a pocházely z jednotek I./JG 51, I./JG 77, III./JG 77 a průzkumné I./NAG15.⁵⁶⁰

Další údaje přinášejí souhrnná hlášení ztrát, sestavovaná s několika denním zpožděním pro OKL. Seznam z 28. 3. 1945 obsahuje v části Luftflotte 6 pod číslem 22 následující údaje:

21.3.; I./JG 6; (Raum Aslau); unbekannt; FW 190 F8; 961196; 100; Lt. Worm, Bruno⁵⁶¹

Uvedený pilot je veden jako nezvěstný, označení verze Focke-Wulfu je evidentní chyba. Worm pilotoval standardní Fw 190A-8 z produkce NDW.

Pilotní kariéru Lt. Bruno Worma můžeme sledovat od září 1944, kdy byl přidělen do cvičné JG 102. Svůj letový deník si založil 24. 9. 1944 a v ten samý den absolvoval v Aalborgu ve 14:20 pěti minutový let v Ar 96B s označením „120“. Ihned následovalo pět sólových vzletů a přistání za sebou. Z toho je patrné, že Worm už musel mít za sebou letecký výcvik, kdy jej však absolvoval, nevíme. Svoji hodnost Lt. (musíme poznamenat, že šlo o hodnost propůjčenou pouze na dobu války, tzn. „Kriegsoffizier/Fliegertruppe“) obdržel v září roku 1942,⁵⁶² snad byla spojena právě s ukončením tohoto výcviku. Až do svého přidělení k JG 102 sloužil jako letecký instruktor, ale s operačními typy nebo nasazením neměl žádné zkušenosti.⁵⁶³

V Aalborgu pokračoval v dalších cvičných letech na Ar 96, Bü 181 a Bf 108, zahrnujících standardní úkoly typu orientačních letů, letů ve formaci, střeleckých nácviků s E.S.K. kamerou.

Zhruba za týden, 2. 10. 1944, usedl Worm do kabiny dvoumístného Bf 109G-12, s číslem „166“ a začal jeho výcvik na standardním stíhacím typu Luftwaffe. K prvnímu samostatnému letu na Bf 109 se dostal už za dva dny poté, 4. 10. 1944, kdy vzletl v kabině Bf 109 s označením „180“. Pilotoval i jiné cvičné Bf 109 s čísly „140“, „141“, „150“, „151“, „152“, „153“, „156“, a „163“. Do 26. 10. 1944, kdy výcvik nebo lépe řečeno „osvěžovací výcvik“, u JG 102 ukončil, absolvoval na jednomístných Bf 109 celkem 25 letů o celkovém trvání 519 minut, tzn. 8,65 h.⁵⁶⁴

Jeho další zařazení jej přivedlo do řad Stab/EJG 1, kam nastoupil 16. 11. 1944.⁵⁶⁵ Nemáme k dispozici jeho další letový deník, nejsme tedy schopni okomentovat jeho tříměsíční aktivitu v této jednotce.

Příslušníkem JG 6, konkrétně její 2. Staffel, se oficiálně stal 15. února 1945,⁵⁶⁶ to znamená v době, kdy už jednotka přesídlila do Welzow. Kolik zde absolvoval operačních letů, nevíme. Pravděpodobně jich ale nebylo mnoho. JG 6 se po přemístění na letiště ve Welzow zapojila do obrany proti sovětské dolnoslezské operaci a právě období, kdy v jednotce působil Bruno Worm, podrobně popisuje i dříve citovaná měsíční zpráva o činnosti mezi 19. únorem a 18. březnem 1945. Pokud navíc vezmeme v úvahu i záznamy z letových deníků Karla Hoffmanna a Hermy Härtela, je pravděpodobné, že nejintenzivnější nasazení prodělal Bruno Worm od poloviny do konce února 1945. Pak četnost letů poklesla, což souviselo s ukončením dolnoslezské operace. Naprosto převažujícím typem nasazení bylo volné stíhání. Každopádně od jeho nástupu k JG 6 do osudného letu 21. března 1945 uplynul přibližně jeden měsíc.

Jak jsme vylíčili v předchozí části publikace, strůjcem sestřelu Lt. Worma byli letci sovětského 6. GIAP, jeho 9. GIAD a konkrétně 104. GIAP operující na P-39. Jednotka sídlila v Aslau, mimochodem právě zde se ještě před měsícem a půl nacházel závod firmy WFG, kompletující Fw 190A-8 a D-9. Letiště bylo travnaté a vzhledem k nepříznivému počasí nezpůsobilé k použití. Části sovětského 9. GIAD, konkrétně 16. a 104. GIAP, jež se sem přesunuly 18. 2. 1945, nakonec musely operovat z dálnice probíhající okolo původní základny. Celé 9. GIAD velela v této době legenda sovětského letectva Alexandr Ivanovič Pokryškin.

K inkriminovanému dni je k dispozici záznam rukou psaného operačního deníku jednotky, zachycujícího celou akci: „21. 3. 1945 v 13:35 (MČ – pozn. autorů) *odstartovala dvojice P-39. Piloti Lukancev (trupové číslo 35 – pozn. autorů) a Golberg (trupové číslo 41 – pozn. autorů) na krytí (ochranu) vlastního letiště na H-1000m. Při stoupání ve výšce 600–700 m východně od letiště potkali dvojici Fw 190, s kterými zahájili vzdušný boj. V jeho průběhu přiletěla ještě jedna dvojice Fw 190, která se také zapojila do souboje.*

Ppor. Golberg pod rakurzem ¾ zepředu jednou dávkou sestřelil jeden Fw 190, který dopadl 2 km východně od Altenlohm. Pilot vyskočil s padákem a přistál 300–350 m od letadla. Lukancev zaútočil na druhý Fw 190 a sestřelil jej, letoun protivníka dopadl 7 km severně od Altenlohm. Pád sestřelených letadel potvrdili důstojníci štábu skupiny (korpusu), protiletadlovci i pozemní personál pluků nacházejících se na letišti Aslau. Letouny přistály ve 14:40 (MČ – pozn. autorů).“⁵⁶⁷ Dokument je cenný především z pohledu jeho vzniku, zřejmě neprodleně, jak u deníku předpokládáme, po provedené akci. Všimněme si, že sovětské piloti nárokovali dva sestřelené Focke-Wulfy, JG 6 ale uvedla pouze ztrátu Lt. Bruno Worma a jeho Fw 190. Vesnice Altenlohm (Stary Łom) leží přibližně 2 km východně od letiště Aslau.

Pravděpodobně pro jeho úspěšnost a především jako ukázka úspěšné spolupráce radaru RUS-2 se stíhači u letiště Aslau, se souboj objevil i v souhrnné zprávě bojové činnosti 9. GIAD za měsíc březen 1945. Jeho líčení je následující: „21. 3. 1945, v jeho první polovině, RUS-2 zaznamenal vysokou aktivitu malých skupin letectva

protivníka. Část z nich se nečekaně v přízemním letu objevila i v prostoru letiště a vylétěla ze zorného pole radiolokátoru RUS-2. V 13:32 RUS-2 zachytil skupinu letadel protivníka, nacházející se asi 25 km od letiště a letící směrem k němu. Po tomto zjištění ve 13:35 odstartovala hotovostní dvojice od 104. GIAP, vedená gard. kpt. Lukancevem, s úkolem – zachycení letadel protivníka v prostoru letiště. Dvojice přehrazovala prostor letiště na výšce 700 metrů pod tenkou vrstvou oblačnosti a rádiem dostávala signály o pohybu skupiny protivníka v prostoru Krajbau, kterou tvořily 4 Fw 190, letící na křížném kurzu z jihozápadu v bojové skupině stupňovitě vpravo („в правом пеленге“).

Vedoucí, gard. kpt. Lukancev rádiem zavelel vedenému (Golberg – pozn. autorů): „Zprava Fokkery – kryj mne – útočím, naklonil letoun vpravo do střemhlavého útoku a překrutm z rakurzu ¾ krátkou dávkou ze všech zbraní ze vzdálenosti 70–50 metrů sestřelil vedený (číslo – pozn. autorů) Fw 190 z první dvojice. Letoun dopadl 7 km severně Altenlohm.

Nečekaný útok rozdělil letovou skupinu protivníka. Vedená dvojice Fw 190 s využitím mnohvrstvé oblačnosti (8–10 balů) bojovou zatáčkou vpravo vyšla z boje. Vedoucí Fw 190 první dvojice po ztrátě svého vedeného pokračoval půlpřemetem pod letoun Lukanceva, který pokračoval po útoku v zatáčce, a ve třetí zatáčce se mu dostal za ocas.

Gard. kpt. Lukancev, s omezením v malém rádiu zatáčky bez možnosti dostat se protivníkovi za ocas, volal rádiem vedenému, gard. ppor. Golbergovi: „Přivedu k tobě Fokkera, setřel jej“. V tu chvíli se vedený Golberg nacházel pod tenkou vrstvou oblačnosti a přijal rozkaz vedoucího. Uviděl před sebou v zatáčce Fw 190, přešel do střemhlavého letu a zespodu zepředu pod rakurzem ¼ jej dlouhou dávkou ze všech zbraní na vzdálenost 150–40 metrů zasáhl. Letoun protivníka dopadl 2 km východně od Altenlohm. Pilot letounu protivníka, ukázalo se, že je to poručík – pomocník (adjutant) velitele jednotky, 2 gr. 26 IE (istébitelnaja eskadra – stíhací eskadra – pozn. autorů), vyskočil s padákem a byl zajat.“⁵⁶⁸

Oproti zápisu z deníku 104. GIAP už tento text obsahuje změny. Prvním vítězem zde byl Lukancev, druhým pak Golberg, na padáku se měl zachránit druhý sestřelený německý pilot. V deníku 104. GIAP tomu bylo naopak. Dále je dokument doplněn i o schematickou kresbu souboje, včetně jmen obou sovětských letců.

Ze zápisu je zřejmé, že zajatý německý pilot byl obětí Golberga. Všimněme si, že o druhém pilotovi zde zmínka není, i když je pravdou, že mohl zahynout při pádu Fw 190. To ale zpráva ani kresba nekomentují.

Data o zajatém pilotovi se poměrně dobře shodují se skutečnostmi o Lt. Bruno Wormovi. Byl skutečně poručíkem, název jednotky byl ale lehce desinterpretován. „2 skupina 26 stíhací eskadry“ ve skutečnosti znamenalo „2. letka 6. stíhací eskadry“, tzn. 2./JG 6. Zda byl Worm pomocníkem/zástupcem velitele Staffel, není známo, jeho vysoká hodnost to ale nevylučovala.

Úspěch ppor. Jurije Michailoviče Golberga je opětovně líčen v pozdějším dokumentu, kterým byl návrh na udělení vyznamenání Řádu rudého praporu tomuto letci. Máme tedy k dispozici třetí popis události z 21. 3. 1945. Dokument, vypracovaný velitelem 104. GIAP pplk. Bobrovem tři dny po uvedeném souboji, ocituje celý, protože uvádí zajímavé podrobnosti kariéry sovětského pilota:

NÁVRH NA VYZNAMENÁNÍ

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1. Příjmení, jméno a otcovské jméno | – Golberg Jurij Michajlovič |
| 2. Hodnost | – Gardový podporučík |
| 3. Příslušnost | – Pilot 104. Gardového stíhacího leteckého Krakovského pluku 9. Gardové stíhací letecké Mariupolské divize, vyznamenané řádem Bohdana Chmelnického |

PŘEDLOŽENÍ K VYZNAMENÁNÍ – ŘÁD RUDÉHO PRAPORU

- | | |
|---|--|
| 4. Rok narození | – 5. 10. 1923 r. |
| 5. Národnost | – Ruská |
| 6. Členství ve straně | – Člen VLKSM od 1938 r. |
| 7. Účast v Občanské válce, následujícího bojového dění na záchranu SSSR a Vlastenecké války | – účastník Vlastenecké války od 13. 7. 1944 r. |
| 8. Jestli měl zranění nebo kontuzy (pohmoždění?) | – Zranění a kontuzy neměl |
| 9. Od jaké doby v Rudé armádě | – od 1941 r. |
| 10. Kdo RVK navrhuje | – K A D R. |
| 11. Dříve vyznamenan | – vyznamenaní nemá |
| 12. Adresa trvalého bydliště jmenovaného a adresa jeho rodiny | – [REDAKCE] |

1. KRÁTKÝ SOUHRN OSOBNÍCH BOJOVÝCH VÝKONŮ NEBO ZÁSLUH

Ve Vlastenecké válce se účastní od 13. 7. 1944 u 1. ukrajinského frontu. Zúčastnil se vzdušných bojů ve Lvovské, Sandoměřské, Breslavské operaci a operacích na rozšíření předmostí za řekou Odrou. Za období od 13. 7. 1944 do 21. 3. 1945 provedl 37 úspěšných bojových letů. Z nich v Breslavské operaci a v operacích na území Německa za řekou Odrou provedl 30 úspěšných bojových letů.

Zúčastnil se 7 vzdušných bojů, ve kterých osobně sestřelil 1 letoun protivníka Fw 190 a svojí činností pomohl svým vedoucím sestřelit 5 letounů protivníka.

21. března na letišti Aslau, na kterém měl velení trojnásobný hrdina Sovětského svazu, gardový plukovník Pokryškin, provedly tři nálety letouny protivníka, snažící se útočit na pozemní cíle.

Ve 13:35 hlídkující ve dvojici nad letištem, spatřili přibližující se skupinu letounů protivníka v sestavě 4 Fw 190. Soudruh Golberg spolu se svým vedoucím nečekaně zaútočili na skupinu letounů protivníka i když byla v přesile. V následném vzdušném boji soudruh Golberg před očima celého pozemního personálu letiště sestřelil 1 Fw 190, který hořící dopadl 10 km jižně od Aslau.

Pokračující v boji, soudruh Golberg poskytl ochranu svému vedoucímu, který sestřelil druhý Fw 190. Zbýlé letouny protivníka se v panice schovaly v mracích.

K místu dopadu sestřeleného letounu vyjeli členové personálu a zajali německého pilota, který vyskočil s padákem z letounu sestřeleného gardovým podporučíkem Golbergem.

20. 1. 1945 r. v prostoru Veršuv hlídkující nad svými vojsky, potkali 6 Me 109 a Fw 190. V následném vzdušném boji soudruh Golberg chránil svého vedoucího Novikova, který sestřelil 1 Fw 190.

24. 1. 1945 r. při plnění úkolu ochrany svých pozemních vojsk v prostoru Oppeln, Brig vedli vzdušný boj s 8 Bf 109. V průběhu boje soudruh Golberg odrážející útoky Me 109 od vedoucího gardového kapitána Komelkova, zajistil mu sestřel 1 Me 109.

9. 2. 1945 ve vzdušném boji v prostoru Cizervitc zabezpečil vedoucímu gardovému kapitánu Lukancevovi sestřel Fw 190.

20. 2. 1945 v prostoru Lauban bojovali se 6 Fw 190. Na vedoucího zaútočily 2 Fw 190. Soudruh Golberg odrazil útok stíhačů protivníka a tím pomohl vedoucímu k sestřelu 1 Fw 190.

Vedoucí, které ve vzdušných bojích chránil soudruh Golberg, gardový podporučík Novikov, navržen k vyznamenaní Řádem rudého praporu, gardový kapitán Komelkov, navržen k vyznamenaní Řádem rudého praporu, gardový kapitán Lukancev, navržen k vyznamenaní Řádem Vlastenecké války prvního stupně.

ZÁVĚR: Za provedení 37 úspěšných bojových letů, účasti v 7 vzdušných bojích, potvrzené sestřelení 1 Fw 190 a ochraně svých vedoucích při sestřelu 5 letounů protivníka je hoden být vyznamenan Řádem rudého praporu.

Velitel 104. GIAKP

Gardový podplukovník Bobrov

24. března 1945

Je hoden vyznamenaní řádem rudého praporu

VELITEL 6. GARDOVÉHO STÍHACÍHO LETECKÉHO LVOVSKÉHO SBORU
VYZNAMENANÉHO ŘÁDEM RUDÉHO PRAPORU
GARDOVÝ GENERÁLPORUČÍK LETECTVA UTIN

12. dubna 1945

Zde je souboj líčen jako prvotní útok a sestřel Golberga s následným úspěchem jeho vedoucího, tedy stejně jako v operačním deníku 104. GIAP. Rozdílné je místo dopadu sestřeleného Focke-Wulfu.

Zpráva 9. GIAD je tak v rozporu s oběma výše citovanými dokumenty. Její poměrně podrobný popis celého souboje ale potvrzuje situaci ve vzduchu, kdy sovětští letci napadli přilétající Focke-Wulfy, jeden z nich sestřelili a v pokračujícím souboji pak sestřelili druhý. Pokud v dokumentu z 9. GIAD vyměníme jména zúčastněných, popis odpovídá ostatním záznamům. Zřejmě zde došlo k takovéto záměně.

Tato nejasnost nám ale neumožňuje zjistit, zda Bruno Worm letěl ve dvojici jako její vedoucí nebo číslo. Pokud by platila verze o prvotním sestřelu Golberga, pak by Wormovi náležela pozice čísla, které bylo z německé dvojice sestřeleno jako první.

Za zmínku stojí délka operačního nasazení Jurije Michailoviče Golberga. Byl v boji od poloviny roku 1944, ale většinu svých operačních letů, celkem 30, provedl až v roce 1945. Létal na pozici čísla a dle vyjádření svých nadřízených plnil roli odpovědně. Na svém kontě měl jedno vítězství, a to právě sestřel Lt. Bruno Worma z 21. 3. 1945. Zdá se, že v souboji na sebe narazili dva poměrně

nezkušenosti nebo přesněji řečeno operačně nezkušenosti piloti. Worm od svého nástupu k JG 6 v polovině února 1945 do osudného dne rozhodně nevykonával 30 operačních letů, jako měl za sebou Golberg. Pro srovnání, Karl Hoffmann, byť létal u II. Gruppe (ta ale působila ze stejného letiště jako Wormova I. Gruppe) provedl ve stejném období pouhé 4 operační lety, stejně jako jeho kolega Hermy Härtel. Některé z pozdějších zdrojů dokonce uvádějí, že to byl první operační let německého letce na východní frontě.⁵⁶⁹ Méně „vylétaným“ pilotem tak byl pravděpodobně německý letec. Pak by bylo logičtější, že v Rotte zastával pozici čísla.

Rekapitulací všech zmíněných dokumentů lze shrnout do následující rekonstrukce. Sovětský radar RUS-2 zaznamenal v půl druhé odpoledne skupinu německých letadel, blížící se od jihozápadu k letišti. Ihned odstartovala hotovostní dvojice P-39 vedená gard. kap. Lukancevem (trupové číslo 35), gard. ppor. Golberg (trupové číslo 41) letěl na pozici čísla. Ještě při stoupání do nařízené výšky spatřili ve výšce okolo 600–700 m dva, posléze celkem čtyři Fw 190. Golberg zaútočil přímo zepředu na číslo první dvojice německých letadel a sestřelil ho. Pilot vyskočil na padáku a dopadl 2 km východně od vesnice Altenlohm. Druhá dvojice Focke-Wulfů se odpoutala z boje a skryla se ve vrstvě oblačnosti. V souboji ale pokračoval vedoucí Fw 190 první dvojice a pravděpodobně se snažil zaútočit na stroj Golberga. Tomu ale pomohl jeho vedoucí Lukancev, který jej napadl a dle jeho tvrzení i sestřelil. Z německých dokumentů ale víme, že žádný další Fw 190 nebyl tohoto dne sestřelen (ani poškozen) a vedoucí Wormovy Rotte unikl.

Co bylo úkolem Schwarmu Focke-Wulfů, není jasné. Německé dokumenty to nespecifikují. I./JG 6 prováděla stíhací průzkum nebo krytí prostoru u Glogau, zmiňuje útoky na flak u letiště Lüben a na pozemní techniku v okolí Triebel. Napadení letiště u Aslau není nikde zmíněno. Nejbližší lokalitou je Lüben (Lubin), které je asi 35 km severovýchodně od Aslau. Je pravdou, že Aslau leží asi 10 km jižně od spojnice Welzow–Lüben a dostat se do jeho blízkosti při letu k Lüben není nemyslitelné. Zdá se, že se Fw 190 z I./JG 6 dostaly náhodou do blízkosti sovětské základny, netradičně umístěné na části dálnice.

Údlost se dočkala dalšího zpracování, a to rukou dříve jmenovaného, nejslavnějšího sovětského esa druhé světové války. Alexandr Ivanovič Pokryškin vydal po válce několik knih svých pamětí a výše popisovaný souboj popsal v každé z nich. Je zajímavé si jeho líčení uvést, neboť názorně ukazují, jak se v Sovětském svazu zacházelo s realitou po skončení konfliktu, v době začínající studené války a pochopitelně i pod dohledem sovětské propagandy. I sám A. I. Pokryškin, stále v řadách sovětského letectva, musel své vzpomínky přizpůsobit požadavkům zřízení, nehledě na to, že se to od vojáka Sovětského svazu vyžadovalo.

První vzpomínkové knihy A. I. Pokryškina byly vydány už v roce 1948 pod názvy „На истребителе“ a „Крылья истребителя“. Pravděpodobně jde o stejný základní materiál a v Československu vyšly pod názvem „Stíhač“ v letech 1951 a 1953. V této knize jsou události souboje z 21. 3. 1945 (datum není pochopitelně uvedeno, jako ostatně ve všech vzpomínkách A. I. Pokryškina) líčeny takto: „Ano, nyní se bijeme s Němci ne na svém, sovětském, ale na jejich německém nebi. Pro některé naše nejmladší piloty bylo toto nebe místem prvního bojového křtu. A zpravidla se i oni, vychováni v duchu slavných tradic našeho gardového pluku, dovedli úspěšně vyrovnat s uloženými úkoly.“

Takový byl mimo jiné i první bojový křest mladého pilota Jurije Golberga (sic!), který se teprve nedávno zúčastnil prvních bojových letů.

Spolu s dosti zkušeným vedoucím kapitánem Lukancevem, napadli skupinu „fockewulfů“, letících nedaleko dálnice. Naše letouny

byly na nepřítel naváděny radiem. Piloti brzo dohnali nepřítel a vnutili mu boj. Již padal na zem jeden německý letoun. Sestřelil ho Lukancev.

„Fockewulfy“ vklouzly do mraků. Golberg se chtěl nejdříve pustit za nimi, ale hned se vrátil – neměl právo opustit svého vedoucího. A vrátil se právě včas. Jeden z Němců, který vylétl o vteřinu, o dvě dříve z mraků, se již chystal zaútočit na Lukanceva. Mladý pilot bez rozmyšlení a s jistotou šel přímo čelem proti tomuto Němci. Letouny se rychle přiblížily. Ze vzdálenosti sto metrů vypálil Golberg přesnou dávku. Od „fockewulfu“ odlétl ocas a pilot vyskočil padákem.

Když naši letci přistáli na dálnici, vyvedli právě z lesa zajatého pilota. Na kapse jeho šedivé, umazané a potřhané blůzy se černalo několik železných křížů. Výslech byl krátký.

„Jméno?“

„Bruno Wurm.“

„Hodnost?“

„Velitel peruti.“

„Kolikátý let na naší frontě?“

„První.“

„Kde jste dosud bojoval?“

„Berlínské pásmo protiletecké obrany. Západní fronta.“

„Zač máte vyznamenání?“

„Sestřelil jsem deset, létajících pevností.“

Chápete nyní jistě, že my všichni, já jako velitel i ostatní staří gardoví letci, jsme srdečně blahopřáli komsomolci Jurijovi Golbergovi, který tak skvěle zahájil svou bojovou činnost na německém nebi, blízko Berlína.“⁵⁷⁰ Realie střetu příliš neodpovídají údajům z původních materiálů, za to byl text veden v duchu nadřazenosti sovětských letců. Tak to vyžadovala dobová propaganda. Mimo chodem v celé knize se Pokryškin (nebo cenzoři) úzkostlivě vyhýbal pojmenování typu letounu, na kterém tehdy bojoval, tzn. Bell P-39 Airacobra. Pocházel totiž z tehdy již nepřátelských, „imperialistických“ Spojených států.

V roce 1975 byla vydána Pokryškinova kniha „Небо войны“ (česky „Válka v oblacích“), kde je stejný souboj uveden následovně:

„Shoda okolností je úžasná. Dnes jsme byli informováni, že po dálnici bude projíždět polská armáda – její čerstvé jednotky se přesouvaly do bojových pozic. Nařídil jsem odstranit stanoviště* a otevřít cestu vozidlům s pěchotou, tahačům s dělostřelectvem a tankům, abych je zbavil nepohodlí s objíždkou.“

Na letišti jsme v té době měli velký tým zpravodajských kameramanů. Přišli točit bojové epizody. Když polská armáda vstoupila na letiště, cvrkaly kamery, lidé zírali na dlouhou, nekonečnou kolonu, na vojáky s orly na čepicích s klapkami na uši. Dobré city nám produbily bratrskou pomoc.

A najednou na obloze „Focke-Wulfové“. Tady jsou, nad námi! Filmový štáb, hledající skutečnou válku, tentokrát zmizel v zákopecu (?). Kolona se zastavila. Hotovostní stíhači, jak měli, rychle vzlétli do vzduchu. Zatímco nabírali výšku, Fokkerům se podařilo proklouznout na východ a nyní se otáčeli směrem k našemu letišti. Ale naši bojovníci jim zablokovali cestu. Na obloze pod mraky se strhla bitva.

Kolona již pokračovala v pochodu a tam, stranou, řev motorů a střelba neutichaly. Byli jsme na zemi a čekali na rozuzlení. A teď vidíme – padá jedno hořící letadlo a za ním druhé.

„Kdo z nás je ve vzduchu?“ ptám se Bobrova.

– Lukancev a Golberg.

– Proč vybíráte do služby nějaké nováčky? Nemohl jsem potlačit svou nelibost. „Golberg ještě nesestřelil jediné letadlo.“

„Pro cvičení“ odůvodnil se Bobrov nejistě.

* Pokryškin mluví o zábranách na dálnici, které vymezovaly prostor letiště.

I on si teď myslel totéž: bezdůvodně ztratili dva mladé piloty a dva stroje. A kameramany to odradilo: nenatočili Fokkery hořící na zemi.

Řev motorů dvou letadel, vynořujících se společně z mraků, okamžitě změnil naše myšlenky a náladu. Lukancev a Golberg se z letu vrátili vítězně. Kameramani se vrhli na místo pádu nepřátelských letadel.

Brzy byl na letiště přiveden německý pilot, který přistál na padáku. Byl velitelem stíhací jednotky, vyznamenán Železným křížem, nedávno převelen ze západu na naši frontu. Nacisté vrhli všechny své vojenské síly proti Sovětské armádě, aby zabránili tomu, aby jako první obsadila Berlín.“⁵⁷¹

Další vzpomínky, tentokrát pod názvem „Познать себя в бою“ (česky „Křídla v boji“) spatřily světlo světa v roce 1986. Popis události se stal květnatější: „Zpráva o našem létání z dálnice se dostala do Moskvy. Brzy jsme se stali předmětem zájmu filmařů, kteří u nás měli natočit dokumentární film s názvem „Neobyčejné letiště“. Hoši se činili. Nejdříve jejich kamery snímaly tváře pilotů i techniků, pozorně zachycovaly vzlety a přistání na dálnici, odlety na bojové úkoly a pochopitelně neméně zajímavé momenty z běžného každodenního života. Nakonec mě požádali o povolení natočit skutečný vzdušný boj. Nejprve jsem odmítl. Ve vzduchu byl poměrný klid, jen zřídka docházelo ke vzdušným bojům, ještě tak za pěkného počasí. A dnes v nepříznivých povětrnostních podmínkách se nepřítel téměř určitě neobjeví. Považoval jsem to za ztrátu času.

Najednou, navzdory mým předpokladům, nad námi podél dálnice proletěla ze západu čtyřka focke-wulfů stodevadesátek s pumami pod křídly.

„Natáčejte... rychle!“ křikl jsem na filmaře a současně a rozběhl se k velitelskému stanovišti Bobrovova pluku. Jeho stíhači měli toho dne pohotovost.

Velitele pluku jsem potkal už cestou a současně ve vzduchu spatřil zatáčející hotovostní dvojici.

„Kdo je nahoře?“ zeptal jsem se Bobrova.

„Lukancev a Golberg... seděli v letounech.“

„Golberg? To je přece nováček, nemá ani jeden sestřel. Proč jste poslali zrovna jeho za takového počasí?“

„Zvládne to, soudruhu veliteli. A Lukancev má pět sestřelů,“ uklidňoval mě Bobrov.

Díval jsem se s napětím směrem k Legnici, kde se v mlžném oparu ztratily focke-wulfy i naše dvojice. Klidu mi to nepřidalo. Čtyři nepřátelští stíhači a naši pouze dva, jeden dokonce téměř bez zkušeností.

Od východu sílil hluk motorů a bylo slyšet kulometné i kanonové dávky. Průběh boje jsme pro mlhu nemohli sledovat, ale náhlý výbuch i rychle stoupající sloupec dýmu v lese napravo od dálnice svědčily o pádu sestřeleného letounu. Za pár sekund vyšlehl další, tentokrát nalevo od dálnice. Slyšel jsem hluk vzdalujících se motorů a mé podezření, že to odnesli naši ještě zesílilo...

Vtom se z kouřové clony vynořily dvě airacobry a jedna po druhé přistála. Napětí opadlo a filmaři se rozběhli k oběma strojům.

„A teď rychle k sestřeleným focke-wulfům!“ zavolal jsem na ně.

Samozřejmě, že byli pro a za půl hodiny měli v kameře hořící focke-wulf. Spadl u vesnice, kde sídlil štáb generála Rybalka a jeho tankisté, kteří viděli boj na vlastní oči. U zvláštního oddílu tankové armády jsme si vyzvedli sestřeleného pilota a spokojeni se vrátili na štáb divize.

Lukancev a Golberg mě pak informovali o průběhu boje. Nepřátelskou skupinu potkali při jejím návratu od Legnice a zahájili s ní boj v horizontální zatáčce pod spodním okrajem mraků. Lukancev se dostal za záda posledního focke-wulfu a první dávkou ho sestřelil. Pilot se nestačil zachránit. Vedoucí nepřátelské skupiny se pokusil o odplatu, ale Golberg svého velitele zaštitil a dlouhou dávkou ze všech zbraní airacobry ustřílel druhému focke-wulfu kormidla. Fašistický pilot dokázal ve výšce kolem dvou set metrů opustit letoun a spadl na padáku mezi naše tankisty. Při výsledku podrobně odpovídal na naše otázky.

„Jakou máte funkci a co bylo vaším úkolem v tomto letu?“ přeložil tlumočnický můj první dotaz.

„Jsem velitelem letecké skupiny, podle vás velitelem pluku. Měli jsme najít vaše letiště a zaútočit na ně. Nenašli jsme je, ale střetli se s vašimi esy... Výsledkem jsou dva naše sestřelené letouny.“

„Za co jste dostal železný kříž?“

„Na západní frontě jsem sestřelil devět amerických létajících pevností B.17.“

Zajatec tak potvrdil zprávy o přesunech pozemních vojsk i letectva ze západní fronty na východní. Fašističtí pohlaváři tušíce svou záhubu se snažili prodloužit si pochybnou existenci. Měli panický strach ze závěrečných úderů Sovětské armády.“⁵⁷²

Tyto tři ukázky poválečné memoárové sovětské literatury ukazují způsob, jak v ní bylo nakládáno s fakty. Úkolem bylo vždy vy-zdvihnout nadřazenost své strany a s nějakými reáliemi nebo fiktografickými údaji si nikdo hlavu nelámал. Sestřelený „fašistický“ pilot měl na svém kontě jednou deset, pak devět B-17, vždy byl velitelem jednotky a musela z něho vyzařovat i řádná arogance. Není jasné, kde se vzaly údaje z výsledku. Určitě nějaký proběhl a přes zjevné nepravdy musíme podotknout, že není vyloučeno, že tyto údaje poskytl svým přemožitelům i sám Worm. Mohl se tím snažit zvednout svoji „cenu“ a tím i lepší zacházení. V každém případě byla informace o jeho zařazení do jednotek obrany Říše vymyšlená, už jenom proto, že u cvičné JG 102, ještě než usedl za řízení standardní stíhačky Bf 109, prošel jakýmsi postupným výcvikem. To by u zkušeného letce, sestřelujícího „létající pevnosti“, nebylo třeba.

V každém případě zůstávají o průběhu jeho sestřelu ještě některé skutečnosti nejasné. To ale nemění nic na tom, že byl sestřelen na jednom ze svých prvních operačních letů a měl velké štěstí, že se zachránil na padáku. Jeho další osudy jsou neznámé, nevíme tedy ani, zda se po válce vrátil ze sovětského zajetí.

Přepad Bautzen-Litten 17. 4. 1945

Z dochovaných hlášení pilotů 55. FG se můžeme pokusit sestavit podrobnější přehled situace tohoto dne nad Bautzen-Litten a zjistit detailněji, jak útok probíhal. Je jasné, že zde nedošlo k žádnému leteckému souboji a personál II./JG 6 čelil Američanům ze země.

Nad Evropou operovalo 17. dubna 1945 celkem 55 Mustangů z 55. FG. Do skupiny, vedené tento den Lt. Col. E. G. Righettim, přispěla každá se stíhacích Squadron téměř stejným dílem – 18 dodala 38. FS, 19 pak 338. FS a zbylých 18 pocházelo ze 343. FS. Ze základny vzlétli ve 12:02 a hlavním úkolem bylo krytí bombardérů 3. Division nad cíli v okolí Dresden a následný „sweep“ v okolí cíle. Po opuštění doprovodu bombardérů vedl Righetti skupinu zpět do prostoru určenému k postřelování, ale celá sestava se rozpadla na jednotlivé Squadrony, Flights až dvojice. Velitelský roj 55. FG, 338. FS (volací znak Acorn) a 343. FS (volací znak Tudor) tak operovaly samostatně. 38. FS není v poletových hlášeních vůbec uvedena, pravděpodobně se neúčastnila žádných bojů ani ostřelování. Není prozatím zřejmé, zda rozpad skupiny 55. FG byl plánem nebo se tak stalo vlivem špatného počasí. Z komentářů velitelů squadron a flightů se jeví pravděpodobnější spíše druhý důvod, jak uvidíme později. Z pohledu celé Skupiny (Group) tedy nešlo o příliš koordinovanou akci.

Jako první do bojů zasáhly Mustangy 343. FS, jejíž velitel Robert E. Welch se svým číslem Phillipem A. Erbym a celým „červeným Flightem“ pod vedením Waltera Straucha nalezli ve 14:45* letiště Kamenz právě ve chvíli, kdy odsud vzlétaly Fw 190 ze III./SG 77. Ihned na německé stroje zaútočili. Během souboje s nimi byli oba zasaženi flakem, Erby musel vyskočit padákem a stal se nezvěstným.

Rychlý útok ale vedl k rozpadu útvaru 343. FS na jednotlivé roje nebo dokonce i dvojice. Již během strmého klesání se „červený Flight“ Waltera Straucha rozdělil a jeho „červená 3“ Daniel A. Langelier a „červená 4“ Donald E. Adams kroužili okolo letiště a vyhlíželi další vzlétnuvší stroje. Když žádné nespátřili, začali hledat další cíle. Dále nechme hovořit hlášení Donalda E. Adamse: „*I was flying Tudor red 4 in Capt. Strauch's flight. We had left the target area and were on our planned prow for targets of opportunity. We had let down from 22,000 to about 10,000. Tudor leader called in some 190's taking off from Kamenz A/F, so we dropped tanks and started after them. Capt. Strauch and his wingman went down to attack, but my element leader, Lt. Langelier, and myself did not. We circled above the airfield for awhile waiting for more to take off. When we didn't take off, we started out on our own looking for some targets.*“ Opusíme pro tuto chvíli Adamsovo hlášení, protože „červená 3“ a „červená 4“ Kamenz neostřelovaly.

Na scénu se tlačil i „bílý Flight“, ale z důvodu přítomnosti P-51 výše uvedených částí 343. FS musel přerušit klesání k letišti. Zaútočil o něco později a také jeho piloti dostihli Fw 190 ve vzduchu a nárokovali vítězství. Následovala těžká porážka pumami obtížných Focke-Wulfů III./SG 77 (údlosti se budeme věnovat podrobněji ve studii o bitevních jednotkách v Kummeru).

K prvotnímu útoku na vzlétající Fw 190 ze základny Kamenz se chtěl přidat také „Tudor žlutý Flight“ pod vedením Lloyda D. Boringa, ale silný flak je donutil klesání přerušit. Roj zamířil na východ a po pěti minutách letu zatočil k jihu. Tam spatřili letiště a okamžitě zaútočili. Lloyd D. Boring po návratu uvedl: „*I was leading Tudor Yellow flight. White and Red flights had gone down on some FW 190's that had just taken off from Kamenz A/D; I followed them down*

but had to break off due to the very heavy concentration of flak that was thrown up. I drowe on east for three to five minutes and then turned south. I spotted an airfield and got my flight ready to attack. As I rounded the northwest side of the field I noticed about 15 aircraft sitting out in the pasture along a hedge row and in clumps of trees. I gave the order to set up a right hand pattern on them, and we went to work.

On my first pass I opened with a 2–3 second burst on a FW 190. The hits were well concentrated and he burst into flame immediately. The second pass was on an U/I T/E job, which was sitting in the little clump of trees. I also clobbered him pretty well, and he was burning merrily as I pulled off. My third pass was on a Fieseler-Storch, one of about four or five, parked along the hedge row. I observed many strikes on this a/c, and it also burst into flames. It was then that I noticed that the only flak on the place was coming from some trees in the northwest corner.

There must have been about two or three positions, so I made a run on them. I must have succeeded in clobbering them, since they didn't bother us any more. My last pass was made on another Fieseler-Storch. I fired only a very few rounds into it and it blew up in my face. By this time we were running low on ammo, so we headed for home. I make the following claims:

*1 FW 190 Destroyed
1 T/E U/I Destroyed
2 Fieseler-Storch Destroyed
Ammo. Expended – 1,200 rounds.“*

Na pozici čísla L. D. Boringa letěl jako „žlutá 2“ Edward H. Geary: „*I was flying Lt. Boring's wing when he spotted about 15 aircraft camouflaged in the dispersal off Bautzen Landing Ground. L. Boring ordered a right hand traffic pattern on these aircraft, and I made all passes on his wing. On the first pass I got good strikes on an Me 410 and he started to burn just as I pulled over him. I couldn't get lined up on another target for the next couple of passes but finally got another 410 in my sights. I got a pretty good concentration of strikes on him and he started to smoke but never would burst into flames. I make the following claims:*

*1 Me 410 Destroyed
1 Me 410 Damaged
Ammo. Expended – 1.200 rounds.“*

Druhou dvojici žlutého roje tvořili „žlutá 3“ Henry Cohen a jeho číslo „žlutá 4“ Guy E. Arnold. Jejich hlášení uvádí:

„I was leading L. Boring's element during this attack. My wingman, Lt. Arnold, and I attacked the same area, but we stayed a little farther to the west than Lt. Boring but setting up the same right hand pattern. The area which we were covering was not quite so productive. The only target which I could satisfactorily eliminate was a Me 109 camouflaged under some trees and branches. However, I did a pretty good clobber job on this aircraft, and when I left it was burning happily. I claim:

*1 Me 109 Destroyed
Ammo. Expended – 450 rounds.“*

A Guy E. Arnold dodává: „*I was flying Yellow four. We made our passes from north to south with a right hand pattern staying very low on the deck. I picked out a Fieseler-Storch, which was parked along a hedge row, for my first target. I gave it a pretty good burst. It burned very easily, so I came around for another pass and picked on the remaining Fieseler. I gave it a fair burst and it also burst into flames immediately. I claim the following:*

*2 Fieseler-Storch Destroyed
Ammo. Expended – 450 rounds.“⁵⁷³*

* Všichni piloti 343. FS uvedli jako čas zahájení boje údaj 14:45. To znamená, že nejspíše v tomto čase se celá sestava 343. FS rozpadla na jednotlivé sekce.

Po chvíli se ale na scéně objevila zbylá dvojice „červeného Flightu“, která se po marném čekání u Kamenz vydala hledat další cíle. Navažme na přerušené hlášení „žluté 4“ Donalda E. Adamse: „We came across Bautzen A/F and observed about 25 to 30 aircraft parked on it. I went across the right side of the field and Lt. Langelier took the left. We were pretty well spread out and I could not keep him in sight until we had pulled up off the field. I chose an Me 109 as my target and fired quite a long burst at it. I could see many strikes about the wing roots and engine. This aircraft was parked in front of a hangar, so I continued shooting after pulling over the aircraft with the bullets spraying the hangar. The aircraft had begun to smoke as I pulled over it. The flak was very heavy so I stayed right on the deck after crossing the field and did not pull up until I was quite a distance out. I finally pulled up to about 2,000 and came back by the airfield. I saw the Me 109 in front of the hangar at which I had fired burning away very merrily. I don't know whether Lt. Langelier saw my target destroyed or not; he was lost a little later on another A/F.“

Přestože Adams hovoří o ztrátě svého vedoucího dvojice nad jiným letištěm, byl Lt. Daniel A. Langelier ztracen právě při postřelování letiště v Bautzen. Jinde se tato dvojice „červeného Flightu“ neangážovala. Je možné, že se stal obětí kulometné palby Hptm. Lürse. Místo ztráty D. A. Langeliera zůstalo nejasné i v hlášení pilotů jednotky, stejně jako v souhrnných zprávách o akci sestavených u 343. FS nebo 55. FG.

Z výše uvedených hlášení tak vyplývá následující obrázek napadení základny v Bautzen-Litten.

Jako první zaútočil na letiště „žlutý Flight“ L. D. Boring popisuje celkem pět provedených ztečí a minimálně jeho číslo s ním zůstalo po celou dobu. Palba flaku byla lehká, přícházela ze severozápadního rohu letiště a Boring na jeho postavení při jednom z náletů zaútočil. Žádný další z pilotů „žlutého Flightu“ už flak nezmínil.

Dvojice z „červeného Flightu“ se k Bautzen-Litten dostala, dle našeho názoru, později. Už jenom proto, že „červený Flight“ si jako místo prvotního útoku vybral Kamenz, sledovaná dvojice jej neprovedla a vyčkávala v okolí. Až později se vydala hledat jiné cíle. Na Bautzen-Litten provedla jen jeden útok, dočkala se prudké reakce flaku, který sestřelil D. A. Langeliera. Protiletadlová obrana byla evidentně po útoku „žlutého Flightu“ uvedena do pohotovosti a dvojice Adams, Langelier to „odnesla“. Celkové nároky Američanů ukazuje tabulka v tištěné publikaci na straně 197 dole.

Dále postřelovali i zařízení na základně.

Údaje uváděné americkou stranou můžeme porovnat s německými záznamy. Ty nakonec uvádějí následující výčet techniky:

jednotka	letoun	poškození
1./NAG 15	Bf 109G-8/R5, W.Nr. 201817, "bílá 8"	100 %
	Bf 109G-8/R5, W.Nr. 201820, "bílá 12"	100 %
	Bf 109G-10/R2, W.Nr. 770989, "bílá 11"	35 %
	Bf 109G-6/R2, W.Nr. 202042, "bílá 7"	12 %
12./13	Bf 110G-4/R8, W.Nr. 180786, "4E+XW"	100 % ⁵⁷⁴
	1 × Si 204	100 %
	1 × Fw 189	poškozen
II./JG 6	4 × Fw 190D-9	100 %
Pz. Aufkl. Kommando 5 (Storch-Kdo.)	4 × Fi 156	100 % ⁵⁷⁵

Zdá se, že americké nároky byly nižší (bez ohledu na typy) než skutečnost, zejména v případě Focke-Wulfů ze II./JG 6. Piloti Mustangů ve svých hlášeních uváděli i dvoumotorové Me 410, ty se ale v Bautzen-Litten nevyskytovaly. Nepochybně došlo k záměně s dvoumotorovými průzkumnými Bf 110, Fw 189 a také Si 204. Poměrně dobře odpovídá zničení dvou průzkumných Bf 109 a čtyř pozorovacích Fi 156. Za zmínku stojí i zajímavé detaily v popisech napadeného letiště.

Poslední částí 343. FS byl „modrý Flight“, kterému velel Walter R. Fischer. Také on navedl svoje piloty na útok na letiště, není ale jasné, o jaké se přesně jednalo. Sám Fischer jej ve svém hlášení uvádí jako „Airfield north of Dresden, Germany“ a také popis přiblížení svědčí o jiné lokaci než o Bautzen-Litten nebo Kamenz: „I was Blue flight leader on this mission. We were on our planned sweep out of the target area. White section had already found targets to attack (Kamenz – pozn. autorů). I lost Yellow flight in some clouds, so we struck out on our own. I worked generally northwest for about 5 minutes and passed over airfield with between 50 and 60 aircraft dispersed on an open field and in the woods about a quarter of miles to the east of it. We passed over it at about 3,000 feet. We dropped our tanks and came back, making our passes in a NW to SE direction...“⁵⁷⁶

Podle směru přiblížení mohl být napadenou základnou Grossenhain nebo Riesa. Celkem skupina nárokovala 5 Me 410, 8 Fw 190 a 2 Ju 88 zničené a 4 Fw 190 poškozené, ale při útoku ztratila „modrou 2“ George. A. Appleho. Útok proběhl zřejmě ve stejný čas jako na letiště v Bautzen-Litten.

Každé z 343. FS napadených letišť si vybralo daň v podobě sestřeleného Mustangu. Při úvodním útoku na Kamenz zmizelo číslo velitele P. A. Erby, protiletadlová obrana Bautzen-Litten sestřelila D. A. Langeliera a nad cílem modrého roje se zřítíl G. A. Apple.

Ještě v krátkosti uvedme zbylé akce Mustangů z 55. FG. Okolo 15:00 zahlédl velitel celé skupiny, resp. již pouze její části, Lt. Col. E. G. Righetti letiště (později identifikované jako Riesa-Canitz) a společně s „bílým Flightem“ z 338. FS na něj zaútočil. Provedl čtyři až šest průletů, postřeloval letouny na zemi, což se mu ale nakonec stalo osudné a musel po zásahu flakem nouzově přistát.⁵⁷⁷

A jako poslední, o patnáct minut později, narazily zbylé Mustangy z 338. FS („modrý“ a „červený Flight“) jihovýchodně od Dresden na skupinu asi 15 letících Focke-Wulfů a uštědřily jim těžkou porážku. Jednalo se opět o III./SG 77, jež reagovala „Alarmstartem“ na útok na své letiště a do vzduchu poslala 11 letounů. Jak jsme ale uvedli, souboji SG 77 v okolí Kamenz se budeme věnovat v jiné publikaci.

Celkem si 55. FG nárokovalo 44 letadel zničených nebo poškozených ve vzduchu a na zemi, jejichž seznam si v „Group Mission Summary Reports“ za duben 1945 vyžádal celou stránku. Na druhou stranu skupina ztratila pět pilotů (pátým byl Lt. Robert K. Tracker z 338. FS, který musel vyskočit z flakem poškozeného Mustangu 50 mil západně od Dresden) a to včetně velitele 55. Fighter Group devětadvacetiletého Lt. Col. Elwyna C. „Eager El“ Righettiho, zasaženého flakem nad Riesa-Canitz. Přistál nouzově a ještě se ohlásil svým pilotům: „Tell the family I'M okay, broke my nose on landing, it's been a hell of a lot of fun working with you, gang, be seeing you a little later.“ O jeho dalším osudu není nic známo...⁵⁷⁸

Snížení operační síly stíhacích jednotek VIII. Flg.Korps během Berlínské operace

Celkový a zjednodušený přehled sil jednotlivých druhů leteckých zbraní k 28. 4. 1945 lze porovnat se stejnými údaji před začátkem Berlínské operace. Z toho bude patrná situace zúčastněných jednotek podřízených VIII. Flg.Korps po deseti dnech urputných bojů. Souhrn z 28. 4. 1945 je členěn pouze po jednotlivých typech leteckých sil (stíhací, bitevní, průzkumné atd.) a dále i územně, tzn. na jednotky působící proti sovětské ofenzivě na Berlín (spadající pod VIII. Flg.Korps) a proti postupu na Moravě (spadající pod 3. Flg.Div.). Viz *tabulka na straně 200 v tištěné publikaci*. Dříve byla sice 3. Flg.Div. vykazována jako součást VIII. Flg.Korps (ve skutečnosti jí stále zůstávala), ale pro účely zprávy byly oba celky odděleny. Důvod je zřejmý – obě válčičtí byla od sebe oddělena a síly na nich působící byly na sobě nezávislé. Zjednodušeně lze říct, že od Görlitz směrem na východ až po Ratibor (Racibórz) se fronta v tomto období nehýbala a tím byly oba prostory od sebe izolovány. Pro přehled velení Lfl.Kdo.6 o vlastních silách nad oběma úseky tak oddělení dávalo smysl.

Pochopitelně se soustředíme na stíhací složku. Aby mělo číselné porovnání smysl, musíme do součtů zahrnout stejné jednotky. Jejich aktuální seznam k 28. 4. není exaktně nikde uveden, ale lze jej interpretovat z dokumentů z 21. 4. a 3. 5. 1945. Mezi těmito daty nedošlo k žádným změnám v organizaci 3. Flg.Div. a jednotky v ní obsažené tak zůstaly stále stejné. Můžeme tedy předpokládat, že i 28. 4. 1945 tvořily stíhací sílu 3. Flg.Div. Stab, I. a II./JG 77 a Stab a I./JG 52 bez 1. Staffel. Všechny ostatní, včetně Lw.Gef.Verband Weiss spadaly pod velení VIII. Flg.Korps. Problematickým zůstává právě tento svazek, protože nevíme, do kterého z vyšších celků byl 28. 4. 1945 započítán. Gefechtsverband Weiss nikdy nebyl součástí 3. Flg.Div., naopak vždy spadal pod VIII. Flg.Korps. Jeho stíhací jednotky, šlo o III./JG 52 a I./JG 52, operovaly nejvíce v okolí

Breslau a na moravském bojišti se neangažovaly. Předpokládáme tedy, že tyto síly nebyly ve zprávě z 28. 4. 1945 započítávány ke 3. Flg.Div.

Číselné údaje o stíhacích letounech z dálnopisu odeslaného 28. 4. 1945 tedy pod hlavičkou VIII. Flg.Korps ukrývají Stab, I. a II./JG 6, III./EJG 1, dále pak III./JG 52 a I./JG 52. 3. Flg.Div. zahrnovala Stab, I. a II./JG 77, Stab/JG 52 a I./JG 52 bez 1. Staffel. Takto strukturované celky můžeme porovnat s daty z podrobného přehledu sil k 16. 4. 1945.

Z nich vyplývá, že stíhací jednotky na severním úseku fronty pod VIII. Flg.Korps snížily svoje stavy ze 183 (170) na 136 letadel, z toho pak ze 136 (127) na 105 provozuschopných. Nepřesnost do výpočtu zanáší I./JG 52, jejíž stav není v dokumentu ze 16. 4. samostatně uváděn, pro náš účel jsme ale použili třetinu stavů I./JG 52. Výsledkem je snížení o 27 % v celkových a 23 % v provozuschopných letounech, vyjádřeno přímo redukcí o 48 letadel celkově a 31 operačně schopných. Viz *tabulka na straně 201 v tištěné publikaci*.

Pokud budeme chtít odhalit, jaká z jednotek se na těchto ztrátách podílela nejvíce, můžeme porovnat vykázanou sílu útvarů mezi 16. a 23. 4. 1945. Dvě jednotky ve druhém z přehledů chybí – II./JG 6 a III./JG 52. K nějakému podstatnému snížení u ostatních došlo pouze u I./JG 6 – z 54 (45) na 25 (17) strojů, což jsou těžké ztráty. Z historie III./JG 52 je známo, že nijak zásadní redukci stavů na konci války neutrpěla a tak je výsledek úvahy zřejmý.

Výše uvedené snížení stavů mezi 16. a 28. dubnem 1945 pocházelo především z I. a II./JG 6. Na vině byly nejenom operační ztráty, ale především nutnost rychlých přesunů před postupujícím nepřítelem, který nedovoloval zachránit poškozenou techniku. Je možné, že se navíc přidal i nedostatek paliva, takže některé stroje nemohly odlétnout a zřejmě byly vyhozeny do vzduchu.

Poznámky

- 1 Der Chef des Luftwaffenführungsstabes, Tagesverlauf am 1.7.1944
- 2 www.ww2.dk
- 3 G.G Report No. S.R.G.G.1140, Lecture on the German Air Force given by: CS/1190 – Oberstleutnant KOGLER, 15th March 1945
- 4 G.G Report No. S.R.G.G.1140, Lecture on the German Air Force given by: CS/1190 – Oberstleutnant KOGLER, 15th March 1945
- 5 Flugzeugbewegungsmeldungen Januar 1944, Februar 1944, März 1944, April 1944, Mai 1944, Juni 1944, Juli 1944
- 6 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 30.6.1944
- 7 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 10.7.1944
- 8 OKL.Gen.Qu.(2.Abt.)
- 9 OKL.Gen.Qu.(2.Abt.)
- 10 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 20.7.1944
- 11 Oberkommando der Luftwaffe, Generalquartiermeister, Az.11b16.13 Nr. 12124/44 g.Kdos. (2.Abt.,IIB), 5. August 1944; BAMA, RL 2 III 61
- 12 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 31.7.1944
- 13 OKL.Gen.Qu.(2.Abt.)
- 14 Focke-Wulf 190 at War, Alfred Price, Ian Allan Ltd. 1977, Shepperton, ISBN 0 7110 0768 3
- 15 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 20.8.1944
- 16 Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945, Teil 13/III, J. Prien, G. Stemmer, W. Bock, Buchverlag Rogge GmbH, 2017
- 17 Personal losses, II./JG 6
- 18 Flugbuch Fritz Buchholz
- 19 Focke-Wulf 190 at War, Alfred Price, Ian Allan Ltd. 1977, Shepperton, ISBN 0 7110 0768 3
- 20 Flugzeugbewegungsmeldungen August 1944, September 1944
- 21 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 10.10.1944
- 22 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 10.10.1944
- 23 OKL.Gen.Qu.(2.Abt.)
- 24 OKL.Gen.Qu.(2.Abt.)
- 25 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 30.9.1944 a Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 10.10.1944
- 26 G.G Report No. S.R.G.G.1140, Lecture on the German Air Force given by: CS/1190 – Oberstleutnant KOGLER, 15th March 1945
- 27 Flugzeugzuweisung an Lfl.Kdo.Reich im Oktober 1944 (Bundesarchiv RL2 III)
- 28 AFD-090519-008, Luftwaffe operations in the West 1943–45, Volume XV, Gen.Lz.Beppo Schmidt, 1956
- 29 G.G Report No. S.R.G.G.1140, Lecture on the German Air Force given by: CS/1190 – Oberstleutnant KOGLER, 15th March 1945
- 30 To Win The Winter Sky, Danny S. Parker, Greenhill Books, 1994, s. 133
- 31 Six Months to Oblivion, Werner Girbig, Schiffer Publishing, 1991
- 32 Flugzeugbewegungsmeldungen December 1944
- 33 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 10.12.1944
- 34 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 31.12.1944
- 35 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 31.12.1944
- 36 Operace Bodenplatte, John Manrho a Ron Pütz, NAŠE VOJSKO 2012, Praha, ISBN 978-80-206-1247-2
- 37 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 10.1.1945
- 38 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 10.1.1945
- 39 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 10.1.1945
- 40 Luftflottenkommando 6 Abt.IIa/3, KR-Fernschreiben vom 3.2.1945 an O.K.L. Gen.Qu.6.Abt.
- 41 <https://www.slupca.pl/aktualnosci/nieznana-historia-lotniska/>
- 42 Flugbuch Karl Hoffmann
- 43 Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.190/45 g.Kdos.(V), 8.3.1945 and Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.450/45 g.Kdos.(V), 27.3.1945
- 44 Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.1520/45 g.Kdos.(V), 12.2.1945
- 45 Genst.Gen.Qu.6.Abt.Nr.190/45 g.Kdos.(V), 8.3.1945
- 46 E-Meldung von 7.2.45, 16.00 Uhr
- 47 Krosse, Hauptmann, Räumung Chef Nachschub, 10.2.1945
- 48 Krosse, Hauptmann, Räumung Chef Nachschub, 10.2.1945
- 49 OKL.Gen.Qu.(2.Abt.)
- 50 Neuregelung für die Kampfführung, Gen. Kdo. VIII Flg.Korps der Chef des Generalstabes (Gez. Sorge, Oberst I.Genst.I A - Br B Nr 1322/45 Geheim, 30.3.1945; NARA T321, R 19
- 51 FS 0232 6/2 1400(1555)
- 52 Fernschreiben Kr.g.Kdos. m.Anschr.Überm. 2.2.45 an Lfl.Kdo.Reich, Lfl.Kdo.6
- 53 Fernschreiben 21.2.45 an Lfl.Kdo.6
- 54 Flugbuch Karl Hoffmann
- 55 Personal losses JG 6
- 56 ЦАМО, Отчет боевых действий 62 гв. тбр, Фонд: 3411
- 57 Fernschreiben 26.2.45 an G.d.J.
- 58 Jagdgeschwader 6 „Horst Wessel“, Erfahrungsbericht für den Zeitraum 19.2.–18.3.45
- 59 Generalkommando VIII. Fliegerkorps, 10.4.1945
- 60 Flugzeugunfälle und Verluste bei den fl. Verbänden 2.3.1945 and Jagdgeschwader 6 „Horst Wessel“, Erfahrungsbericht für den Zeitraum 19.2.–18.3.45
- 61 Lfl.Kdo.6, Führungsabt. I, v. 8.3.1945
- 62 Luftflottenkommando 6, Truppenbesuch des Herrn Oberbefehlshabers der Luftflotte 6 Generaloberst Ritter von Greim in der Zeit vom 19. März bis 24. März 45
- 63 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 иак, Фонд: 20509
- 64 Flugzeugunfälle und Verluste bei den fl. Verbänden, 1.4.1945
- 65 Nachtrag zur Abendmeldung Ost vom 20.3.1945
- 66 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 21.3.1945
- 67 ЦАМО, Отчет о боевой работе 9 гв. иад за март месяц 1945 года. Фонд: 20046
- 68 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 иак, Фонд: 20509
- 69 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 иак, Фонд: 20509
- 70 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 22.3.1945
- 71 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 22.3.1945

72 viz „Stand der Ausrüstung der Jagdgruppen für Jabo-Einsatz, Stichtag 22.3.45.“
 73 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 23.3.1945
 74 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 23.3.1945
 75 ЦАМО, Журнал боевых действий 6 гв. шад, Фонд: 20035
 76 Einsatzmässige Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo.6, Stand 29.3.1945, 20,00 Uhr, 29.3.1945
 77 Einsatzmässige Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo.6, Stand 29.3.1945, 20,00 Uhr, 30.3.1945
 78 Lfl.6, 30.3.1945; NARA T321, R 19
 79 3. Fliegerdivision, I Nr.132/45 g.Kdos.Ia
 80 ЦАМО, Отчет о боевой работе 9 гв. иад за март месяц 1945 года. Фонд: 20046
 81 Nachtrag zur Abendmeldung Ost vom 31.3.1945
 82 Ausbau der Fl Bodenorganisation, Lfl.Kdo.6, 5.4.1945
 83 ЦАМО, Журнал боевых действий 10 иак, Фонд: 20542
 84 Nachtrag zur Abendmeldung Ost v. 5.4.1945
 85 Veränderungsmeldung Nr.7 zur Gliederung Stand 29.3.1945, 5.4.1945
 86 Veränderungsmeldung Nr.7 zur Gliederung Stand 29.3.1945, 5.4.1945 and KR-Fernschreiben, Gen.Kdo. VIII. Flg.Korps, Ia Nr. 229/45 g.Kdos., 6.4.1945
 87 Flugbetriebsstofflage in cbm, O.Qu./Qu.1/III, 6.4.1945
 88 Befehl über den Flugbetrieb und die Betankung im Bereich der Luftflotte 6, Lfl.Kdo.6; o.Qu./Qu.1, 6.4.1945
 89 Flugbuch Kurt Hackenberg
 90 Flugbetriebsstofflage in cbm, O.Qu./Qu.1/III, 7.4.1945
 91 Veränderungsmeldung Nr.11 zur Gliederung Stand 29.3.1945, 9.4.1945
 92 KR-Fernschreiben, Jagdschutz für „Huckepack“-Angriff gegen RAB-Brücken über Bober und Queis sowie wiederholung Mistelangriff gegen E-Brücke Steinau, 10.4.1945
 93 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 11.4.1945
 94 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 11.4.1945
 95 Flugbuch Hermy Härtel
 96 Veränderungsmeldung Nr.14 zur Gliederung Stand 29.3.1945, 11.4.1945
 97 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 12.4.1945; Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 13.4.1945
 98 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 15.4.1945 and Tageinsatzmeldung vom 15.4.1945
 99 Veränderungsmeldung Nr.15 zur Gliederung Stand 29.3.1945, 15.4.1945
 100 Flugbuch Karl Hoffmann, Flugbuch Hermy Härtel
 101 Veränderungsmeldung Nr.15 zur Gliederung Stand 29.3.1945, 15.4.1945
 102 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 гв. шад, Фонд: 20030
 103 Einsatzmässig Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo.6. Stand 16.4.1945, 20,00 Uhr, FS KR LBKQ 0381 17.4. (0025)
 104 Veränderungsmeldung Nr.15 zur Gliederung Stand 29.3.1945, 15.4.1945
 105 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6 Nr. 212 für den 16.4.45., Lfl.Kdo.6, 15.4.1945
 106 Data o pozemních operacích: Der Kampf um Schleien 1944/45, Hans von Ahlfen; Motorbuch Verlag; Geschichte der Panzerkorps Grossdeutschland, Band III; Budzsyn 1945, K. Kaczmarek, Wydawnictwo MON, 1982; Spurensuche, Band 5, Die Kämpfe um Weissenberg und Bautzen im April 1945, Eberhard Berndt, Dörfner; Wojsko Polskie w Operacji Praskiej, 2. Polska armáda v Lužici a Čechách 1945, Tomáš Jakl, HPM 5/96, 6/96
 107 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 ВА за январь месяц 1945 г., Фонд: 302
 108 2-я воздушная армия (2 ВА)
 109 1-й гвардейский штурмовой авиационный корпус (1 гшак/гв. шак), 2-й гвардейский штурмовой авиационный корпус (2 гшак/гв. шак)
 110 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 ВА за январь месяц 1945 г., Фонд: 302
 111 ЦАМО, Обзор боевых действий 1 гв. шак СВГК, Фонд: 20502
 112 3-й штурмовой авиационный корпус (3 шак) (3-й штурмовой Минский ордена Кутузова авиационный корпус)
 113 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 114 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 иак, Фонд: 20509
 115 ЦАМО, Журналы боевых действий 2 иак, Фонд: 20509
 116 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 16.4.1945
 117 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 16.4.1945
 118 Abschlussmeldung über Feindeinflüge am 16.4.1945, Lfl.Kdo.6, 17.4.1945
 119 Abschlussmeldung über Feindeinflüge am 16.4.1945, Lfl.Kdo.6, 17.4.1945
 120 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 16.4.1945
 121 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 16.4.1945
 122 ЦАМО, Отчет о боевой работе 9 гв. иад, Фонд: 20046
 123 ЦАМО, Отчет о боевой работе 9 гв. иад, Фонд: 20046
 124 ЦАМО, Отчет о боевой работе 9 гв. иад, Фонд: 20046
 125 Korespondence John Manrho
 126 Korespondence John Manrho
 127 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 гв. шак, Фонд: 20507
 128 Abschlussmeldung über Feindeinflüge am 17.4.1945, Lfl.Kdo.6, 18.4.1945
 129 ЦАМО, Журнал боевых действий частей 1 гв. шак, Фонд: 20502
 130 ЦАМО, Журналы боевых действий 2 иак, Фонд: 20509
 131 ЦАМО, Обзор боевых действий войск 2 ВА в Берлинской наступательной операции войск фронта с приложением схем и др. документов (часть 2), Фонд: 236
 132 ЦАМО, Журнал боевых действий 728 иап, Фонд: 22941
 133 Intops Summary No.352, Period: 0001 hours 17 April to 2400 hours 17 April 1945
 134 Vice informací viz „Messerschmitt Me 262s of KG & KG(J) Units“, JaPo, 2010
 135 Pilot's personal encounter report, 343rd FS, 17 April, 1945; 343rd Fighter Squadron, 55th Fighter Group AAF, APO 559, U.S. Army, 1.5.1945
 136 IWM, www.americanairmuseum.com, MACR 13920
 137 IWM, www.americanairmuseum.com, MACR 13916
 138 IWM, www.americanairmuseum.com, MACR 13919
 139 Abschlussmeldung über Feindeinflüge am 17.4.1945, Lfl.Kdo.6, 18.4.1945
 140 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945 and Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945
 141 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945 and Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945
 142 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945 and Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945

- 143 IWM, www.americanairmuseum.com, MACR 13915
- 144 IWM, www.americanairmuseum.com, MACR 13918
- 145 Abschlussmeldung über Feindeinflüge am 17.4.1945, Lfl.Kdo.6, 18.4.1945
- 146 AFHRA, Microfilm Reel 7809, s. 1056
- 147 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6 Nr. 214 für den 17.4.45., Lfl.Kdo.6, 16.4.1945
- 148 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945
- 149 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945
- 150 Flugbuch Hans Sieder
- 151 Korespondence John Manrho
- 152 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945
- 153 Журнал учета боевых действий 1613 аэр. полка ПВО 2 ВА
- 154 Korespondence John Manrho
- 155 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 ВА за январь месяц 1945 г., Фонд: 302
- 156 Fs, Br.B.Nr. 1.74/45 g. Kdos.(O.Qu),H.Qu. 17.4.1945
- 157 Fs, Br.B.Nr. 1.443/45 g. Kdos.(O.Qu),H.Qu. 17.4.1945
- 158 Fs, Br.B.Nr. 4873/45 g. Kdos.(O.Qu),H.Qu. 17.4.1945
- 159 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 гв. шак, Фонд: 20507;ЦАМО, Журнал боевых действий 6 гв. шад, Фонд: 20035
- 160 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945
- 161 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 гв. шак, Фонд: 20507
- 162 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515; ЦАМО, Журнал боевых действий 53 иап, Фонд: 22138
- 163 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
- 164 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
- 165 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945
- 166 Korespondence John Manrho
- 167 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945
- 168 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6 Nr. 216 für 18.4., Lfl.Kdo.6, 17.4.1945
- 169 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 18.4.1945
- 170 Flugbuch Hans Sieder
- 171 Korespondence John Manrho
- 172 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 18.4.1945
- 173 Korespondence John Manrho
- 174 Veränderungsmeldung Nr.2 zur Gliederung Stand 16.4.1945, 18.4.1945
- 175 Korespondence John Manrho
- 176 Korespondence John Manrho
- 177 Einsatzmässig Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo.6. Stand 16.4.1945, 20,00 Uhr, FS KR L BKQ 0381 17.4. (0025)
- 178 ЦАМО, Обзор боевых действий войск 2 ВА в Берлинской наступательной операции войск фронта с приложением схем и др. документов (часть 2), Фонд: 236
- 179 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 1 гв. бад, Фонд: 200001
- 180 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 23 гв. иад, Фонд: 20082, ЦАМО, Отчет о боевой работе 9 гв. иад за апрель месяц 1945 года. Фонд: 20046
- 181 ЦАМО, Журналы боевых действий 2 иак, Фонд: 20509
- 182 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
- 183 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 гв. шад, Фонд: 20030; ЦАМО, Журнал боевых действий 6 гв. шад, Фонд: 20035
- 184 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 23 гв. иад, Фонд: 20082
- 185 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 23 гв. иад, Фонд: 20082
- 186 Korespondence John Manrho
- 187 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 23 гв. иад, Фонд: 20082,
- 188 ЦАМО, Отчет о боевой работе 9 гв. иад, Фонд: 20046
- 189 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 18.4.1945
- 190 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6 Nr. 218 für 19.4., Lfl.Kdo.6, 18.4.1945
- 191 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6 Nr. 218 für 19.4., Lfl.Kdo.6, 18.4.1945
- 192 Veränderungsmeldung Nr.3 zur Gliederung Stand 16.4.1945, 19.4.1945
- 193 Korespondence John Manrho
- 194 KR – LBKW Nr. 010643 19.4. (1315)
- 195 Tagesabschlußmeldung Lfl.Kdo.6 vom 19.4.1945
- 196 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 22.4.1945, Nachmeldung 19.4.
- 197 Found 1995 when brown-coal minig was put foreward, identified 2008; Book on Fl.H Welzow, page 103
- 198 Korespondence John Manrho
- 199 Intops Summary No. 354, HQ Eight Air Force, AAF Station 101,APO 634
- 200 Message Form, from CO Honington, to CG 67th Fighter Wing; Intops Summary No. 354
- 201 383rd Fighter Squadron Unit History, April 1945
- 202 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 гв. шак, Фонд: 20507
- 203 ЦАМО, Журнал боевых действий частей 1 гв. шак, Фонд: 20502
- 204 ЦАМО, Журналы боевых действий 2 иак, Фонд: 20509
- 205 ЦАМО, Отчет о боевой работе 9 гв. иад, Фонд: 20046
- 206 ЦАМО, Журнал боевых действий 104 гв. иап, Фонд: 22249
- 207 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 гв. шак, Фонд: 20507
- 208 ЦАМО, mapa 6. GMK, 21.–22. 4. 1945
- 209 OKL Lw.Org.Stab 2. Abt. (IIB), Nr. 139/45g.K., 20.4.1945
- 210 Befehlsgliederung im Südraum. KR-Blitz LSZA/FU 041 20.4. (02.20)
- 211 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6 Nr. 220 für 20.4., Lfl.Kdo.6, 19.4.1945
- 212 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 22.4.1945, Nachmeldung 20.4.
- 213 ЦАМО, Журнал боевых действий 6 гв. шад, Фонд: 20035, ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 23 гв. иад, Фонд: 20082
- 214 ЦАМО, История 372 оапс и опыт о работе по обслуживанию связью 3 гв. ТА в Великой Отечественной войне, Фонд: 22632
- 215 Korespondence John Manrho
- 216 ЦАМО, Боевое донесение штаба 13 А, Фонд: 236

217 ЦАМО, Журнал боевых действий 104 гв. иап, Фонд: 22249
 218 Korespondence John Manrho
 219 ЦАМО, Журналы боевых действий 2 иак, Фонд: 20509
 220 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 23 гв. иад, Фонд: 20082
 221 Intops Summary No. 355, HQ Eight Air Force, AAF Station 101, APO 634
 222 The Koller War Diary, Edited by J. R. Smith, Monogram Aviation Publication, 1990
 223 The Koller War Diary, Edited by J. R. Smith, Monogram Aviation Publication, 1990
 224 E-Meldung vom 23.4.45, 18.00 Uhr
 225 Einsatzorientierung für den 21.4.1945, 21.4.1945
 226 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 21.4.1945
 227 Flugbuch Hans-Georg Greber
 228 Korespondence John Manrho
 229 Flugbuch Anton Karol
 230 Flugbuch Hendrik Stahl
 231 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 ВА за январь месяц 1945 г., Фонд: 302
 232 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 233 ЦАМО, Обзор боевых действий войск 2 ВА в Берлинской наступательной операции войск фронта с приложением схем и др. документов (часть 2), Фонд: 236
 234 ЦАМО, Обзор боевых действий войск 2 ВА в Берлинской наступательной операции войск фронта с приложением схем и др. документов (часть 2), Фонд: 236
 235 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 236 Funk-Spruch-Nr.457, 22.4.1945
 237 Funk-Spruch-Nr.534, 19:30, 22.4.1945
 238 Korespondence John Manrho
 239 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 22.4.1945
 240 Abschlussmeldung über Feindeinflüge am 22. April 1945, Lfl.Kdo.6, 22.4.1945
 241 Korespondence John Manrho
 242 ЦАМО, Оперативная разведсводка по ПВО УКА 1 УкрФ, Фонд: 236
 243 Flugbuch Hendrik Stahl
 244 Flugbuch Karl Hoffmann, Flugbuch Hermy Härtel, Flugbuch Hans Sieder
 245 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 246 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515; ЦАМО, Журнал боевых действий 624 шап, Фонд: 22832
 247 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 248 Flugbuch Hendrik Stahl
 249 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 1 гв. бад, Фонд: 20001; ЦАМО, Журнал боевых потерь, Фонд: 20001
 250 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 1 гв. бад, Фонд: 20001
 251 ЦАМО, Обзор боевых действий войск 2 ВА в Берлинской наступательной операции войск фронта с приложением схем и др. документов (часть 2), Фонд: 236
 252 ЦАМО, Журнал боевых действий 219 бад, Фонд: 20209
 253 Flugbuch Hans-Georg Greber
 254 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 23 гв. иад, Фонд: 20082
 255 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 23 гв. иад, Фонд: 20082
 256 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 23 гв. иад, Фонд: 20082
 257 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 23 гв. иад, Фонд: 20082
 258 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 23 гв. иад, Фонд: 20082
 259 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 22.4.1945
 260 Betr.: Verlegung, Der Chef des Generalstabes, Abtlg.II/Kdt.d.St.Qu., 23.4.1945
 261 BKQ 0359, 24.4.1945, 24:00
 262 Fernschreiben, H.Qu., 23.4.1945
 263 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6 Nr. 226 für 23.4., Lfl.Kdo.6, 22.4.1945
 264 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 23.4.1945
 265 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 23.4.1945
 266 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 23.4.1945
 267 Flugbuch Hans Sieder
 268 E-Meldung vom 16.4.45. 18.00 Uhr
 269 E-Meldung vom 23.4.45. 18.00 Uhr
 270 ЦАМО, За период боев войсками 13 А нанесено потерь противнику, Фонд: 361
 271 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515; ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 272 Abschlussmeldung über Feindeinflüge am 23. April 1945, Lfl.Kdo.6, 24.4.1945
 273 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515; ЦАМО, Журнал боевых действий 135 шап, Фонд: 22319
 274 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 275 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515; ЦАМО, Журнал боевых действий 135 шап, Фонд: 22319
 276 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 277 ЦАМО, Обзор боевых действий войск 2 ВА в Берлинской наступательной операции войск фронта с приложением схем и др. документов (часть 2), Фонд: 236
 278 ЦАМО, Обзор боевых действий 1 гв. шак СВГК, Фонд: 20502; ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 8 гв. шад, Фонд: 20043
 279 ЦАМО, Обзор боевых действий 1 гв. шак СВГК, Фонд: 20502; ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 8 гв. шад, Фонд: 20043
 280 ЦАМО, Журнал боевых действий частей 1 гв. шак, Фонд: 20502
 281 ЦАМО, Журнал боевых действий частей 1 гв. шак, Фонд: 20502
 282 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 23.4.1945
 283 Aufklärungs-Tagesmeldung von 23.4.1945
 284 ЦАМО, Журнал боевых действий частей 1 гв. шак, Фонд: 20502
 285 ЦАМО, Обзор боевых действий 1 гв. шак СВГК, Фонд: 20502
 286 ЦАМО, Обзор боевых действий 1 гв. шак СВГК, Фонд: 20502
 287 ЦАМО, Обзор боевых действий 1 гв. шак СВГК, Фонд: 20502
 288 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 23.4.1945

289 FunkSpruch Nr. 842, 24.4.45, 16:45
 290 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6 Nr. 228 für 24.4., Lfl.Kdo.6, 23.4.1945
 291 FunkSpruch Nr. 815, 24.4.45, 19:00
 292 Einsatzorientierung für den 24.4.1945, Lfl.Kdo.6 24.4.1945
 293 RL2 II-393 Tagesmeldungen, Nachtrag zur Abendmeldung vom 24.4.1945 Ost, 2.) Eigener Einsatz
 294 Einsatztagesmeldung vom 24.4.1945; Nachtrag zur Einsatztagesmeldung vom 24.4.1945
 295 Abschlussmeldung über Feindeinflüge am 24. April 1945, Lfl.Kdo.6, 25.4.1945
 296 Flugbuch Karl Hoffmann, Flugbuch Hermy Härtel
 297 Flugbuch Anton Karol, Leistungsbuch Johann Meier
 298 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515; ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 299 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515; ЦАМО, Журнал учета боевых действий штаба 621 шап, Фонд: 22829
 300 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 301 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 302 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 303 ЦАМО, Журнал боевых действий 53 иап, Фонд: 22138
 304 ЦАМО, Журнал боевых действий 135 шап, Фонд: 22319
 305 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 306 Flugbuch Anton Karol, Leistungsbuch Johann Meier
 307 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 23.4.1945
 308 The Koller War Diary, Edited by J. R. Smith, Monogram Aviation Publication, 1990
 309 KR-Blitz-Funkspruch An Gen.Kdo. VIII. Fl.Korps, 25.4.1945
 310 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6 Nr. 230 für 25.4., Lfl.Kdo.6, 24.4.1945
 311 Funkspruch Nr.1009, 26.4.1945, Einsatz 25.4.
 312 RL2 II-393 Tagesmeldungen, Nachtrag zur Abendmeldung Ost vom 25.4.1945, 2.) Eigener Einsatz
 313 Flugbuch Hans Sieder
 314 Flugbuch Anton Karol, Leistungsbuch Johann Meier
 315 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 316 RL2 II-393 Tagesmeldungen, Nachtrag zur Abendmeldung Ost vom 25.4.1945, 1.) Feindtätigkeit
 317 Abschlussmeldung über Feindeinflüge am 25. April 1945, Lfl.Kdo.6, 26.4.1945
 318 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524; ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 8 гв. иад, Фонд: 20044
 319 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 320 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 321 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515; ЦАМО, Журнал боевых действий 624 шап, Фонд: 22832
 322 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 323 ЦАМО, Журнал боевых действий 53 иап, Фонд: 22138
 324 Funkspruch Nr.1009, 26.4.1945, Einsatz 25.4.
 325 The Koller War Diary, Edited by J. R. Smith, Monogram Aviation Publication, 1990
 326 Kurzer Bericht über letzten Tage der Heeresgruppe Mitte, genllt. Natzmer, 14.2.47. BA, Msg 2/15
 327 RL2 II-393 Tagesmeldungen, Nachtrag zur Abendmeldung Ost vom 26.4.1945, 1.) Feindtätigkeit
 328 RL2 II-393 Tagesmeldungen, Nachtrag zur Abendmeldung Ost vom 26.4.1945, Eigener Einsatz
 329 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 26.4.1945, Nr. 5113/45 geh.II.Ang.
 330 KR-Fernschreiben, Lfl.Kdo.6, Der Chef d. Genst. Gez. Kless, 26.4.1945
 331 Fernschreiben, H.Qu. 26.4.45
 332 Flugbuch Hans Sieder
 333 Flugbuch Anton Karol, Leistungsbuch Johann Meier
 334 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 335 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 336 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 337 ЦАМО, Обзор боевых действий войск 2 ВА в Берлинской наступательной операции войск фронта с приложением схем и др. документов (часть 2), Фонд: 236
 338 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 26.4.1945, Nr. 5113/45 geh.II.Ang.
 339 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 340 Funkspruch Nr. 1275, 19:48, 27.4.1945
 341 The Koller War Diary, Edited by J. R. Smith, Monogram Aviation Publication, 1990
 342 BKQ 0721, 27.4.1945
 343 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6 Nr. 234 für 27.4., Lfl.Kdo.6, 26.4.1945
 344 Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 27.4.1945, Nr. 5113/45 geh.II.Ang.
 345 RL2 II-393 Tagesmeldungen, Abendmeldung Ost vom 27.4.1945, 1.) Feindtätigkeit
 346 Flugbuch Hermy Härtel, Flugbuch Karl Hoffmann
 347 ЦАМО, Оперативная разведсводка по ПВО УКА 1 УкрФ, Фонд: 236
 348 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 349 ЦАМО, Обзор боевых действий войск 2 ВА в Берлинской наступательной операции войск фронта с приложением схем и др. документов (часть 2), Фонд: 236
 350 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 351 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 352 Flugbuch Anton Karol, Leistungsbuch Johann Meier
 353 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6 Nr. 236 für 28.4., Lfl.Kdo.6, 27.4.1945
 354 RL2 II-393 Tagesmeldungen, Abendmeldung Ost vom 28.4.1945
 355 Einsatzmässige Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo.6.Stand 21.4.1945, 20,00 Uhr
 356 Einsatzmässige Gliederung der flg. Verbände des Lfl.Kdo.6.Stand 21.4.1945, 20,00 Uhr
 357 Flugbuch Hans Sieder
 358 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515; ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 359 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6 Nr. 238 für 29.4., Lfl.Kdo.6, 28.4.1945
 360 Tageseinsatzmeldung Lfl.Kdo.6 vom 29.4.1945; Funkspruch Nr.47, 29.4., 20.10
 361 Funkspruch Nr.47, 29.4., 20.10
 362 RL2 II-393 Tagesmeldungen, Abendmeldung Ost vom 29.4.1945

363 Flugbuch Hermy Härtel, Flugbuch Karl Hoffmann
 364 Flugbuch Anton Karol
 365 Flugbuch Hans Sieder
 366 Funkspruch Nr.29 Lg.Kdo.VIII an Lfl.Kdo.6, 30.4.45, 00.29
 367 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 368 ЦАМО, Журнал боевых действий частей 5 иак, Фонд: 20524
 369 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 370 Meldung, Luftflottenkommando 6, Führ.Abt.I (Ia Flieg), 7.5.1945
 371 Funkspruch Nr.58 von VIII. Flg.K. an Lfl.Kdo.6, 30.4.45
 372 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6, Nr. 270 für 30.4.45
 373 Tageseinsatzmeldung Lfl.Kdo.6 vom 30.4.1945; Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 30.4.1945; Funkspruch Nr.49, 1.5., 06.50; Nr. 81, 1.5., 00.30
 374 Flugbuch Günter-Peter Scheefers
 375 Flugbetriebsstofflage in cbm, 30.4.1945, 18.00 Uhr
 376 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 377 ЦАМО, Журнал боевых действий частей 5 иак, Фонд: 20524
 378 Einsatzbefehl Lfl.Kdo.6, Nr. 272 für 1.5.45
 379 Einsatz Strahlverbände, Nachtjagd und Flugmeldedienst, Luftflottenkommando 6, 1.Mai 1945
 380 BA RL 7, Anlagen zum KTB Luftflotte 6, via John Manrho
 381 Flugbuch Hans Parge, Flugbuch Franz Gapp
 382 Flugbuch Günter-Peter Scheefers
 383 ЦАМО, Отчет о боевых действиях 9 гв. иад, Фонд: 20046
 384 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 385 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 386 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 387 ЦАМО, Журнал боевых действий 40 гв. иап Описывает период с 01.01.1945 по 10.05.1945 г., Фонд: 22094
 388 ЦАМО, Журнал боевых действий частей 5 иак, Фонд: 20524
 389 ЦАМО, Обзор боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 390 BA RL 7, Anlagen zum KTB Luftflotte 6, via John Manrho
 391 ЦАМО, Описание боевых действий 273 сд
 392 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515, ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 393 The Koller War Diary, Edited by J. R. Smith, Monogram Aviation Publication, 1990
 394 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 395 ЦАМО, Журнал боевых действий частей 5 иак, Фонд: 20524
 396 Kurzer Bericht über letzten Tage der Heeresgruppe Mitte, genllt. Natzmer, 14.2.47. BA, Msg 2/15
 397 Flugbuch Hans Sieder
 398 ЦАМО, Оперативная разведсводка по ПВО УКА 1 УкрФ, Фонд: 236
 399 ЦАМО, Оперативная сводка штаба 118 ск, Фонд: 1010
 400 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 401 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524
 402 Květnové vítězství, Tomáš Jakl, Mladá fronta, 2015
 403 Flugbuch Hermy Härtel
 404 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 405 ЦАМО, Журнал боевых действий 5 иак, Фонд: 20524; ЦАМО, Журнал боевых действий 728 иап, Фонд: 22941
 406 Flugbuch Anton Karol
 407 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 23 гв. иад, Фонд: 20082,
 408 ЦАМО, Журнал боевых действий частей 5 иак, Фонд: 20524, ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 409 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 ВА, Фонд: 302
 410 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 ВА, Фонд: 302
 411 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 ВА, Фонд: 302
 412 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 1 гв. бад, Фонд: 20001
 413 ЦАМО, Журнал боевых действий штаба 23 гв. иад, Фонд: 20082,
 414 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 иак, Фонд: 20509
 415 ЦАМО, Итоги боевой работы частей 7 гв. иад за период с 1.5. по 9.5.45, Фонд: 20040
 416 ЦАМО, Выписка из журнала боевых действий 6 гв. зенад РГК, Фонд: 323
 417 ЦАМО, Боевое донесение штаба 433 гв. зенап, Фонд: 14408
 418 ЦАМО, Журнал боевой работы 984 зенап МВА, Фонд: 16682
 419 Flugbuch Anton Karol
 420 Flugbuch Günter-Peter Scheefers
 421 L.Dv.T.2190 A-1 bis A-8/FI; Werkschrift 2190 D-9/FI
 422 IX. Tactical Air Command, 8 May 1945, AFHRA, Reel 7837, 7764
 423 Patton's Eyes in the Sky, Tom Ivie, Chevron Publishing Limited, 2003
 424 Flugbuch Hans Sieder
 425 Flugbuch Hans Sieder
 426 Navzdory, Hans-Ulrich Rudel, Bonus A 1995, Brno, ISBN 80-85914-09-3
 427 Ostatnia wojenna misja pulkownika Rudla, Martin Pegg, Militaria magazine 1996
 428 Flugbuch Karl Hoffmann
 429 Flugbuch Anton Karol
 430 Pilot štuky: Válečný deník, Hans-Ulrich Rudel, Elka Press, 2013
 431 Flugbuch Hermy Härtel
 432 Flugbuch Karl Hoffmann
 433 IX. Tactical Air Command, 8 May 1945, AFHRA, Reel 7837, 7764
 434 Headquarters 36th Fighter Group, APO 595, U.S. Army, 11 May 1945
 435 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 ВА за январь месяц 1945 г., Фонд: 302
 436 ЦАМО, Журналы боевых действий 2 иак, Фонд: 20509
 437 Webová stránka: <http://sovpilots.ru>

438 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 439 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 440 ЦАМО, Журнал боевых действий 797 бап, Фонд: 23021
 441 ЦАМО, Журнал боевых действий 2 гв. шак, Фонд: 20507
 442 ЦАМО, Боевое донесение штаба 433 гв. зенап, Фонд: 14408
 443 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 444 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 445 ЦАМО, Журнал боевых действий 624 шап, Фонд: 22832
 446 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 447 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 448 ЦАМО, Журнал боевых действий 624 шап, Фонд: 22832
 449 ЦАМО, Журнал учета боевых действий штаба 621 шап, Фонд: 22829
 450 ЦАМО, Журнал боевых действий 3 шак, Фонд: 20515
 451 Věc: Letecká válka na území ČSR – shormažďování historického materiálu, Č.j.:151 dův. 1947, 16.6.1947
 452 ЦАМО, Журнал боевых действий 40 гв. иап, Фонд: 22094
 453 Věc: Letecká válka na území ČSR – shormažďování historického materiálu, Č.j.:151 dův. 1947, 16.6.1947
 454 Nikdy neketly šeriky tak krásně, Jan Galandauer, Miroslav Honzik, Nakladatelství Svoboda, Praha 1985
 455 Konec války na Liberecku předznamenal útěk Henleina, https://liberecky.denik.cz/zpravy_region/konec-valky-na-liberecku-predznamenal-utek-henlein.html, Liberecký deník, 8. 5. 2011,
 456 ЦАМО, Описание боевых действий 48 ск, Фонд: 932, ЦАМО, Оперативная сводка штаба 78 ск, Фонд: 408
 457 Příběhy z válečných a poválečných Sudet, Osvald Hons, Heinz Blobner, Josef Tille, Roland Andert, Josef Lehmann, Vikend s.r.o., 2018
 458 ЦАМО, Боевое донесение штаба 96 гв. сд, Фонд: 1269, ЦАМО, Выписка из журнала боевых действий 54 гв. сд, Фонд: 1169
 459 ЦАМО, Предварительные данные о захваченных трофеях и пленных войсками 28 А, Фонд: 442
 460 Nepublikovaný rukopis „Hradčany, Kummer, Kumr, Kummer am See“, Zdeněk Rydygr
 461 Věc: Letecká válka na území ČSR – shormažďování historického materiálu, Č.j.:151 dův. 1947, 16.6.1947
 462 Příběhy z válečných a poválečných Sudet, Osvald Hons, Heinz Blobner, Josef Tille, Roland Andert, Josef Lehmann, Vikend s.r.o., 2018
 463 Karel Drvola; http://www.omk.cz/index.html?url=http://www.omk.cz/dyn/doc/vystava_virtualni_seriky_kvetnove_povstani_nebezpecne_kolony; Milena Sedlmayerová, Středokluky 1316–2016, Zdeněk Susa (SUSA), 2017
 464 Korespondence John Manrho
 465 ЦАМО, Журнал боевых действий 797 бап, Фонд: 23021
 466 Památky Mimoně, Ing. Jiří Štátný, BARON, 2016
 467 Rare Wheels, Petr Doležal, Canfora Grafisk Form, 2015
 468 Karel Drvola; http://www.omk.cz/index.html?url=http://www.omk.cz/dyn/doc/vystava_virtualni_seriky_kvetnove_povstani_nebezpecne_kolony
 469 Korespondence John Manrho
 470 Navzdory, Hans-Ulrich Rudel, Bonus A 1995, Brno, ISBN 80-85914-09-3
 471 Das vergessene As, Der Jagdflieger Gerhard Barkhorn, Bernd Barbas, Luftfahrtverlag-Start, 2014
 472 Das vergessene As, Der Jagdflieger Gerhard Barkhorn, Bernd Barbas, Luftfahrtverlag-Start, 2014
 473 Luftwaffe Officer Career Summaries, Henry L. deZeng IV and Douglas G. Stankey, Version: 01.04.2021, www.ww2.dk
 474 Luftwaffe Officer Career Summaries, Henry L. deZeng IV and Douglas G. Stankey, Version: 01.04.2021, www.ww2.dk
 475 Verbandsführer der Jagdverbände, Stand: 18.3.1945
 476 RL 2 III/115, BA
 477 Korespondence John Manrho
 478 Kommandeur-Liste (Flieger), Luftflottenkommando 6 Az. : 21 B (Adj.) IIa, 27.4.1945
 479 Milena Sedlmayerová, Středokluky 1316–2016, Zdeněk Susa (SUSA), 2017
 480 Luftwaffe Officer Career Summaries, Henry L. deZeng IV and Douglas G. Stankey, Version: 01.04.2021, www.ww2.dk
 481 Luftwaffe Officer Career Summaries, Henry L. deZeng IV and Douglas G. Stankey, Version: 01.04.2021, www.ww2.dk
 482 The JG 26 War Diary, Donald Caldwell Grub Street, 1998
 483 Luftwaffe Officer Career Summaries, Henry L. deZeng IV and Douglas G. Stankey, Version: 01.04.2021, www.ww2.dk; Johannes Naumann-Interview May 2008
 484 Luftwaffe Officer Career Summaries, Henry L. deZeng IV and Douglas G. Stankey, Version: 01.04.2021, www.ww2.dk
 485 Luftwaffe Officer Career Summaries, Henry L. deZeng IV and Douglas G. Stankey, Version: 01.04.2021, www.ww2.dk
 486 Flugbuch Fritz Buchholz
 487 Flugbuch Karl Hoffmann
 488 OKL Lw.Org.Stab 2. Abt. (IIB), Nr. 139/45g.K.
 489 Flugbuch Karl Hoffmann
 490 Flugbuch Karl Hoffmann
 491 Flugbuch Hermy Härtel
 492 Flugbuch Hermy Härtel
 493 Korespondence Gerhard Stemmer
 494 Flugbuch Hermy Härtel
 495 Flugbuch Hermy Härtel
 496 Gen.Qu.6.Abt., Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände Stand: 10.1.1945
 497 LP 227/1, 15.12.1944
 498 Monatsbericht December 1944 FW; Gen.Qu.(6.Abt. III C), Flugzeugverteilung, Januar, Februar, März 1945
 499 Beitrag zur Beschaffungsmeldung, OKL, Gen.Qu.Az.11, Nr. 27210/45 g.K.
 500 Flugzeugverteilung im Januar 1945, Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), 2.2.1945
 501 Beitrag zur Beschaffungsmeldung, OKL, Gen.Qu.Az.11, Nr. 27210/45 g.K.
 502 Flugzeugverteilung im Januar 1945, Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), 2.2.1945
 503 Flugzeugverteilung im Februar 1945, Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), 2.3.1945
 504 Flugzeugverteilung im März, Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), 2.4.1945
 505 Kennziffern der Nachbaufirmen Fw 190, Focke-Wulf G.m.b.H. Bremen 15.2.1945
 506 IWM Reel 12
 507 Lfl.6, 1.2.1945, 18:00
 508 Flugbuch Karl Hoffmann
 509 Lfl.Kdo.6, Führ.Abt. I/Ic, Br.B.Nr. 2920/45 geh, 6.3.1945
 510 ЦАМО, ф. 500, оп. 12452, д. 680 (3)

511 OKL, Lw.-Führungsstab, Nr. 937/45 g.Kdos. (op), Flugzeugausstattung der Jagdgeschwader, 8.2.1945
 512 OKL, General der Jagdflieger, Br.B.Nr. 1561/45 g.Kdos., 20.3.1945
 513 Flugbuch Karl Hoffmann
 514 Flugzeugunfälle und Verluste bei den fl. Verbänden, 31.3.1945
 515 Focke-Wulf Fw 190D, camouflage & markings, Part II, Marc Deboeck, Eric Larger, Tomáš Poruba, JaPo, 2007
 516 Flugbuch Hans Sieder
 517 Lfl.6, 21.3.1945, 18:00
 518 Lfl.6, 8.3.1945, 18:00
 519 FS SSD LBKW 1338 6/4 (2230), LFL KDO 6
 520 Flugzeugzuweisung an Lfl.Kdo.6 im January, February, März 1945, Gen.Qu.(6.Abt. IIIC)
 521 E-Meldung vom 7.4.1945. 18.00 Uhr.
 522 Jagdgeschwader 6 „Horst Wessel“, Erfahrungsbericht für den Zeitraum 19.2.–18.3.45
 523 Das vergessene As, Der Jagdflieger Gerhard Barkhorn, Bernd Barbas, Luftfahrtverlag-Start, 2014; correspondence of author with Berndt Barbas
 524 Jagdgeschwader 6 „Horst Wessel“, Erfahrungsbericht für den Zeitraum 19.2.–18.3.45
 525 Kennzeichen der Flugzeuge der leichten Jagdverbände, 14.12.1937; Flugzeugkennzeichnung, Der R.d.L. u Obdl. 21.10.1943
 526 Kennzeichen der Flugzeuge der leichten Jagdverbände, 14.12.1937; Flugzeugkennzeichnung, Der R.d.L. u Obdl. 21.10.1943
 527 Korespondence John Manrho
 528 Operace Bodenplatte, John Manrho a Ron Pütz, NAŠE VOJSKO, s.r.o, 2012
 529 Airfoil, Number 3, Airfoil Publications, 1985
 530 Airfoil, Number 3, Airfoil Publications, 1985
 531 15th Tactical Reconnaissance Squadron, Unit Historical Report for May, 1945, APO 141
 532 Correspondence with Tom Ivie to authors, 2021; Patton's Eyes in the Sky, Tom Ivie, Classic Publications, 2003; Airfoil Nr. 3, Roundup in the Sky, Tom Ivie, Airfoil Publications, 1985
 533 NR 11 OP, From 15th TRSQ to 10th PRGP, REF TR/2A/08/01
 534 Focke-Wulf Jagdflugzeug, Fw 190A Fw 190 "Dora" Ta 152H, Peter Rodeike, 1998
 535 Hinweise für Technische Aussenstellen, Neuerungen Nr. 4, Chefing.d.Lw./FW-Ref.C, Az.Tgb.Nr. 6364/44 geh., 18.10.1944
 536 Flugbuch Gerhard Mittelstädt
 537 Flugbuch Ernst Büchner
 538 Flugbuch Alfred Keinath
 539 Airfoil Volume 1, Number 3, S.W.Sheflin, 1985
 540 Focke-Wulf Fw 190, Volume Two 1943–1944; J. Richard Smith and Eddie J. Creek, Chevron Publishing Limited, 2012
 541 The Focke-Wulf Fw 190 Dora, Vol. II, Jerry Crandall, Eagle Editions Ltd., 2009
 542 FW 190 Radial Engine, Paint, Markings, and Production; NDW, Bryan McDermott; Nickell's Publishing, 2022
 543 Flugzeugverteilung im Januar 1945, Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), 2.2.1945; Flugzeugverteilung im Februar 1945, Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), 2.3.1945
 544 Flugbuch Ernst Büchner
 545 LP 227/1, 15.12.1944
 546 Flugzeugverteilung im Januar 1945, Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), 2.2.1945; Flugzeugverteilung im Februar 1945, Gen.Qu.(6.Abt. IIIC), 2.3.1945
 547 Flugbuch Hagen, FLÜG 1
 548 Focke-Wulf Fw 190, Volume Two 1943–1944; J. Richard Smith and Eddie J. Creek, Chevron Publishing Limited, 2012
 549 Focke-Wulf Fw 190D, camouflage & markings, Part I, Marc Deboeck, Eric Larger, Tomáš Poruba, JaPo, 2005; Part II, JaPo, 2007
 550 Flugbuch Hermy Härtel, Flugbuch Karl Hoffmann
 551 Flugbuch Johann Böhm
 552 Focke-Wulf Fw 190D, camouflage & markings, Part II, Marc Deboeck, Eric Larger, Tomáš Poruba, JaPo, 2007
 553 Focke-Wulf Fw 190D, camouflage & markings, Part II, Marc Deboeck, Eric Larger, Tomáš Poruba, JaPo, 2007
 554 Luftwaffe Camouflage and Markings 1939–1945, K.A. Merrick, Jürgen Kiroff, Chevron Publishing Limited, 2004
 555 Flugbuch Karl Hoffmann
 556 Flugbuch Hermy Härtel
 557 The Focke-Wulf Fw 190 Dora, Vol. I, Jerry Crandall, Eagle Editions Ltd., 2007
 558 1945-MNO-ILodbor, Věc: Zajištění leteckého materiálu, Letiště Kummer u Mimoně, 15. května 1945
 559 Tagesabschlussmeldung Lfl.Kdo.6 vom 21.3.1945
 560 Tagesabschlussmeldung Lfl.Kdo.6 vom 21.3.1945
 561 Flugzeugunfälle und Verluste bei den Fl.Verbänden, H.Qu., 28.3.1945
 562 Luftwaffe Officer Career Summaries, Henry L. deZeng IV and Douglas G. Stankey, Version: 01.04.2021, www.ww2.dk
 563 Korespondence John Manrho
 564 Flugbuch Bruno Worm
 565 Luftwaffe Officer Career Summaries, Henry L. deZeng IV and Douglas G. Stankey, Version: 01.04.2021, www.ww2.dk
 566 Luftwaffe Officer Career Summaries, Henry L. deZeng IV and Douglas G. Stankey, Version: 01.04.2021, www.ww2.dk
 567 ЦАМО, Журнал боевых действий 104 гв. иап, Фонд: 22249
 568 ЦАМО, Отчет о боевой работе 9 гв. иад за март месяц 1945 года. Фонд: 20046
 569 Stihač, A. I. Pokryškin, Naše Vojsko, 1953
 570 Stihač, A. I. Pokryškin, Naše Vojsko, 1953
 571 Небо войны, Александр Покрышкин, Воениздат, 1980
 572 Křídla v boji, A. I. Pokryškin, Naše Vojsko, 1990
 573 Pilot's Personal Encounter Report, 343rd FS, 17.4.1945; 343RD Fighter Squadron, 55th Fighter Grop, APO 559, U.S. Army, 1 May 45, Squadron History for the month of April 1945; 55th Fighter Group, APO 559, U.S. Army, Group Mission Summary Report, 30 April 1945
 574 Qu – Meldung Nr. 1098, Luftflottenkommando 6, Abt.IIa/2, 25. April 1945
 575 Tagesabschlussmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945 and Einsatztagesmeldung Lfl.Kdo.6 vom 17.4.1945
 576 Pilot's Personal Encounter Report, 343rd FS, 17.4.1945
 577 55th Fighter Grop, APO 559, U.S. Army, 1 May 45, Squadron History for the month of April 1945; 55th Fighter Group, APO 559, U.S. Army, Group Mission Summary Report, 30 April 1945
 578 55th Fighter Grop, APO 559, U.S. Army, 1 May 45, Squadron History for the month of April 1945; 55th Fighter Group, APO 559, U.S. Army, Group Mission Summary Report, 30 April 1945

Prameny

Zdroje originálních dokumentů

- BA:
 - RL2 I/79,80
 - RL2 II/393
 - RL 2 III/60-70, 620, 766. 767, 1197, 1198
 - RL 7/521-547
- NARA:
 - T321/ R 10, 19, 204, 205, 206
- AFHRA:
 - AFD-090519-008, Luftwaffe operations in the West 1943-45, Volume XV, Gen.Lz.Beppo Schmidt, 1956
 - Reel 7809, 7837, 7764
- IWM:
 - Reel 12
- IJAMO
- VHA
- sbírka JaPo

Letové deníky (sbírka JaPo)

- Johann Böhm
- Fritz Buchholz
- Ernst Büchner
- Franz Gapp
- Hans-Georg Greber
- Kurt Hackenberg
- Hagen, FLÜG 1
- Hermy Härtel
- Karl Hoffmann
- Anton Karol
- Alfred Keinath
- Johann Meier (Leistungsbuch)
- Gerhard Mittelstädt
- Hans Parge
- Günter-Peter Scheefers
- Hans Sieder
- Hendrik Stahl
- Bruno Worm

Literatura

- Focke-Wulf 190 at War, Alfred Price, Ian Allan Ltd. 1977, Shepperton, ISBN 0 7110 0768 3
- Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945, Teil 13/III, J. Prien, G. Stemmer, W. Bock, Buchverlag Rogge GmbH, 2017
- To Win The Winter Sky, Danny S. Parker, Greenhill Books, 1994, s. 133
- Six Months to Oblivion, Werner Girbig, Schiffer Publishing, 1991
- Operace Bodenplatte, John Manrho a Ron Pütz, Naše vojsko, 2012, Praha, ISBN 978-80-206-1247-2
- The Koller War Diary, Edited by J. R. Smith, Monogram Aviation Publication, 1990
- Pilot štuky: Válečný deník, Hans-Ulrich Rudel, Elka Press, 2013
- Patton's Eyes in the Sky, Tom Ivie, Chevron Publishing Limited, 2003
- Navzdory, Hans-Ulrich Rudel, Bonus A 1995, Brno, ISBN 80-85914-09-3
- Ostatnia wojenna misja pułkownika Rudla, Martin Pegg, Militaria magazine 1996
- Květnové vítězství, Tomáš Jakl, Mladá fronta, 2015
- Nikdy nekvetly šeríky tak krásně, Jan Galandauer, Miroslav Honzík, Nakladatelství Svoboda, Praha 1985
- Příběhy z válečných a poválečných Sudet, Osvald Hons, Heinz Blobner, Josef Tille, Roland Andert, Josef Lehmann, Víkend s.r.o., 2018
- „Hradčany, Kummer, Kumr, Kummer am See“, Zdeněk Rydygr (nepublikovaný rukopis)
- Památky Mimoně, Ing. Jiří Šťastný, BARON, 2016
- Rare Wheels, Petr Doležal, Canfora Grafisk Form, 2015
- The JG 26 War Diary, Donald Caldwell Grub Street, 1998
- Středokluky 1316–2016, Milena Sedlmayerová, Zdeněk Susa (SUSA), 2017
- Das vergessene As, Der Jagdflieger Gerhard Barkhorn, Bernd Barbas, Luftfahrtverlag-Start, 2014
- Airfoil, Number 3, Airfoil Publications, 1985
- Focke-Wulf Jagdflugzeug, Fw 190A Fw 190 "Dora" Ta 152H, Peter Rodeike, 1998
- Focke-Wulf Fw 190, Volume Two 1943–1944; J. Richard Smith and Eddie J. Creek, Chevron Publishing Limited, 2012
- The Focke-Wulf Fw 190 Dora, Vol. II, Jerry Crandall, Eagle Editions Ltd., 2009
- FW 190 Radial Engine, Paint, Markings, and Production; NDW, Bryan McDermott; Nickell's Publishing, 2022
- Focke-Wulf Fw 190D, camouflage & markings, Marc Deboeck, Eric Larger, Tomáš Poruba, Part I JaPo, 2005, Part II, JaPo, 2007
- Luftwaffe Camouflage and Markings 1939–1945, K.A. Merrick, Jürgen Kiroff, Chevron Publishing Limited, 2004
- Stíhač, A. I. Pokryškin, Naše vojsko, 1953
- Небо войны, Александр Покрышкин, Воениздат, 1980
- Křídla v boji, A. I. Pokryškin, Naše Vojsko, 1990

Internetové zdroje:

- <https://www.slupca.pl/aktualnosci/nieznana-historia-lotniska/>
- IWM, www.americanairmuseum.com, MACR 13920
- IWM, www.americanairmuseum.com, MACR 13916
- IWM, www.americanairmuseum.com, MACR 13919
- IWM, www.americanairmuseum.com, MACR 13915
- IWM, www.americanairmuseum.com, MACR 13918
- <http://sovpilots.ru>
- Konec války na Liberecku předznamenal útěk Henleina, https://liberecky.denik.cz/zpravy_region/konec-valky-na-liberecku-predznamenal-utek-henlein.html, Liberecký deník, 8.5.2011
- Luftwaffe Officer Career Summaries, Henry L. deZeng IV and Douglas G. Stankey, Version: 01.04.2021, www.ww2.dk
- Karel Drvola http://www.omk.cz/index.html?url=http://www.omk.cz/dyn/doc/vystava_virtualni_seriky_kvethnove_povstani_nebezpecne_kolony; Středokluky 1316–2016, Milena Sedlmayerová, Zdeněk Susa (SUSA), 2017

Fotografie

- Hideki Noro
- Peter Petrick
- James V. Crow prostřednictvím Delmara Davise
- Paul Stipdonk
- Berndt Barbas
- Thomas G. Ivie
- Jeffrey L. Ethell (ww2colour.com)
- Gennady Petrov
- Jan Vladař
- Jiří Rajlich
- Peter Randall
- †Zdeněk Modlitba
- IJAMO
- Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad Dobruška
- JaPo

Obsah

Jagdgeschwader 6 – vznik a první měsíce existence	1	Letecká technika JG 6	57
Na východní frontu	5	Typová skladba	57
Dolnoslezská operace	6	I. a II./JG 6	57
Hornoslezská resp. oppelenská operace	9	III./JG 6	59
Přípravy na obranu Odry	12	Stab/JG 6	59
Berlínská operace	14	Realita typových dodávek v dubnu 1945	59
16. 4. 1945	14	Stavy	59
17. 4. 1945	18	Hodnocení výzbroje	60
18. 4. 1945	23	Konkrétní stroje	61
19. 4. 1945	27	Stab/JG 6	61
Činnost z českého území	29	Fw 190D-9, W.Nr. 211929, Stab/JG 6, Liberec, Fhr. Georg Graf von Keller	61
20. 4. 1945	29	I./JG 6	62
21. 4. 1945	31	Fürth	62
22. 4. 1945	33	Fw 190A-9 (A-8?), „červená 5“, W.Nr. 9xxxxx, 2./JG 6, Fürth ..	62
23. 4. 1945	35	Fw 190A-8, „červená 6“, W.Nr. 739533, 2./JG 6, Fürth	64
24. 4. 1945	37	Fw 190A-8, „červená 7“, W.Nr. 961198, 2./JG 6, Fürth	64
25. 4. 1945	39	Würzburg	65
26. 4. 1945	40	Fw 190A-8, „žlutá 17“, W.Nr. 961224, 3./JG 6, Würzburg	65
27. 4. 1945	41	Fw 190D-9, „bílá 1“, W.Nr. 400298, 1./JG 6, Würzburg	66
28. 4. 1945	42	Fw 190A-8, „žlutá 8“, W.Nr. ?, 3./JG 6, Würzburg	66
29. 4. 1945	42	Fw 190D-9, W.Nr. 212139, „bílá 4“, Würzburg, 1./JG 6	67
30. 4. 1945	43	Braunschweig-Waggum	67
1. 5. 1945	43	Fw 190A-8, „červená 10“, W.Nr. 73xxxx, 2./JG 6, Braunschweig	67
2. 5. 1945	44	Liberec	68
3. 5. 1945	45	Fw 190A-9(/R11 ?), „žlutá 1“, W.Nr. 980571, 3./JG 6, Liberec ..	68
4. 5. 1945	45	Fw 190A-8, „červená(?) 9“, W.Nr. 73xxxx, 2./JG 6, Liberec	68
5. 5. 1945	46	Fw 190A-8, „žlutá 15“, W.Nr. ?, 3./JG 6, Liberec	68
6. 5. 1945	46	Fw 190D-9, „červená 3“, W.Nr. 500xxx, 2./JG 6, Liberec	69
7. 5. 1945	46	II./JG 6	69
8. 5. 1945	47	Halle	69
Úlet	48	Fw 190D-9, „černá 3“, W.Nr. 601090, 6./JG 6, Halle, Ofw. Hermy Härtel	69
9. 5. 1945	50	Fw 190D-9, „černá 8“, W.Nr. 500581, 6./JG 6, Halle	71
Základny JG 6 v posledních dnech války	51	Kummer	71
Liberec	51	Fw 190D-9, „modrá 6“, W.Nr. ?, ex-8./JG 6, Kummer	72
Kummer	52	Přílohy	72
Cesta ostatního personálu	52	Příloha 2	72
JG 6 v roce 1945	53	Příloha 3	77
Velitelé a letecký personál	53	Příloha 5	79
Kommodor	53	Poznámky	80
Další velitelský sbor	54	Prameny	88
Další letecký personál	54	Fotografie	89
Karl Hoffmann	55		
Hermy Härtel	55		
Hans Sieder	56		

Text © Jaroslav Farkaš, Aleš Janda, Tomáš Poruba
© JaPo 2024

ISBN 978-80-907049-9-2



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.

