

Messerschmitt Bf 109 z JG 52 v Německém Brodě

Aleš Janda, Tomáš Poruba

Vojenské letiště v Německém (nyní Havlíčkově) Brodě nikdy nedosáhlo významu velké letecké základny. Přes svoji dlouholetou existenci by po odchodu letectva (vrtulníkové letky) v 90. letech nejspíše upadlo do zapomnění, přesto se mu podařilo zapsat do letecké historie 2. světové války. V samotném závěru konfliktu, na konci dubna 1945, se Německý Brod stal poslední operační základnou jedné z neznámějších jednotek Luftwaffe – Jagdgeschwader 52.*

Stručná historie letiště do 15. 3. 1939

Zakládáním nových letišť v 2. polovině 30. let reagovalo Ministerstvo národní obrany (MNO) Československé republiky na zhoršující se mezinárodní situaci, zejména na vztahy s Německem po jmenování Adolfa Hitlera říšským kancléřem. Budování letecké základny v Německém Brodě bylo zahájeno výnosem MNO č. j. 1728/Taj. hl. št./I. odděl. 1936 ze dne 6. 6. 1936, podle kterého měla být v Německém Brodě nejspíše do konce roku 1937 umístěna jedna peruť (o 3 letkách) bombardovacích letadel. V polovině června 1936 byli zástupci města požádáni o vyjádření, zda jsou ochotni vojenský útvar trvale ubytovat a jaké výhody poskytnou vojenské správě v případě trvalé dislokace útvaru v Německém Brodě.

Vhodná lokalita byla vytipována cca. 2 km JZ od Německého Brodu u obce Občina, v katastru obce Poděbavy, a městská rada Německého Brodu byla vojenskou správou pověřena zajištěním pozemků. Ačkoliv praktické zajištění pozemků proběhlo formou vykoupení, zahájeném na konci roku 1936, nebo v roce 1937 na základě zákona 63/1935Sb. o vyvlastnění k účelům obrany státu a byly zahájeny stavební práce, po formální stránce byla situace složitější. Někteří z dotčených vlastníků pozemků vedli s městem řadu soudních sporů o výši náhrady za pozemky a o další náhrady za domnělé či skutečné škody, v některých případech až do roku 1943. Za kuriozitu můžeme považovat nárok na úhradu škody, vznesený ještě v roce 1946.

V červnu 1937 MNO svým výnosem č. j. 7576 taj. IV/4. odděl. 37 rozšířilo zadání stavby letiště o vybudování skladu leteckých a automobilových pohonných hmot. Tato infrastruktura byla dána do užívání 30. 10. 1938, stále ještě v nedokončeném stavu byla 24. ledna 1939 protokolárně předána do užívání čs. letectvu, resp. III. peruť 6. leteckého pluku, dokončena a zkolaudována však byla až 5. června 1940. V roce 1938 se ještě zrealizovala stavba velkého ocelového hangáru.

Ačkoliv letiště nebylo v roce 1937 dokončeno, přijalo na konci roku letadla III. peruť 6. leteckého pluku. K datu 31. 12. 1938, tj. o rok později, pak byla podepsána nájemní smlouva na pronájem pozemků pro letiště po dobu 25 let mezi Čs. státem, resp. vojenskou správou zastoupenou pplk. stav. Ing. Janem Junkem, a městskou obcí Německý Brod, kterou zastupoval starosta Josef Šindelář, člen městské rady Ladislav Vodička a členové městského zastupitelstva Bohumil Hájek a František Domkář. Uvedenou smlouvu pak potvrdilo MNO dokumentem č. j. 1617 Dův. IV/4. odděl. 1939 ze dne 29. března 1939, tedy již po obsazení zbytku Československa německou armádou.

Jak bylo uvedeno výše, byla v Německém Brodě dislokována III. peruť 6. leteckého pluku (plukovní znak červený lev v bílém poli), konkrétně její 85/6. a 86/6. letka, vyzbrojená bombardovacími letouny Aero MB-200. V průběhu roku 1938, kdy rostlo napětí mezi Německem a Československem a v Sudetech se množily ozbrojené útoky proti institucím reprezentujícím československý stát, měly být obě letky dozbrojeny novými Avii B-71, a to po 3 ke každé letce. Velení 6. leteckého pluku však zřejmě nechtělo rozšiřovat množství typů u letek (a z toho plynoucí obtíže při zásobování a údržbě) a dodané Avie B-71 pravděpodobně přidělilo k ostatním letkám 6. pluku (6. letecký pluk vykazuje k 10. 11. 1938 40 strojů Avia B-71).

V srpnu a v září 1938 vrcholilo mezinárodní napětí. V očekávání konfliktu byly na konci srpna na pokyn Zemského vojenského velitelství u letounů zamalovány plukovní znaky a 23. 9. 1938 byla vyhlášena všeobecná mobilizace československé armády. V Mnichově začala 29. 9. 1938 mezinárodní konference za účasti vrcholných představitelů Velké Británie (Neville Chamberlain), Francie (Edouard Daladier), Itálie (Benito Mussolini)

a Německa (Adolf Hitler). 30. 9. 1938 brzy ráno bylo vedoucímu čs. delegace vyslanci Dr. Mastnému předáno rozhodnutí konference, které vyhovělo Hitlerovi a nařídilo Československu podstoupit pohraniční oblasti Německu a Maďarsku.

V důsledku opuštění pohraničí se na letišti v Německém Brodě usídlila Četnická letecká hlídka z Moravské Ostravy se stíhačkou Avia B-534 s imatrikulací OK-PDA (původně měla být hlídka přesunuta do Jihlavy). Tato sestava, tj. III. peruť 6. let. pluku a ČLH*, zůstala nezměněna až do 15. 3. 1939, kdy německá armáda vstoupila do Československa a město Německý Brod i letiště obsadily jednotky Wehrmachtu.

Luftwaffe v Německém Brodě v letech 1939–1945

Po obsazení Československa a vzniku Protektorátu Čechy a Morava (Protektorat Böhmen und Mähren) nebyl letový provoz v Německém Brodě obnoven ihned. Pozemní jednotky opustily kasárna a letiště k 21. 6. 1939, kdy byly objekty předány zpět obci a byly připraveny pro další útvary. Aby se vyhovělo formálním náležitostem, převzala 28. 6. 1939 čs. branná moc v likvidaci protokolárně hangár a skladiště benzínu u hangáru a v objektu kasáren.

Němci se na letiště vrátili 4. 9. 1939, kdy pro své potřeby zabrali budovu velitelství a iniciovali dokončení všech stavebních prací, 5. 6. 1940 pak proběhla již dříve zmíněná kolaudace skladišť pohonných hmot. Následně byla v říjnu téhož roku se schválením Luftgaukommando Prag uzavřena nájemní smlouva na pronájem pozemků pro provoz letiště mezi městem Německý Brod (Deutsch Brod) a Fliegerhorstkommandatur in Deutsch Brod.

Luftwaffe zahájila letový provoz pravděpodobně ihned po dokončení stavebních úprav, tedy v létě 1940, a využívala ho, podobně jako ostatní letecké základny v Protektorátu, k výcviku nových pilotů. Letiště v N. Brodě se stalo jedním ze satelitních letišť brněnské výcvikové základny. Na jeho ploše tedy získávali pilotní zkušenosti žáci Flugzeugführerschule A/B 113 (FFS A/B 113), od podzimu 1940 pak Flugzeugführerschule A/B 3 (FFS A/B 3).

Na letišti byly dále umístěny opravárenské dílny, které zde pracovaly až do roku 1945 a mimo oprav prováděly na konci války také přestavby cvičných strojů Arado Ar 66 a Gotha Go 145 na noční bombardovací.

Díky škole a opravnám letiště přijímalo pestrou směsici typů letadel - Grunau Baby, Klemm Kl 35, Bücker Bü 131 a Bü 181, Arado Ar 65, Ar 66, Ar 96, Focke-Wulf Fw 44, Fw 56 a Fw 58, Heinkel He 72, He 111, Gotha Go 145, Siebel Si 204, Fieseler Fi 156, Messerschmitt Bf 108, Bf 109, Me 262, Junkers Ju 52, atd.

Intenzita provozu vzrostla v 2. polovině září 1943, kdy byla do Německého Brodu přesunuta St.G. 102 se stroji Ju 87. Kronika obce Poděbavy zaznamenává 18. 9. 1943 přilet „...75 aeroplánů zvaných »Stukas«...“. St.G.102 byla ještě v roce 1943 přejmenována na Schl.G.102 a vzápětí na SG 102. Pod tímto názvem pak prováděla výcvik bitevních pilotů až do února 1945, kdy byla v rámci redukce výcvikových útvarů rozpuštěna. V Německém Brodě operovala hlavně II./SG 102 s různými verzemi Ju 87B, R a D, zatímco I./SG 102 působila v jižních Čechách se směsí Ju 87 a Fw 190.

Koncentrace jednotek a techniky na letišti stoupla na začátku března 1945. Konkrétně 7. 3. 1945 přiletěly z Chebu 2 Bü 181, 4 Ar 96B a 4 Bf 109 Jagdstaffel 5 d. ROA, další dny je následoval již blíže nespecifikovaný počet Bf 109G-10/U4. Staffel byla součástí Ruské osvobozené armády

* Tato poznámka je především určena pro snadnější orientaci čtenářů, kteří nejsou obeznámeni s českými realiiemi. Město Německý Brod neslo toto jméno až do konce 2. světové války, pod tímto jménem, resp. jako Deutsch Brod, se tedy uvádí i v dokumentech vydaných v období Protektorátu, v hlášení jednotek i v letových denících pilotů operujících ze zdejšího letiště. V květnu 1945 bylo město, díky averzi ke všemu německému, přejmenováno na Havlíčkův Brod podle významného českého spisovatele a novináře Karla Havlíčka Borovského (1821–1856). V dalším textu tedy bude dodržována tato zvyklost – do května roku 1945 bude uváděn název Německý Brod, po konci války Havlíčkův Brod, pod kterým ho čtenář najde i na současných mapách České republiky.

generála Vlasova. Spojenecký průzkum evidoval k 16. 4. 1945 na letišti 70 strojů různých typů, z nichž však podstatná část nepochybně procházela opravami.

Ve dnech 17. a 18. 4. 1945 bylo na letišti zaznamenáno také 7 průzkumných strojů Bf 109G různých verzí od I./NAGr 14, záhy se však odstěhovaly na satelitní plochu německobrodské základny v Senožatech, kde je Staffel umístěna podle rozpisu z 21. 4. 45.

V poslední dekádě dubna se v souvislosti s bitvou o Brno přesunují do Německého Brodu prvoliniové bojové jednotky Luftwaffe. Posílení tohoto úseku fronty zahájila JG 52 a její první stroje přilétaly podle svědectví pamětníků 21. a 22. 4. 1945. Jednotka pak zůstala v Německém Brodě až do konce války, kdy zničila svůj letový park a pozemní cestou ustoupila do amerického zajetí.

Pro nové útvary se podařilo zajistit i odpovídající množství pohonných hmot. K datu 22. 4. 1945 bylo v Německém Brodě k dispozici 20 m³ leteckého benzínu B4, k 25. 4. 45 dokonce 22 m³ B4, což byly zásoby srovnatelné s tak velkými základnami jako je Praha-Kbely, Praha-Ruzyně nebo České Budějovice. Na konci dubna, tj. 30. 4. 45, však množství kleslo na pouhé 3 m³ paliva B4. Z toho lze usuzovat, že nasazení letadel bylo poměrně intenzivní.

Jako poslední, a výslovně pro operace v prostoru Brna, byla na základě rozkazu velení Luftflotte 6 č. 230 (Einsatzbefehl Lf. Kdo. 6 Nr. 230 für den 25. 4. 1945) do Německého Brodu převelena 10.(Pz)/SG 9 se stroji Henschel Hs 129B a dočasně podřízena VIII. Flg. Korps. Také ona zde zůstala až do května 1945, zlikvidovala své stroje na místě a zřejmě ustoupila společně s personálem JG 52 k americkým liniím.

Jagdgeschwader 52 v období leden–duben 1945

JG 52 vstoupila do roku 1945 v této organizační podobě – Stab, I. a III. Gruppe, podřízené VIII. Flg. Korps (Luftflotte 6), byly umístěny na letišti Weidengut ve Slezsku, II. Gruppe již od srpna 1944 operovala na jižním úseku fronty v rámci Luftflotte 4 a od poloviny ledna 1945 sídlila v maďarském Veszpremu. Nadcházející měsíce měly pro personál JG 52 přinést několik „novinek“. V oblasti operačního nasazení se piloti mimo klasického „volného stíhání“ museli vyrovnat s úkoly pro stíhače ne zcela typickými, v oblasti pozemního zabezpečení se jednotka musela přizpůsobit rychlému postupu Rudé armády a být připravena ze dne na den změnit své působíště.

S blížícím se jarem očekávalo velení Luftwaffe stupňování útočných aktivit Rudé armády. S tímto předpokladem a s vědomím těžkých ztrát, které bitevní letectvo utrpělo v průběhu ledna a února 1945, vydalo Lf. Kdo. 6 Führungsabteilung I dne 8. 3. 1945 pokyn, aby všechny skupiny vyzbrojené Messerschmitty Bf 109 a Focke-Wulfy Fw 190 byly připraveny na bitevní akce (Jaboinsatz). Rozběhla se tak rozsáhlá akce, která měla zajistit veškeré volné závěsníky ETC 500, ETC 501 a ER 4 × ETC 50 a dopravit je ke zmíněným jednotkám.

Akce byla pečlivě sledována a samozřejmě se nevyhnula ani JG 52. K 22. březnu však stále scházelo 20 ks Rüstsätze ETC 500 u I./JG 52, stejně jako 22 kusů u III./JG 52. K tomuto datu byly závěsníky převáženy auty z Paderbornu do Jüterbogu, kam měly dorazit 24. března. Odtud měly ihned pokračovat dále. Akce zřejmě proběhla úspěšně, neboť se o ní další záznamy Luftflotte 6 již nezmiňují.

Podle dostupných výkazů ztrát se však JG 52 pravděpodobně podařilo z větší části bitevním akcím vyhnout. Vycházíme z předpokladu, že při bitevních akcích docházelo k dramatickému nárůstu poškození a ztrát činností nepřátelské protiletadlové obrany. V období, které popisujeme, však k ničemu takovému nedošlo, což můžeme konstatovat i přes neúplné údaje. Protiletadlová palba byla příčinou ztráty jen u Bf 109G-14, W.Nr.465 260, od I./JG 52 z 15. 3. 1945 a dvou Bf 109G-14 od III./JG 52, které zasáhl flak v souvislosti s lety nad Breslau – viz dále.

Aby se přesvědčil o skutečném stavu svých jednotek, provedl velitel Luftflotte 6 Generaloberst Ritter von Greim ve dnech 19. 3.–24. 3. 1945 inspekční cestu po jemu podřízených útvarech. Během své návštěvy ve Schweidnitz 22. 3. 1945 hovořil i s velitelem JG 52 Obrstl. Hermannem Grafem a pověřil ho urychleným zahájením zásobování Breslau pomocí kluzáků Go 242. Zůstává otázkou, proč touto operací bylo pověřeno velení JG 52, zřejmě však měla pro kluzáky zajišťovat stíhací ochranu a navíc se na zásobování již podílela.

Hermann Graf pravděpodobně intervenoval za opětné připojení II./JG 52, toho času operující v Maďarsku, k ostatním skupinám eskadry a von Greim mu skutečně přislíbil její brzký přesun do Slezska. O tom, jakou důležitost přikládá von Greim JG 52 a o jejím postavení svědčí i skutečnost, že si ve

sर्वem na minuty naplánovaném programu vyhradil čas i na rozhovor s čerstvým velitelem* I./JG 52, Hptm. Erichem Hartmannem.

Zásobování Breslau (Wroclaw)

Zásobování Breslau se pro JG 52, zejména pro III./JG 52, stalo mimo klasického stíhání podstatnou součástí každodenního života. Vedle stíhacího krytí transportních strojů se dopravou munice aktivně podílela na přepravě vojenského materiálu do obklíčené pevnosti. Během zásobovacích letů mezi 16. 3. 1945 až 26. 4. 1945 přepravila JG 52 do Breslau pomocí Bf 109 úctyhodných 25,5 t stříeliva. Intenzivní nasazení se samozřejmě projevilo jak na ztrátách techniky, tak létajícího personálu, na začátku si svoji daň vybralo i jiné chování více zatížených letadel.

Průběh operací z 16. 3. 1945 rozhodně nemohl přidat příslušníkům JG 52 na sebevědomí. Hned při startu ve Weidengutu byl na nos postaven a poškozen Bf 109G-10, W.Nr. 490267 a při vybočení z dráhy zničen další Bf 109G-10, W.Nr. 613027, oba od III./JG 52. To však zdaleka nebylo vše. Díky závadám na motoru se na Bf 109G-14, W.Nr.512377 zřítíl Gefr. Gerhard Riedl (III./JG 52), ze stejného důvodu byly při nouzových přistáních poškozeny Bf 109G-14, W.Nr. 511064 (III./JG 52) a Bf 109G-14, W.Nr. 511010 (Stab/JG 52). Činnost nepřítelce sice nebyla tak zničující, přesto byl v souboji sestřelen Ogrf. Heinz Schuhmacher na Bf 109G-14, W.Nr. 786527 ze Stab/JG 52, další stábní stroj, Bf 109K-4, byl po zásahu lehce poškozen při přistání na břicho východně od základny ve Stephansdorfu. Neprátelský flak připravil III./JG 52 o Bf 109G-14, W.Nr. 511882, zničený při přistání na břicho severovýchodně od Grottkau a vážně poškozen skončil po vybočení z dráhy při přistání ve Schweidnitz také Bf 109G-10, W.Nr. 613060. Ke ztrátám tohoto dne je nutné připočít i pohřešovaného Fw. Heinze Schindlera s Bf 109G-14, W.Nr. 465354 od I./JG 52. Ten se zřejmě nevrátil ze souboje s ruskými Airacobrami, s nimiž se I./JG 52 utkala. Ze souboje s Airacobrami však naopak vyšel úspěšně velitel 1.Staffel Oblt. Walter Wolfrum (celkem 137 vítězství), který si během letu na Bf 109K-4, „1+“ připsal své 134. a 135. vzdušné vítězství.

Ještě téhož dne odpoledne (tj. 16. 3. 1945) se I./JG 52 přesunula z Weidengutu a ze Stephansdorfu ve Slezsku na nové působíště v Chrudimí a východních Čechách. Někteří piloti však nejdříve přistáli na letišti v Pardubicích (Pardubitz), jak to dokládají letové záznamy Uffz. Weichtmanna (3./JG 52), který v Pardubicích přistál s Bf 109G-14, „13“ (taktické číslo bylo s největší pravděpodobností žluté). Omylu se nelze divit, Chrudimí leží jen o necelých 10 km jižněji. Ostatně do Chrudimí pak trval pouhých 10 minut. Podle vzpomínek Manfreda Leisebeina (také příslušníka 3./JG 52) provedla 3.Staffel během svého pobytu v Chrudimí několik zásobovacích letů do Breslau nebo pro ně poskytovala doprovod. V souvislosti s úkoly při zásobování Breslau JG 52 pravděpodobně zajišťovala i stíhací ochranu He 111 a Do 17 od KG 4 a od Gruppe Herzog (vytvořena sloučením částí 14.(Eis)/KG 55, TG 3, Schlepgruppe 1 a Schleppstaffel Fs.AOK) a jejich základen. Transportní stroje byly rozmístěny 35 km severně v Hradci Králové (Königrätz), 10 km severně v Pardubicích a v 30 km na východ vzdáleném Vysokém Mýtě (Hohenmaut).

I./JG 52 se operací nad Breslau zúčastnila 20. 3. 45, kdy ze svého stavu odepala Bf 109G-14, W.Nr. 465472, „černá 10“, Frhr. Rainera Gawela. Při nouzovém přistání po ztrátě orientace byl dále poškozen Bf 109G-14, W.Nr. 786349. K témuž datu eviduje III./JG 52 ztrátu 2 strojů – Bf 109G-14, W.Nr. 464158, Uffz. Karla Jüttnera a Bf 109G-14, W.Nr. 510804, které se zřítily po souboji severně od Bielau (Biala). Ve Schweidnitz byl navíc při rolování poškozen Bf 109K-4, W.Nr. 333924.

22. března zléto do Breslau s materiálem 6 strojů ze stavu III. Gruppe, jeden Bf 109G-14, W.Nr. 786514 havaroval a byl poškozen při přistání v Breslau díky špatné kvalitě dráhy, další Bf 109G-14, W.Nr. 465322, Franze Machlera, se po zásahu flakem zřítíl jihovýchodně od Neudörfelu. Rusové také zaútočili na plochu ve Schweidnitz a zničili (resp. velmi těžce poškodili) Bf 109G-14, W.Nr. 511486.

Z následujících dvou dnů se dochovaly další záznamy evidující aktivitu JG 52 v Chrudimí. Při startu strojů 1.Staffel k volnému stíhání byl 23. 3. 1945 poškozen Bf 109G-14, W.Nr. 786536, poté letka absolvovala souboj se 4 Airacobrami. Po souboji přistál Walter Wolfrum s poškozeným Bf 109K-4, „1+“ na břicho ve Schweidnitz. O den později, 24. 3. 1945, v Chrudimí havaroval a byl poškozen díky závadě na podvozku Bf 109G-14, W.Nr. 465753.

Další Messerschmitt byl v Chrudimí poškozen 4. 4. 1945 díky závadě motoru při startu na cvičný let, a to Bf 109G-14, W.Nr. 465405, „žlutá 14“ z 3./JG 52. V této době však už měla být alespoň podstatná část jednotky zpět ve Slezsku, v Raudnitz.

Citelné ztráty utrpěla III./JG 52 během 10. 4. 1945, kdy z 12 nasazených ztratila 4 stroje včetně pilotů – Bf 109G-10, W.Nr. 613068, „bílá 4“, jehož pilot Uffz. Engelbert Fick zůstal s těžkým zraněním v Breslau, pohřešováni byly Bf 109G-14, W.Nr. 465776, „černá 12“, s pilotem Frhr. Johannem

* Hptm. Erich Hartmann byl pověřen velením nad I./JG 52 od 1. února 1945. Ve funkci vystřídal Hptm. Adolfa Borschera, který se stal velitelem III./JG 52

Eickem a Bf 109G-14, W.Nr. 786349, „žlutá 10“, s Uffz. Helmutem Meyerem. V leteckém souboji byl na Bf 109K-4, W.Nr. 333943, „černá 9“ sestřelen St.Kptn. Oblt. Otto-Karl Klemens (příznáno 34 vítězství) a také musel zůstat s lehkým zraněním v Breslau.

Následující den, 11. 4. 1945, přišla III./JG 52 v prostoru Breslau o další 2 stroje, Bf 109G-14, W.Nr. 786360, „žlutá 14“, Uffz. Richarda Geigera a W.Nr. 785937, „žlutá 4“, Lt. Johanna-Gerharda Hoffmanna (velitel 11.Staffel, příznáno 130 vítězství). Další Bf 109G-14, W.Nr. 785806, „žlutá 1“ byl vážně poškozen při přistání na břicho na letišti Schweidnitz. Z doprovodu zásobovacího letu se od Breslau 13. dubna nevrátil Ofhr. Richard Dembeck (pohřešovaný) a jeho Bf 109G-10, W.Nr. 491473, „<2“ ze Stab III./JG 52. O tři dny později, 16. dubna, vyslala III./JG 52 do Breslau 16 strojů, z nichž 14 úspěšně dopravilo do města zásoby munice, 2 stroje se musely pro závalu vrátit. Pravděpodobně se jednalo o Bf 109G-14, výrobní série 512 (zbytek čísla je v hlášení nekompletní), „černá 4“ a o Bf109G-10, W.Nr. 612707, také „černá 4“. Oba stroje jsou vedeny jako vážně poškozené při přistání.

Další zásobovací lety se uskutečnily ještě 21., 22. a 26. dubna, zprávy o jejich průběhu však nemáme k dispozici.

Může se zdát, že výše popsaná činnost JG 52 se, až na krátké působení v Chrudimí, příliš neváže ke českému území. Při pohledu do mapy však zjistíme, že JG 52 ze svých slezských základů operačně pokrývala i celou oblast východních Čech, s kladem toho budí i Jak 3(9?), „91“ npor. Alexeje Cvetkova, sestřelený 20. 4. 1945 v 16:30 dvěma stíhači u Žernova, cca. 8 km západně od Náchoda. Souboj se odehrál v těsné blízkosti základů JG 52, uvedený sestřel si tento den nenárokují ani JG 77 ani Erg.JG 1, které by eventuálně připadaly v úvahu jako další aktéři.

I samotné zásobování Breslau, kterého se JG 52 aktivně účastnila, bylo z největší části zajišťováno právě z východočeských letišť v Hradci Králové, Pardubicích a Vysokém Mýtě.

Přesun do Německého Brodu

Přemístění JG 52 do Německého Brodu bylo vyvoláno nutností reagovat na postup Rudé armády na jižní Moravě a zejména na probíhající urputné boje o jihomoravskou metropoli Brno (Brünn). Rusové zahájili útok na město 15. 4. 1945 a pozemní jednotky 2. ukrajinského frontu postupovaly přes tuhý odpor obránců i díky podpoře 5.letecké armády a soustředěnému nasazení bitevního letectva. Prostor Moravy bránily I., II. a III./JG 77, avšak bylo nad jejich síly bojovat zároveň na jižní Moravě u Brna a na severní Moravě kolem Ostravy (Ostrau) a Opavy (Troppau).

JG 52 zahájila přesun ze Slezska 21. 4. 1945, ten však neproběhl najednou. Podle svědků přistálo 21. a 22. 4. 1945 v Německém Brodě 30 až 40 strojů Bf 109, tzn. útvar v síle jedné Gruppe.*

Podle záznamů Luftflotte 6 („Einsatzmäßige Gliederung der flg. Verbände des Lf. Kdo. 6 Stand 21. 4. 45, 20,00 Uhr“) se jednalo o I./JG 52 bez 1.Staffel (ta zůstala v Alt Kemnitz). Dále se s I.Gruppe stěhoval zřejmě i Stab/JG 52. III./JG 52 setrvala na své základně ve Schweidnitz. Podle hlášení Luftflotte 6 byl tento stav, tj. I./JG 52 v Alt Kemnitz, III./JG 52 ve Schweidnitz, platný ještě 3. 5. 1945. Po tomto datu 1.Staffel a III./JG 52 přelétly do Německého Brodu. Vše proběhlo až na úplném konci války, mezi 3. a 5. 5. 1945, v případě velitele 1.Staffel Waltera Wolfruma až 7. 5. 1945. Ten uskutečnil přelet na Bf 109G-14, „6+“, ze stavu III.Gruppe, okolnosti přeletu jsou uvedeny u popisu kamufláže zmíněného stroje na straně 7-8.

Akce z Německého Brodu

Údaje o bojovém nasazení jednotlivých útvarů ze samého konce války jsou již pouze útržkovité, pokud se vůbec dochovaly. Speciálně Luftflotte 6 uvádí ve svých hlášeních pouze souhrnná čísla, která zahrnují nejen stroje JG 52, ale i např. JG 77, apod. V časovém období, které nás zajímá, tj. po příchodu JG 52 do Německého Brodu, vykazuje Luftflotte 6 operační nasazení stíhačů v níže uvedené podobě.

Pro den 24. 4. 45 udává VIII. Flg. Korps v záznamu z 22:20 hod nasazení 36 stíhačů v prostoru linie Görlitz – Bautzen a omezený počet odůvodňuje špatným dopoledním počasím.**

V prostoru Brna byly nasazeny 4 bitevní a 16 stíhacích strojů. Němečtí piloti nárokovali sestřelení 6 nepřátelských při ztrátě 2 vlastních strojů.

* JG 52 vykazovala ve svých hlášeních z první poloviny dubna 1945 tyto počty strojů. Jedná se o průměrné počty strojů, skutečná čísla kolísala kolem uvedených hodnot podle data hlášení:

Stab/JG 52 – 8 strojů z toho 7 bojeschopných

I./JG 52 – 39 strojů, z toho necelých 30 bojeschopných

III./JG 52 – 34-40 strojů, z toho 32-33 bojeschopných

Pro doplnění uvedme, že II./JG 52 v Hirschingu disponovala k 26. 4. 1945 66 stroji, z toho 54 bojeschopnými.

** Celá Lf. Kdo 6 na den 24. 4. 45 udává nasazení 100 stíhačů, ztráty 1×Me 410 a 1×Bf 109.

V tomto případě se dá předpokládat, že se záznam týká nejpravděpodobněji JG 52.

Následující den, tj. 25. 4. 1945, je výkaz ještě obecnější, v rámci stíhacích jednotek bylo nasazeno celkem 48 Bf 109, přičemž byly ztraceny 3 a poškozeno 6 strojů. V prostoru Brna byly tento den sestřeleny 2 ruské Bostony účastníci se náletu na Vyškov a tento úspěch je dáván do souvislosti právě s JG 52. Jeden z Bostonů se zřítil severně od Nížkovic, druhý dopadl na zem u Ježkovic.

Pro 26. 4. 1945 (poslední den bojů o Brno, probíhající ostravská operace) je záznam Lf. Kdo. 6 o něco málo detailnější. V prostoru Bautzen – Brno (Brünn) – Opava (Troppau) bylo nasazeno 99 stíhačů a (v prostoru Brna) 128 bitevních strojů. V tento den je zaznamenán letecký souboj u Slavkova, v jehož průběhu byly sestřeleny 2 Il-2, a u Komárova (nyní součást Brna) se zřítil Jak-3.

27. 4. zaútočily ruské Il-2 na Luleč, 4 útočníci byli sestřeleni německým flakem. O den později, 28. 4., zaútočily Il-2 na Luleč znovu a během vzdušného boje byly sestřeleny 2 Il-2 a německý stíhač. V tomto případě nevíme, o jaký německý stroj se jednalo. Mohlo jít nejen o Bf 109 od JG 52 (popřípadě JG 77), ale i o bitevní Fw 190 (SG 4, SG 10), které v této oblasti také operovaly.

Nasazení JG 52 potvrzují i letové záznamy Uffz. Richarda Weichtmanna od 3./JG 52, z nichž víme, že 3. Staffel vyslala své piloty na „volný lov“ 25., 26. i 27. 4. 1945. Vezmeme-li dále v úvahu i prostrídání leteckého personálu během letových dnů, působila eskadra aktivně každý den až do konce války.

1. Staffel ani III./JG 52 již do operací z Německého Brodu nezasáhly. Jak bylo uvedeno výše, útvary se přesunuly do Německého Brodu 6. 5., respektive 7. 5. 1945. Tento den však již byla na letišti zahájena likvidace vojenského materiálu a z letiště stoupaly k obloze sloupy černého dýmu. O den později, 8. května, byly zapáleny bojeschopné stroje a odpoledne zahájila jednotka po zemi ústup do amerického zajetí. Ve večerních hodinách se u Pisku vzdala americké 90. pěší divize, byla odzbrojena a poslána dále do zajateckého tábora u Strakonice. Tím JG 52 definitivně ukončila svoji bojovou činnost, další osudy jejich příslušníků – vydání do ruského zajetí, pobyt v ruských táborech, atd., již leží mimo záběr této publikace.

Výzbroj JG 52 v roce 1945

Do posledního roku války vstupovala JG 52 se standardní typovou skladbou výzbroje a nadále zachovávala věrnost nejrozšířenější stíhačce německé Luftwaffe – Messerschmittu Bf 109. I když není možné prohlásit, že by její letový park zastarával, oproti stíhacím jednotkám na západní frontě nebyl tak kompaktní a nevyužíval v plné míře poslední modely typu. Příčinu můžeme spatřit v několika skutečnostech, z nichž asi nejdůležitější byly rozdílné způsoby vedení leteckých bojů na obou frontách a z toho vyplývající rozdílné požadavky na vlastnosti stíhacího stroje. Zatímco na frontě západní museli stíhači operovat ve větších výškách, zejména z důvodu útoků na bombardovací svazy, na východě se sovětské letectvo soustřeďovalo především na přímou podporu vojsk a v mnohem větší míře využívalo bitevní letouny. Německá Luftwaffe se musela této skutečnosti přizpůsobit a boje se tak odehrávaly blíže k zemi. Také potřeba větší podpory pozemních vojsk, kterou Luftwaffe řešila přesunem leteckých útvarů ze západní na východní frontu na konci ledna 1945, vyžadovala letouny s dobrými výkony v nižších letových hladinách. Mnoho stíhacích jednotek se zde mělo věnovat neoblíbeným útokům na pozemní cíle a to se samozřejmě dotklo i „veteránů“ tohoto bojiště jakým byla JG 52.

Na přelomu let 1944/45 pokrývala operační řada Messerschmittů Bf 109 (mimo výškových extrémů) veškeré operační výšky. Výškové výkony jednotlivých variant Stodevítek závisely především na jejich motorech, respektive na schopnosti jejich kompresoru udržet maximální plnicí tlak v dané výšce. Tehdy standardní motory Daimler-Benz DB 605AM, montované do běžné stíhač verze Bf 109G-14, byly schopny udržet maximální plnicí tlak do výšky 5 500 m, varianta DB 605ASM v Bf 109G-14/AS do 7 800 m a DB 605DM v nejmodernějších Bf 109G-10 a K-4 do 6 800 m. Uvedená označení Daimler-Benzů se vztahují k období května až listopadu 1944. Z uvedených údajů je patrné, že Bf 109G-14 se hodil pro operace v nižších letových hladinách, zatímco Bf 109G-14/AS naopak do vyšších. Optimální operační výška Bf 109G-10 a K-4 s motory DB 605DM ležela „mezi“ G-14 a G-14/AS.

Na tomto místě se v krátkosti zastavíme u systému označování motorů Daimler-Benz DB 605, protože jej bude nutné vysvětlit. Směr vývojových prací si ukážeme na DB 605D, který byl vyvíjen od roku 1942 jako nástupce DB 605A. DB 605D dokončován v roce 1944 měl oproti svému předchůdci vyšší kompresní poměr, větší kompresor a vyšší maximální plnicí tlak 1,5 ata a tak byl schopen výkonu až 1550 k při 2800 ot/min. V době vzniku prvních sériových kusů však bylo jasné, že nová verze Mes-

serschmittu Bf 109K, pro kterou byl zkonstruován, bude využívat zařízení MW 50. Proto mohl být zvýšen plnicí tlak motoru na 1,75 ata a tím samozřejmě stoupl i jeho výkon na 1800 k (s MW 50). Takto seřízený motor nesl označení DB 605DM. Daimler-Benz ve vývoji pokračoval a zkoumal možnosti dalšího navýšení výkonu právě cestou zvyšování plnicího tlaku a využití zařízení MW 50. V listopadu přišel s novými hodnotami, kdy při nastavení plnicího tlaku na 1,8 ata (a současném použití MW 50) dával motor výkon 1850 k a při 1,98 ata (a MW 50) pak 2000 k. Instrukcí z 16. 1. 1945 bylo staré označení a nastavení motorů DB 605DM zrušeno a místo něho nastoupilo nové DB 605DB pro tlak 1,8 ata a DB 605DC pro tlak 1,98. Pohonné jednotky se lišily nejen maximálním plnicím tlakem, ale také schopností spalovat různé druhy paliva. DB 605DB mohl pracovat jak s 87 oktanovým B4 (spolu s MW 50), tak i 96 oktanovým C3 (jen bez použití MW 50), kdežto DB 605DC pouze s C3 (a zároveň s MW 50). Druhý typ tak poskytoval větší maximální výkon, bylo to však za cenu omezení na jeden druh paliva. A právě 96 oktanový benzín C3 byl jednou z nejvíce nedostatkových surovin na konci války, z čehož vyplývá i důvod vzniku dvou verzí motoru. Stejným procesem úprav prošly i starší verze motoru DB 605A a AS a celkový obraz o postupných úpravách DB 605 poskytuje přiložená tabulka (viz publikace).

Uvedené typy Bf 109 se na počátku roku 1945 vyráběly sériově, a to přes veškerou snahu o sjednocení na jediné variantě Bf 109K-4. Všechny také využívaly funkce speciálního zařízení vstříkávání vody a methanolu do motoru „MW 50“ (což označovalo písmeno M v názvu motoru), vyvinutého v polovině roku 1944.* Podstatnými rozdíly mezi nimi byly právě jejich motory.

Nejstarší z jmenovaných byla verze Bf 109G-14, která přišla do sériové produkce v červenci 1944. O dva měsíce později ji následovala Bf 109G-14/AS, v podstatě stejná, pouze s motorem s větším kompresorem. Zcela nová verze Bf 109K-4 se začala vyrábět v srpnu/září tohoto roku a shodou okolností ve stejném čase vznikly i první kusy Bf 109G-10. Obě posledně jmenované verze dostaly do vínku právě dokončený motor DB 605D. Od této doby již Messerschmitt nepřišel s žádným jiným modelem Bf 109, což se shodovalo s obecnými plány vyzbrojování Luftwaffe, ve kterých měl být nahrazen modernějšími konstrukcemi.

To však nebránilo masové produkci Bf 109G a K zmíněných variant. Právě naplno rozběhnutá výroba typu se schopností dodávat velká množství nových letadel činila Messerschmitt Bf 109 tak důležitým. Navíc, výkony G-14, G-14/AS, G-10 a K-4 nijak podstatně nezaostávaly za letadly nepřítelů a v rukou zkušených pilotů byly rovnocennými protivníky. Jenomže zkušených pilotů německé Luftwaffe bylo čím dál méně a nebyl čas ani prostředky cvičit nové. To byl také hlavní důvod snižující se celkové kvality německého letectva a nemohla jej nahradit ani stoupající technická úroveň nových typů letadel.

Vraťme se však k Messerschmittu Bf 109 a jeho působení u JG 52. Jak jsme již předeslali, nedosahovala typová skladba takové jednotky jako u některých jednotek západní fronty. Protože boje probíhaly v nižších hladinách, zcela zde postačovala standardní verze Bf 109G-14, která na začátku roku 1945 tvořila převážnou část výzbroje jednotky. Většina z nich pocházela z produkce podniku WNF ve Wiener Neustadt, sérií 510xxx, 511xxx a hlavně 512xxx. Celé označení strojů znělo Bf 109G-14/U4, protože WNF vyráběl pouze tuto subvariantu s třicetimilimetrovým kanonem v ose vrtule. Samozřejmě celek doplňovaly další Bf 109G-14, například z produkce Erla Leipzig, série 461xxx a také starší kusy sérií 412xxx. Ty však byly přítomny v jednotlivých kusech, na rozdíl od G-14/U4 z WNF v desítkách kusů. Ve výzbroji se však vyskytovaly i starší Bf 109G-6, byl z posledních vyráběných sérií 167xxx (Regensburg) nebo 441xxx (WNF). Předpokládáme, že ty se k jednotce dostaly z opravárenských závodů.

S lednovým přesunem leteckých sil na východní frontu zřejmě přišlo oživení parku i u jednotek na této frontě již působících, tzn. včetně JG 52. V převážně většině budou následující údaje vztaženy k Stab, I. a III./JG 52 a II. Gruppe popíšeme v jiné publikaci. Protože operovala samostatně na jižním úseku fronty, její odloučení se projevilo i v typové skladbě Messerschmittů. I když se zde budeme zabývat především dodávkami nově vyrobených letadel, nesmíme zapomínat na následující skutečnost. Největší zdroj nové letecké techniky představovaly pochopitelně výrobní závody, ale nezanebatelný byl i přísun z opravárenských center, která repasovala starší nebo havarované kusy. Jako příklad uveďme, že v prosinci 1944 se německému průmyslu podařilo „vrátit“ do služby 378 ks Messerschmittů Bf 109, během ledna a února 1945 se vyexpedovalo dalších 313 resp. 154 ks opravených Stodevíttek. Samozřejmě ne všechny mohly být používány operačně a část jich skončila u cvičných jednotek. Poslední možností získání nových letadel byly stroje přesunuté od jiných, například zrušených, útvarů. Bohužel

z tohoto období nemáme k dispozici žádnou zprávu o přísunu techniky k JG 52, můžeme ale nahlédnout k jiným útvarům působícím na východní frontě. Například mezi 24. až 31. lednem 1945 obdržela JG 4, mimo jiné typy letadel, 11 Bf 109 z opravárenských center, 5 kusů z rezerv OKL a žádný nový kus. V březnu 1945 přibýlo k JG 11 šest Bf 109 z opraven, 17 ks od jiných jednotek, ale žádný nový letoun. Naproti tomu ve stejném měsíci obdržela JG 3 29 nových Bf 109, dalších 18 z opraven a 9 od jiných útvarů. Je patrné, že ztráty byly nahrazovány jak nově vyrobenými, tak i opravenými a repasovanými letouny. Z tohoto důvodu se ve stavu jednotek vyskytovaly i stroje starší proveniencí.

Na konci ledna 1945 můžeme u JG 52 zaznamenat přítomnost prvních výkonnějších Bf 109G-14/AS, G-10 a také nejmodernějších Bf 109K-4. Jejich rozmístění do jednotlivých částí jednotky bylo nerovnoměrné, i když například u Bf 109K-4 je patrné, že nejvíce kusů obdržel Stab útvaru. V této době dorazily k I. a III./JG 52 čerstvě vyrobené Bf 109G-14/AS z Regensburgu (série 785xxx a hlavně 786xxx) a několik kusů Bf 109G-10 z produkce Erlu (490xxx a 491xxx). Stab/JG 52 obdržel již zmíněné Bf 109K-4, ale některé se dostaly i do I. a III. Gruppe.

Uvedená lednová dodávka měla u JG 52 zřejmě větší rozsah. Vycházíme ze skutečnosti, že se u jednotky prokazatelně „sešly“ letouny vyrobené a expedované ve stejném čase. Dodávka byla zřejmě směřována na JG 52 a teprve u samotné jednotky došlo k rozdělení mezi jednotlivé části útvaru, tzn. Stab, I. a III. Gruppe. Všechny tyto části operovaly v jednom prostoru a pod společným velením. Dobrým příkladem nám mohou být Bf 109G-14/AS z Mtt. Regensburg série 786xxx. Po 10. únoru 1945 sloužilo u zmíněných částí JG 52 prokazatelně celkem 10 kusů letadel z rozmezí čísel 786420 až 786476, z rozmezí 786514 - 786536 dalších 5 kusů a ostatní také pocházely také z bloků 7863xx až 7865xx. Přitom lze nalézt téměř „sousední“ kusy – W.Nr. 786421, 424, 425 a 429, takže jejich společná přítomnost není náhodná. Přibýly k jednotce ve stejném čase a jednalo se o právě vyrobené stroje. Jinak tomu bylo s Bf 109G-10 série 490xxx, neboť tento blok už nějaký čas nahradily v továrně Erlu v Lipsku nově 491xxx, 150xxx a 151xxx. I zde však můžeme odhalit „příbuznost“ jednotlivých Stodevíttek a dva zástupci starší série měli dokonce po sobě jdoucí sériová čísla W.Nr. 490267 a 490268. Někdy čas zřejmě figurovaly v zásobách OKL, než byly přiděleny k JG 52. Blok reprezentoval shodou okolností první vyrobené Bf 109G-10, které opustily brány podniku v září a říjnu 1944.

Šest doložených kusů z následující série pocházelo z rozpětí 491387 - 491473, tzn. byly to jedny z posledních strojů série, vyrobené v lednu 1945. Navíc se jednalo o subvariantu Bf 109G-10/R6, vybavenou autopilotem PKS a lepším radiovybavením.

Uvedené Stodevítky rozhodně zvýšily bojovou hodnotu letového parku, protože disponovaly lepší stoupavostí a rychlostí než varianty předešlé a to se cenilo i v podmínkách vzdušných bojů na východní frontě. Některý ze zmíněných Bf 109G-10 série 490xxx nebo 491xxx si zvolil za svůj stroj i Hptm. Erich Hartmann, což je zřejmě ze známé fotografie (viz publikace). Charakteristické znaky těchto letounů jsou z ní dobře patrné.

Pravděpodobně poslední větší přísun letadel přišel k JG 52 na začátku března 1945. V této době zároveň končila hromadná výroba všech typů strojů, protože se definitivně začal hromadit zásobovací systém podniků. Zbylé území Třetí Říše již neumožňovalo přesuny výrobků z rozsáhlé sítě subdodavatelů ke kompletačním centrům, navíc některá z nich už byla v rukou nepřítelů, a tak začaly scházet podstatné části letadel, jako motory nebo křídla. Výroba tím v podstatě samovolně ustala. Samozřejmě se to neprojevilo u bojových útvarů, které měly, vzhledem k počtu pilotů, letadel dostatek a v distribučních centrech se také nacházelo značné množství nových kusů. Na přelomu února a března 1945 je patrný příchod dvou větších skupin letadel – Bf 109G-14 série 465xxx vyrobených u Erlu a zcela nových Bf 109G-10/U4 sérií 612xxx a 613xxx z produkce WNF. Zatímco první zmiňované Bf 109G-14 z Erlu byly kompletovány v prosinci 1944, Bf 109G-10/U4 představovaly samý závěr výroby WNF, datovaný na leden - březen 1945. Navíc, většina těchto strojů absolvovala finální kompletaci a zálety na českém území. Pokud nahlédneme do přehledu ztrát jednotky v roce 1945, je z něj patrné, že nové a výkonnější Stodevítky postupně vytlačovaly původní stroje sérií 510xxx - 512xxx. Jejich poslední ztráty se totiž vyskytují jen do konce března. Nelze tím říci, že by žádný z Bf 109G-14 těchto sérií u útvaru nezůstal, ale většina letadel jednotky už pocházela z novější produkce. Bylo to vcelku logické, musíme si uvědomit, že G-14/U4 sérií 510xxx - 512xxx byly ve WNF vyráběny od srpna do prosince 1944, byly tedy již značně olétané.

Konec války zastihl JG 52 s rozmanitou směsicí typů Messerschmittů Bf 109. Vyskytovaly se zde veškeré produkované varianty, tzn. Bf 109G-14, G-14/AS, G-10/U4 a K-4, ale můžeme prohlásit, že se jednalo o poměrně nové stroje. Letový park tak byl udržován na standardní úrovni a svými výkony postačoval požadavkům východní fronty. Nikdy se sice nedosáh-

* Více informací o vývoji MW 50 bude uvedeno v připravované monografii Messerschmitt Bf 109G-6.

lo typové jednoty, ale ani to nebylo důležité. Vzhledem k „příbuznosti“ jednotlivých variant Stodevítky nečinila údržba zřejmě zvláštní potíže a některé díly mohly být jednoduše převzaty ze starších nebo poškozených kusů. Základní komponenty byly stejné pro všechny verze. Pravdou zůstává, že plány na typové sjednocení existovaly a podle zprávy z 20. 3. 1945 měla JG 52 přejít z tehdy provozovaných Bf 109G-14 a G-14/U4 na Bf 109K-4. Jak jsme však už zmínili, nikdy k tomu nedošlo a nejmodernejší verze Messerschmittu Bf 109 sloužila u JG 52 pouze v počtu několika kusů. Neznamenal to však žádné omezení operačních možností jednotky, neboť Bf 109G-10/U4 nebo poslední Bf 109G-14/AS disponovaly téměř stejnými výkony.

V předchozím textu jsme používali úplné označení jednotlivých variant Bf 109, ale je třeba poznamenat, že tak činíme na základě vlastních výzkumů. V německých hlášeních o stavu techniky nebo o ztrátách nebývaly takovéto podrobnosti uváděny. Uvedená hlášení sloužila především k přehledům stavu a ztrát techniky a pilotů za jednotku a podrobnosti o přesné variantě letounu nebyly potřeba. Proto jsou zde zmiňována pouze základní označení jako „Bf 109G-14“ nebo „Bf 109G-10“ a samozřejmě sériové číslo. Jiné to však bylo v záznamech ztrát vedených pro vlastní jednotku, kde jsou uvedeny bližší údaje jak o stroji, tak i o jeho pilotovi. Ty však, bohužel, nejsou od JG 52 k dispozici.

Z hromadného přehledu o technice jednotky vyplývá ještě jedna zajímavá skutečnost. Přestože jsou zastoupeny Messerschmitty ze všech tří hlavních výrobních závodů, je zde patrná převaha strojů z WNF. To odráží zřejmou skutečnost, že Bf 109 produkované v závodě blíže k východní frontě skončily na tomto bojišti. Dobrým příkladem mohou být Bf 109G-14/U4 sérií 510xxx – 512xxx, které v drtivé většině sloužily u stíhacích jednotek na východě a na frontu západní se dostaly jen v jednotlivých kusech. Stejná situace byla i s Bf 109G-10/U4 sérií 610xxx – 613xxx, které sloužily především u JG 52, I./JG 53 nebo maďarských 101/I. a 101/II. Pravdou zůstává, že nějaké velké přesuny od výrobce k jednotce nebyly v únoru nebo březnu 1945 ani myslitelné, a to například i z důvodu nedostatku paliva. Z uvedené skutečnosti je patrná snaha o racionalizaci organizace a obecně rozšířené názory o zmatku v závěrečných měsících konfliktu jsou liché. O skutečném kolapsu vztahů mezi průmyslem a armádou můžeme hovořit až na konci března a hlavně v dubnu 1945, protože územní ztráty rozvrátily systém rozptýlené výroby. Bojové útvary tak musely vystáčet se svými zásobami techniky a s dosud nepřevzatými letouny z neobsazených rozdělovacích center. Znovu předesíláme, že nedostatkem letounů Luftwaffe nikdy netrpěla a zásadním problémem byl nedostatek paliva a zkušených pilotů.

V následujících kapitolách si podrobně přiblížíme šest Messerschmittů Bf 109 zanechaných na poslední základně JG 52 v Německém, nyní Havlíčkově, Brodě. Letouny představíme nejen po stránce zbarvení, ale také z pohledu jejich historie a z technického hlediska. I na těchto skutečnostech se mnohdy odrážela situace celé jednotky.

Je vůbec zajímavé, proč několik Messerschmittů jednotky zůstalo uchráněno před zničením personálem letiště. Po rozhodnutí opustit základnu pozemní cestou byla svědomitě zničena naprostá většina letecké techniky, o čemž svědčí vraky Bf 109 a ostatních typů rozeté v severní části letiště, v okolí hangárů a technických budov. Z většiny letadel zůstala pouze ocasní část a konce křídel, zbytek stroje byl zničen požárem. Je možné, že při chvatném opuštění základny nezbyl čas věnovat se letadlům roztroušeným po obvodu celého letiště, a proto zůstaly relativně nepoškozeny. Jak si ukážeme později, většina nezlikvidovaných Messerschmittů pravděpodobně přiletla na základnu až předposlední den války, důvodem tedy bylo zřejmě skutečně rychlé opuštění letiště a ústup do zajetí.

Přítomnost JG 52 vzbudila pochopitelně zájem osazenstva letiště, vždyť 21. a 22. dubna 1945 přibýlo najednou 30 – 40 letadel. Už samotný přílet se neobešel bez mimořádných událostí, protože několik Stodevitek skončilo mimo přistávací dráhu. Charakter základny byl totiž zcela rozdílný než na jaký byli piloti zvyklí a mírně svazité dráha, lemovaná od jihovýchodu silnicí, některé překvapila. Ze zápisů pracovníků letiště se dozvídáme, že Messerschmitty nosily „větší čísla“ a „bílé erby“, bohužel přítomnost erbů není fotograficky prokázána. Většinou proto, že motorové kryty na vracích chybí. Ze vzpomínek dále víme o „tulipánech“ na špicích některých Stodevitek. Prozatím jsou doloženy na Bf 109K-4, W.Nr. 332 529, „černá 4“ a dalším Bf 109 neznámé verze. Nebylo to tedy označení jediného letounu. Logicky se nabízí myšlenka, že se jednalo o stroje Stab /JG 52 a původcem neobvyklého symbolu byl sám Hermann Graf, velitel jednotky. Již dříve totiž létal v rámci JG 50 na obdobně „vyzdobených“ Bf 109G-6 a také jeho další letouny, například FW 190, nosily motiv tulipánu na krytech motoru. I pozice „černá 4“ na Bf 109K-4, W.Nr. 332 529 odpovídala zvyklostem u JG 50, kdy bylo poměrně malé a bílé lemované číslo stroje umístěno za trupovým křížem. Vysvětlení bude tedy nejspíše pravdivé. Žádné jiné poznámky již bohužel nejsou k dispozici, a proto se musíme spokojit s fotografiemi strojů zanechaných na ploše letiště.

Krátkou zmínku věnujeme dalším Messerschmittům Bf 109 nacházejícím se mezi vraky na letišti, a to zejména z důvodu jejich možné záměny se stroji z JG 52. Podle původních dokumentů, konfrontovaných s fotografiemi poválečného stavu letiště, zůstaly na základně Bf 109 z fotoprůzkumného útvaru NAG 14 (například „bílá 7“), ale hlavně z jednotek ROA. Jejich operační Bf 109G-10/U4 (budou popsány v další publikaci) byly doplněny i několika kusy používanými pro výcvik. Jako příklad může posloužit Bf 109G-6, „bílá 19“. Navíc zde zřejmě zbylo pár Stodevitek procházejících opravami. Je třeba tyto letouny bezpečně rozeznat a nezaměňovat je s technikou JG 52. Stroje NAG 14 jsou identifikovatelné poměrně dobře – používaly totiž identifikační prvky Luftflotte 4, tzn. žlutý pruh na krytu motoru a žlutou směrovku, ale také spirálu na vrtulovém kuželu. Bf 109G-10/U4 z jednotek ROA nosily bílé číslice za trupovým křížem, zatímco cvičné kusy jiných verzí (G-6, 14, 12) žlutý pruh na zadní části trupu a bílé identifikační číslice. Navíc na některých Messerschmittech ROA nahradil svastiku jejich vlastní znak. Veškeré tyto skutečnosti je třeba během identifikace stroje brát v úvahu.

Nyní se však už věnujeme Messerschmittům z JG 52. Jejich řazení je založeno na příslušnosti strojů k jednotlivým skupinám JG 52, tzn. nejprve se budeme věnovat letounům z I. Gruppe, poté ze III. Gruppe a na závěr si necháme kus u kterého si nejsme jeho příslušností jisti.

Bf 109G-14/U4, W.Nr. ?, „žlutá 11“, 3./JG 52

Výrobně nejstarším popisovaným Messerschmittem je letoun označený jako „žlutá 11“. Jednalo se zřejmě o „veterána“ v činné službě již od roku 1944 a reprezentujícího tak úvodní provedení varianty Bf 109G-14 v JG 52.

S identifikací verze není velký problém. V trupu za kabinou je patrná 1151 nádrž systému MW, na pravé straně trupu má i svůj plnicí otvor a kryt motoru se dvěma velkými „boulemi“ nepřipouští montáž jiného motoru než DB 605AM. Ze snímků pravého boku stroje navíc vyplývá i přítomnost kruhové krytky v 5. trupovém díle dole, což byl charakteristický znak montáže 30mm kanonu. Tyto prvky spolehlivě identifikují variantu Bf 109G-14/U4.

Subvariantu U4 produkoval jen závod ve WNF a jak jsme již uváděli, bloky sériových čísel vyhrazených G-14/U4 se táhly od 510xxx až k 512xxx. Jejich výroba začala v srpnu 1944, poslední kusy byly vyprodukovány v prosinci stejného roku. Závod poté přešel na variantu Bf 109G-10/U4, popisovanou dále. Spolehlivým znakem všech Bf 109G-14/U4 z WNF byly ocasní plochy starší konstrukce a krytky plnění stlačeného vzduchu v 5. trupovém díle dole. Tlakový vzduch byl nutný pro činnost kanonu MK 108 střelícím skrze dutou hřídel vrtule.

Těžší výzbroj však zůstala jediným modernějším prvkem G-14/U4 z WNF a ostatní vylepšení, jako např. vysoká ostruha, větší ocasní plochy nebo větší pneumatiky, se objevily až na následujících G-10/U4. Stroje tak v podstatě odpovídaly starším G-6 i když samozřejmě využívaly systém MW 50. Ten tak představoval hlavní vylepšení typu.

Díky použití MW 50 mohli konstruktéři Daimler-Benzu zvýšit maximální plnicí tlak motoru DB 605A a tím i jeho výkon. S tímto návrhem se laborovalo již od roku 1942, ale teprve v polovině roku 1944 spatřil světlo světa sériově vyráběný systém vstříkovaní methanolu a vody. Tehdy standardní motor DB 605A s maximálním plnicím tlakem 1,42 ata dosahoval výkonu 1475 k, ale s pomocí MW 50 mohl tlak stoupnout na 1,7 ata a výkon „poskočil“ na 1800 k. Označení se změnilo na DB 605AM. S touto pohonnou jednotkou operovala většina Bf 109G-14/U4 z WNF a letoun dosahoval rychlosti 665 km/h v 5000m.

Daimler-Benz však nadále ověřoval zvyšování výkonu motoru a na konci roku 1944 navrhl další růst plnicího tlaku. Tím měl vzniknout motor DB 605AB (1,8 ata) s omezujícími podmínkami použití různých paliv v kombinaci s MW 50 popisovanými dříve. V tomto případě však schází ověřené informace, že k tomu skutečně došlo, a není tedy jisté, že vůbec nějaké DB 605AB vznikly. Nejspíše nadále pokračovala produkce DB 605A s plnicím tlakem 1,7 ata a maximálním výkonem 1800 k. I tak poskytoval 325 k navíc a to nebylo málo.

Popisovaný letoun byl tedy s největší pravděpodobností produktem firmy WNF. Jisté pochyby jsou na místě neboť vykazuje několik nestandardních znaků, které je třeba brát v úvahu. Protože se ale jedná o prvky zbarvení, vrátíme se ke konečné identifikaci stroje v závěru popisu.

Kamufláž je velice podobná standardním Bf 109G-14/U4 sérií 510xxx – 512xxx. Horní polovinu trupu kryjí dva odstíny barev s nepravidelnou hranicí zhruba v úrovni horních vodorovných částí kříže. Boky pak pokrývá hustá spleť skvrn stejných barev. Poloha polí a jejich členění je však poněkud odlišné, rozhodně nezvyklý byl nevyplněný boční kříž. Další rozdílný prvek nalezneme na svislé ocasní ploše. Běžné G-14/U4 zde nosily skvrny ve stejné intenzitě jako na bocích, ale u „našeho“ stroje tomu tak není. Výsostně označení trupu tvořily boční kříže z bílých úhelníků a černá svastika bez jakéhokoliv lemu na kýlovce.

Filmový pás zachytil letoun i seshora, takže je viditelná část polí na horních plochách křídla. Jejich rozvržení se nepřibližuje žádnému z používaných schémat všech výrobních podniků Bf 109G-14. K tomu se přidávají ještě spodní křížce, vyvedené ve zjednodušené formě bez lemů.

Na stroji nejsou patrné téměř žádné instruktažní popisky, zůstaly zde pouze symboly u plnicích otvorů nádrže paliva a systému MW. Dokonce i hrdlo olejové nádrže postrádá trojúhelníkové označení.

Zajímavé zbarvení měl vrtulový kužel. Standardní bílý klín byl celkem ledažbyle přestříkán tmavou barvou, patrně černozeleňou nebo tmavě zelenou. Účel byl jasný, odstranit nápadnou světlou část zbarvení. Je to jediný z popisovaných Bf 109, který má upravenou barevnost tohoto dílu.

Kontrast barev kamufláže je velmi vysoký, takže použité odstíny musely tvořit poměrně odlišné barvy. S největší pravděpodobností šlo o RLM 83 a světlejší variantu RLM 75 shora a RLM 76 zespodu. Není ale vyloučeno použití RLM 81 na místo 83 nebo jiné tmavé barvy, například šedé.

Ze znalosti provedení kamufláží všech výrobců Bf 109G-14 a jejich zvyklostí můžeme prohlásit, že se na zmiňovaném stroji prolínají prvky z podniků WNF a Erla. Hustá spleť skvrn na bocích, černá svastika bez lemu na světlé kýlovce, spodní křížce bez lemů, nízká směrovka a montáž 30mm kanonu (U4) byly známkou WNF, nevyplněný boční kříž a provedení popisky MW systému zase ukazují na Erlu Leipzig. Navíc, nízkou směrovku s černou svastikou bez lemu a spodní křížce tvořené pouhým jádrem nosily Messerschmittovy vyrobené ve WNF, ale varianty Bf 109G-6/R2. Tato fotoprůzkumná subvarianta opouštěla závod od listopadu 1944 a „žlutá 11“ by teoreticky mohla náležet do útvaru NAG 14, který také skončil svoji kariéru na německobrodském letišti. Proti této teorii však hovoří několik faktorů – Messerschmittovy z NAG 14 nosily žluté směrovky a žluté pásy přes kryty motoru (protože útvary spadaly pod působnost Luftflotte 4), za trupovým křížem měly identifikační označení útvaru „5F“ a na vrtulovém kuželu bílou spirálu. Žádný z těchto prvků zmiňovaný stroj nemá. Nezvratným argumentem je viditelná poloha nádrže MW 50. V případě fotoprůzkumné varianty Bf 109G-6/R2 by byla, kvůli montáži kamery, posunuta o jeden trupový díl vzad a navíc by měla objem pouhých 75 l. Nebyla by tedy viditelná skrze manipulační otvor v zadní šikmé části interieru. Na snímcích je ale jasně rozeznatelná horní část nádrže, z čehož vyplývá, že měla standardní objem 115 l a jednalo se o běžnou variantu Bf 109G-14/U4.

Pokud zvážíme jak technické provedení, tak i provedení kamufláže, zůstane jediné logické vysvětlení – letoun byl jedním z opravených nebo repasovaných Messerschmittů, o kterých jsme se zmínili v úvodu kapitoly. I když plně spoléhat na logické důvody může být v otázkách zbarvení ošemetné, nemůžeme je zcela zavrhnout. Dle všech skutečností byl tento Bf 109G-14/U4 repasován v některém k tomu určených center, a proto zde můžeme objevit různé detaily z jednotlivých výrobních podniků. Kamufláž pak obdržel po opětovném sestavení a pochopitelně se lišila od zavedených forem. Tomu by odpovídal i minimální počet instruktažních popisek, se kterými si pracovníci dílny nedělali příliš velkou hlavu.

Můžeme se však pustit i do dalších spekulací. Protože mnohem více detailů hovoří pro WNF, byl podnik provádějící repase zřejmě napojen na subdávatele z WNF. O tom hovoří křídlo s křížem tvořeným pouhým jádrem, neboť jak víme, křídlo přicházelo již s kamufláží a bylo pouze připojeno k ostatním částem. Zásadním prvkem tvrzení jsou však starší ocasní plochy, které na Bf 109G-14 montoval pouze podnik WNF. Originální stroj tak mohl pocházet z produkce Erly (popiska MW systému) a během repase k němu přibýly díly vyráběné pro WNF. Zároveň byl letoun, ve shodě se standardem WNF, modifikován na variantu U4. Je však nutné znovu říci, že se jedná o spekulaci, popisku systému MW totiž klidně mohli aplikovat na letoun až během repase a použili formu charakteristickou spíše pro podnik Erla. Spokojíme se s tvrzením, že repasi provedl závod používající díly od subdávatelů WNF.

Z fotografií je patrné, že žlutá číslice „11“ byla natřena na velké pravidelné skvrně, neklamný znak přetřeného původního označení. Barva použitá k tomuto účelu je velmi podobná kamuflážním odstínům a prozrazuje se spíše „narušením“ boční kamufláže. To znamená, že původní označení bylo jiné a letoun mohl létat v jiné jednotce, později třeba zrušené. Po přidělení ke 3./JG 52 obdržel číslici 11 a s ním ukončil i svoji bojovou kariéru. Za upozornění stojí nápadná obdélníková oprava potahu směrovky na pravé straně, jejíž barva původní odstíny příliš nerespektovala.

Protože tento Bf 109G-14/U4 pocházel zřejmě z repase, nejsme schopni ani přibližně určit období, kdy se dostal do stavu JG 52. Jediným nezvratným faktem zůstává místo jeho posledního přistání v Německém Brodě.

Bf 109G-14/AS, W.Nr. 786 476, „černá 7“, I./JG 52

Jedním z mála Messerschmittů z Německého Brodu, u kterého je známo sériové číslo, byl Bf 109G-14/AS, W.Nr. 786 476, „černá 7“. Historie typu se začala psát v září 1944, kdy Messerschmitt v Regensburgu vyrobil první

kusy této subvarianty. Jako u všech „G-14“ byla základem instalace systému MW 50, zde navíc spojená s motorem DB 605AS.* Vznikl tak jeden ze základních typů Messerschmittu produkovaný ve velkých sériích až do samého konce války. Drtivá většina G-14/AS byla dílem mateřské firmy v Regensburgu a ostatní podniky se, mimo cca 110 kusů z Erly, do jejich produkce nepustily.

Jak už bylo řečeno, základem varianty Bf 109G-14/AS byly systémy vstříkované methanolové směsi a motor DB 605AS. Uvedená pohonná jednotka vznikla úpravou standardního DB 605A, ke kterému byl připojen větší kompresor původně z motoru DB 603. DB 605AS se začaly montovat do prvních kusů Messerschmittů na počátku roku 1944 a letouny vešly ve známost jako Bf 109G-6/AS (G-5/AS). Připojením MW systému se z G-6 stal G-14 a stejným způsobem se zrodil i Bf 109G-14/AS.

Od září 1944 jej kompletovaly v Regensburgu a stroje se ve výrobě střídaly s běžnými Bf 109G-14. Oběma provedením byly vyhrazeny bloky sériových čísel od 780xxx – 788xxx, ale pravdou zůstává, že převažovala varianta Bf 109G-14/AS. Většina strojů tak opouštěla podnik s motorem DB 605ASM.

Větší kompresor udržel maximální plnicí tlak do větší výšky a letoun byl vhodný pro akce ve vyšších letových hladinách. Z tohoto důvodu většina G-14/AS létala na západní frontě. Stejně jako DB 605D prošel i DB 605AS úpravami v oblasti plnicího tlaku. Základní verze DB 605AS poskytovala maximální tlak 1,42 ata a dosahovala výkonu 1435 k. Se systémem MW 50 mohl tlak stoupnout na 1,7 ata (výkon 1800 k) a motor obdržel označení DB 605ASM. Bf 109G-14/AS tak dosahoval maximální rychlosti 680 km/h ve výšce 7 500 m. Ke konci roku 1944 zvýšil Daimler-Benz hodnoty tlaků na 1,8 ata a 1,98 ata, čímž vznikly poslední dvě modifikace DB 605ASB a ASC. Omezující podmínky v otázkách druhu paliva a používání MW systému byly stejné jako u DB 605DB a DC a také výkony byly obdobné. Motor DB 605ASB disponoval 1850 k, zatímco DB 605ASC plnými 2000 k**. Ve výkonech tedy odpovídaly modernějšímu DB 605D, bylo na nich však méně rozdílů oproti základnímu DB 605A. Je třeba mít na paměti, že konstrukce motoru (v základních parametrech nezměněná od DB 605A) už dosáhla svého výkonového maxima a jeho provedení bylo „na hranici“. Uvědomme si, že původní DB 605A disponoval 1475 k, ale DB 605ASC (se systémem MW) už 2000 k. To byl nárůst o třetinu a přitom se mimo kompresor, který však na výkon neměl rozhodující vliv, nezměnila žádná podstatná část motoru.

Konstrukce Regensburgu zahrnuje do typu Bf 109G-14/AS některé z vylepšených částí, vyvíjených v předchozím období, z nichž nejmarkantnější byly zvětšené dřevěné ocasní plochy a prodloužená ostruha. V samém závěru produkce se však objevovalo i starší provedení ostruhy, jakoby se podnik vrátil k původnímu řešení. Vysvětlit to lze nedostatkem prodloužených ostruh a využitím stávajících zásob. Messerschmittovy z Regensburgu (ztn. G-14/AS, G-10 a K-4) používaly jednotné kryty motoru, takže i Bf 109G-14/AS létaly s krytem se dvěma malými vybouleními na spodní části. Ačkoliv nebyly pro DB 605AS nutné, nevyplatilo se vyrábět dva druhy rozdílných krytů pro DB 605AS a D. Rozdíly byly pouze v různých pozicích manipulačních otvorů pro hrdlo olejové nádrže (na DB 605AS bývala menší) a palivový kohout startu za studena (u DB 605AS byl níž). Rozhodujícím prvkem pro identifikaci „černé 7“ je sériové číslo, jehož část byla nastříkána na 7. trupovém díle. Jednalo se o běžnou praxi podniku v Regensburgu a podobné číslice nalezneme na mnoha jiných G-14/AS, ale též na G-10 a K-4 od stejného výrobce.*** Za další důkazy můžeme považovat vypouklé levé lože motoru, polohu plnicího otvoru olejové nádrže, 115l nádrž systému MW 50 v trupu nebo aerodynamické plechy na bocích před kabinou. Všechny tyto prvky jen podporují skutečnost, že se jednalo o variantu Bf 109G-14/AS.

Většina snímků pochází opět ze shromaždiště vraků u havlíčkobrodského letiště a tak nám nezbude, než kompletní podobu stroje sestavit dle letounů stejné série. Na fotografiích je viditelná směrovka typu „C“, podle úchytu antény dřevěná a stejně tak je mnohem pravděpodobnější použití kratší ostruhy, často se vyskytující na letounech závěru výroby. Letoun jinak představoval standardní provedení Bf 109G-14/AS vyráběné na konci prosince 1944 a začátku ledna 1945. Proto se můžeme přiklonit i k verzi motoru DB 605ASC. Bf 109G-14/AS, W.Nr. 786 476, „černá 7“, tak představoval nejvýkonnější provedení verze. Tento konkrétní letoun byl součástí objednávky č. 123039 z 15. září 1944 zadávající výrobu 291 ks Bf 109G-14,

* Více informací o historii motoru DB 605AS bude uvedeno v připravované monografii Messerschmitt Bf109G-6.

** Ani u DB 605AS není jistý vznik variant DB 605AB a AC. V britských zprávách o ukořistěných letounech Luftwaffe zanechaných na různých základnách není v období od července 1944 až do května 1945 o těchto variantách žádný záznam. Naproti tomu jsou zde zaznamenány Bf 109G-14/AS sérií 784, 785 a 786xxx s motorem DB 605ASM.

*** Viz „Messerschmitt Bf 109K camouflage and marking, JaPo 2000“.

G-14/AS a G-10 podniku Mtt.Regensburg. Stroje měly nést sériová čísla 786453 – 786543; 787446 – 787532 u G-14 a G-14/AS a 130106 – 130114; 130272 – 130352 u G-10. Dle příslušných dokumentů se jednalo o poslední objednávku typu Bf 109G u zmíněného podniku a letouny byly kompletovány až do roku 1945.

Zde se na chvíli zastavíme a vysvětlíme jaké důvody nás vedou ke tvrzení, že označení „C3“ u plnicího otvoru paliva znamenalo motor DB 605ASC (a DB 605DC), zatímco označení „87“ motor DB 605ASB (DB 605DB). Každá verze motoru poskytovala jinou výhodu a z tohoto důvodu se také vyráběly. DB 605ASB pracoval s oběma typy tehdy používaného paliva, jeho maximální výkon však nepřekročil 1850 k. DB 605ASC dosahoval vyššího výkonu 2000 k, ale pouze s kvalitnějším palivem a MW 50. Nebyl však nastaven na práci s 87 oktanovým benzínem. To však znamená, že na letounu muselo být na první pohled jasné, jak je motor seřízen. Pokud bylo povoleno použití obou druhů paliv, oznamovalo to číslo 87 v popise, protože případné natankování benzínu C3 ničemu nevadilo. Pouze nemohl být spouštěn systém MW 50. Pokud však byl motor seřízen na vyšší výkon, muselo se zajistit použití pouze kvalitnějšího C3. Letouny s DB 605ASB a DB poskytovaly v tehdejší situaci mnohem lepší operační podmínky, protože nebyly odkázány na dodávky nedostatkového benzínu „C3“. Bylo to sice za cenu mírného snížení výkonu, ale rozdíl nebyl zase tak zásadní. Podle této úvahy postupujeme v určování verzí DB 605.

Stejně jako technické provedení stroje, tak i jeho kamufláž odpovídala standardům aplikovaným na Bf 109G-14/AS v Regensburgu. Messerschmittovy z tohoto podniku jsou poměrně dobře rozpoznatelné, neboť jejich kamufláž dodržovala určitá pravidla. Předně to bylo zbarvení trupu. Dělicí linie horních kamuflážních barev se táhla poměrně vysoko, zhruba v úrovni horních vodorovných částí kříže a měla vlnovitý tvar. Ten si zachovala i v okolí kabiny, kde klesla těsně pod její hranu a pokračovala až k vrtulovému kuželu. Plochy tmavší a světlejší barvy se pravidelně střídaly a jejich počet a rozmístění bylo obdobné na všech strojích. Právě vlnovitá hranice byla charakteristická pro Bf 109 z Regensburgu a najdeme ji i na jiných variantách, jako např. G-14, 10 a K-4.

Kamufláž křídel jsme převzali z jiných Bf 109G-14/AS okolních sérií. Protože byly dodávány jedním subdodavatelem, není důvod se domnívat, že by se ve zbarvení nějak podstatně lišily. Použity byly zřejmě obdobné odstíny jako na trupu. Dosud se nám na Bf 109G-14/AS z Regensburgu podařilo identifikovat dvě základní schémata členění polí horních ploch. Zde jsme použili „mladší“ z nich, prokázané na letounech série 785xxx. Shoduje se také s rozvržením polí na pozdějších Bf 109K-4, což je logické, protože oba typy vyráběl stejný podnik (i když ne na jedné lince) ve stejném čase. Na předchozích sériích (780xxx – 784xxx) se vyskytovalo ještě další schéma, v podstatě stejné, ale s přehozenými pozicemi barev. Tyto stroje opouštěly Regensburg na podzim roku 1944, společně s prvními Bf 109K-4 (330xxx), které také nosily „přehozenou“ variantu kamufláže. Jak na Bf 109G-14/AS, tak na Bf 109K-4 se tedy aplikovala obdobná pravidla pro zbarvování křídel.* Také Regensburg aplikoval na Bf 109 instruktažní popisky a protože používal své provedení, umožnil nám tak rozlišit Stodevítky z tohoto závodu. Nejmarkantnější byla opět trojúhelníková popiska pod plnicím hrdlem systému MW. Žlutý, bíle lemovaný trojúhelník, jehož lem byl u rohů přerušen (byl stříkán pomocí šablony) byl charakteristický právě pro stroje z Regensburgu. Můžeme jej proto nalézt na Bf 109G-10, G-14, G-14/AS a výjimečně i na některých Bf 109K-4 od stejného výrobce.

Odstíny kamuflážních barev „černé 7“ tvořily standardní RLM 76 zespuďa a RLM 75 a 83 shora, stejná kombinace se zřejmě opakovala i na křídlech. Předpokládáme schéma kamufláže, charakteristické pro Bf 109G-14/AS z konce výroby. Sériové číslo nám k tomu dává dostatečnou jistotu.

Na fotografiích „černé 7“ je velmi dobře patrná světlá (RLM 76) hadovitá skvrna na směrorce, „rozbíjející“ tmavý celek. Byla nastříkána z obou stran a nekvalitní, rozostřená fotografie ukazuje, jak tato „úprava“ rozrušila tmavou plochu. Stejně tak lze rozeznat tři odstíny na horní ploše stabilizátoru. Světlou barvou byla přetažena náběžná hranu, část hrany mezi stabilizátorem a výškovkou, téměř celý aerodynamický kryt mezi stabilizátorem a kýlovkou, ale hlavně, v kombinaci s RLM 75, i horní plocha výškovek. Celkové zbarvení VOP bylo rozhodně dokončováno až po sestavení letounu. Výjimečné zbarvení nesl horní kryt olejové nádrže, který má na fotografiích

* „Nepatříčně“ však působí schéma z Bf 109G-14/AS, W.Nr. 784930, „1“ z I./JG 77, se zcela rozdílným vedením linií jednotlivých odstínů (z tohoto důvodu také záležitost se schématy popisujeme). Lze jej přirovnat k provedení používanému na Bf 109G-6 sérií 16xxx – 163xxx, tzn. od února 1943 až do května 1944. Přibližně okolo W.Nr. 163800, ale došlo ke změně v rozvržení polí a podnik přešel na schéma popisované v předchozím textu. Letoun W.Nr. 784930 tak pravděpodobně létal s repasovaným křídlem, se zachovaným původním rozvržením polí. Necháme na zvážení čtenářů, zda s se uvedeným postupem rekonstrukce ztotožní.

neobvykle světlý odstín. Pravděpodobně nahradil poškozený původní díl a ponechal si základní nátěr. Barva mohla být světle šedožlutá nebo také „čerstvá“ RLM 76, vyloučit však nemůžeme ani díl zcela bez nátěru. V každém případě byl mnohem světlejší než originální spodní RLM 76.

Obdobně jako na jiných strojích JG 52 bylo ponecháno tovární zbarvení kuželu i po přiřazení letounu k operační jednotce. Také je zde vidět znečištění na tmavě zelené části.

Výsostně označení plně odpovídalo zvyklostem v Regensburgu, boční kříže, umístěné do 4. a 5. trupového dílu, tvořily pouze bílé úhelníky a jejich střed vyplňovala světlejší z horních kamuflážních barev. Horní kříže na křídle měly standardní formu z bílých úhelníků, zatímco spodní už zřejmě přešly na zjednodušenou formu tvořenou pouhým jádrem. Výčet uzavírá standardní černá bíle lemovaná svastika.

Ze znalosti zbarvení jiných Bf 109G-14/AS obdobných sérií víme, že nosily na vrcholu kýlovky na levé straně černé sériové číslo. Aplikováno bylo menšími číslicemi přes šablonu a i když není na fotografiích čitelné, není důvod pochybovat o jeho přítomnosti na „černé 7“.

Jak jsme již zmiňovali, běžnou praxí montážních závodů podniku v Regensburgu bylo uvádět poslední čtyřčíslí sériového čísla na 7. díle trupu. Používaly se k tomu malé černé číslice, stříkané v tomto případě přes šablonu. Byly naneseny z obou stran a jejich umístění nebylo upraveno žádným předpisem. Proto se vyskytují jejich rozdílné polohy. Navíc číslice byly nanášeny postupně a tak ležela každá v jiné výšce. Číslo sloužilo k rychlé identifikaci letounu při jeho výrobě a záletu a správně mělo být po přidělení k útvaru odstraněno. V praxi bylo vše trochu jinak a většina čísel zůstala na svém místě. Tím jsou letouny našťastí snadno identifikovatelné.

U 2./JG 52 obdržel letoun označení „černá 7“, a protože není viditelná žádná oprava v jeho okolí, zřejmě to bylo jediné označení tohoto stroje. Ve shodě s předpisy neměly letouny první skupiny žádné symboly za trupovým křížem.

Celkově lze konstatovat, že letoun působí čistým dojmem a na jeho kamufláži nebyly prováděny téměř žádné úpravy. Sloužil tak pravděpodobně pouze u 2./JG 52 a k útvaru dorazil v rámci první skupiny výkonnějších verzí Messerschmittů někdy na konci ledna 1945. Doložené „příbuzné“ stroje W.Nr. 786468 a W.Nr. 786474 byly totiž poškozeny 10., respektive 14. února 1945. Předpokládáme tedy, že v této době už „černá 7“ sloužil u 2. Staffelu a vydržel ve službě až do samého konce válečné anabáze jednotky.

Bf 109G-14/AS, W.Nr. ?, „žlutá 6“, 11./JG 52

Varianta Bf 109G-14/AS byla ve výzbroji JG 52 zastoupena poměrně silně a je přirozené, že se jejich vraky našly i v Havlíčkově Brodě. Krátkou historií a technický popis varianty jsme uvedli u předchozího G-14/AS, „černá 7“, takže se můžeme plně věnovat jen letounu „žlutá 6“.

Zobrazený stroj byl fotografován na vrakovišti na okraji německobrodského letiště. Motor DB 605AS lze snadno identifikovat dle vypouklého lože na levé straně, provedení odvodušňovacího olejového vedení a polohy plnicího otvoru olejové nádrže. Stejně tak je viditelný aerodynamický přechod nanýtovaný na trup před kabinu pilota. Dobře patrná je i 1151 nádrž systému MW 50 v trupu a její plnicí hrdlo na pravé straně trupu. Verze motoru a přítomnost MW systému pak jasně hovoří pro Bf 109G-14/AS.

Tak jako ostatní Messerschmittovy z této doby používal ocasní plochy ze dřeva, což je navíc patrné z druhu uchycení antény na kýlovce. Poměrně velký trojúhelníkový úchyt byl charakteristický právě pro dřevěné provedení dílu. Směrorka se nezachovala, ale dle jiných Bf 109G-14/AS sérií 784xxx – 786xxx jsme ji odhadli na typ „B“. Nejistý zůstává typ ostruby, protože fotografie zachycují letoun z takových pozic, že je její provedení nemožné identifikovat. Pouze jeden ze snímků naznačuje, že se zřejmě jednalo o delší provedení. Podobně nemáme doloženu přítomnost anténního stožárku na odklopném dílu překrytu kabiny, ale v tomto případě jej mají všechny doposud bezpečně zdokumentované Bf 109G-14/AS. Proto jsme jej přiřadili i „našemu“ stroji. Existuje sice pěkný boční detail na odkrytý motor, není však možné určit jeho přesnou verzi. To bychom byli schopni se znalostí popisky určující druh paliva, ta však není na dostupných snímcích čitelná. Opět tedy musíme sáhnout k praxi na jiných Bf 109G-14/AS. Ty v naprosté většině létaly s popiskou paliva „C3“ a z toho vyplývá i verze motoru DB 605ASC. Fotografie bohužel nezachycují letoun v kompletním stavu, proto vzhled křídel odvozujeme od jiných strojů stejné verze. S největší pravděpodobností tak používal kola s pneumatikami starších rozměrů 660 × 160 mm a také menší aerodynamické kryty na horní straně křídla.

Jak jsme už předeslali, u III./JG 52 se v dřívější většině vyskytovaly Bf 109G-14/AS sérií 785xxx a hlavně 786xxx, doplněné několika kusy z bloku 784xxx, ale také 787xxx. Z tohoto důvodu můžeme s velkou pravděpodobností předpokládat, že „žlutá 6“ nosila sériové číslo začínající trojčíslím 785 nebo 786. Pocházela tak z produkce podniku v Regensburgu někdy z přelomu let 1944 a 1945.

Kamufláž zachovává charakteristické znaky Regensburgu s vysoko posazenou vlnovitou hranicí horních kamuflážních barev na trupu, velkým množstvím skvrn na jeho bocích a kýlovce a směrovkou s ostře ohraničenými tmavými skvrnami na světlejším podkladu.

Použité odstíny vykazují na fotografiích značný kontrast, což napovídá o použití RLM 75 a 83. Tyto barvy byly používány v kombinaci s RLM 76 na spodních plochách. Boky trupu pokrývaly skvrny obou horních odstínů, takže při běžném pohledu působil trup tmavě. Stejně odstíny kryly pravděpodobně i křídlo. Kýlovka a směrovka nesly opět standardní provedení kamufláže z Regensburgu, tzn. ostře ohraničené skvrny tmavé barvy na jednotném podkladu světlejšího odstínu. Odstíny se na směrovce a kýlovce nemusely shodovat a tak tomu bylo i u tohoto stroje. Přes tuto kamufláž stříkal personál hadovité skvrny, zřejmě spodní RLM 76. Důvod neznáme, ale nejspíše jím byla snaha rozbít tmavě působící celek, zejména při použití tmavých RLM 81 a 83 na jednotlivých dílech. Tato praxe začala již s prvními dodávkami zvětšených dřevěných ocasních ploch v květnu 1944 a proto ji nalezneme jak u Bf 109G-6, tak u Bf 109G-10, G-14, G-14/AS a některých Bf 109K-4. Na „žluté 6“ sice chybí celá směrovka, ale v horní části kýlovky je patrná světlá skvrna, takže se „úpravě“ světlým odstínem nevyhnula.

Zbarvení výškovky viditelné na fotografiích mělo jednu zvláštnost, a to světle přestříkané rozhraní mezi levým stabilizátorem a výškovkou. Pravá výškovka zase nesla světlé čtvercové plošky, pravděpodobně záplaty poškození. Jinak zůstaly vodorovné ocasní plochy se standardní kamufláží.

Výsostné označení vycházelo jednak z obecných předpisů a jednak ze zvyklostí podniku. Kříže na trupu tvořily bílé úhelníky, uvnitř se světlejší kamuflážní barvou. Kříž i barva vyplňovaly přesně prostor dvou trupových dílů. Také kříže na horní straně křídla tvořily pouze bílé úhelníky.

Spodní kříž byl na většině Bf 109G-14/AS černý s bílými lemy, ke konci výroby se však zřejmě i zde, podobně jako u verze Bf 109K-4, přešlo na zjednodušenou variantu. Z kříže zůstalo jen jádro, nastříkané tmavší kamuflážní barvou. Většina Bf 109G-14/AS u JG 52 pocházela ze závěrečných sérií, proto jsme zjednodušené provedení volili i zde. Poslední částí výsostného označení byla svastika na kýlovce, která se držela obvyklého provedení s černým jádrem s bílým lemem.

Sériové číslo letounu neznáme a snímky levé strany kýlovky jsou tak nekvalitní, že není možné říci, zda vůbec bylo u tohoto Messerschmittu na svém místě. Pravděpodobně ano, ale nemůžeme to potvrdit.

Instrukční popisky se nevymykaly ze standardu podniku. Symbol systému MW 50 se jak rozměrem, tak i umístěním plně shoduje s ostatními Bf 109G-14/AS z Regensburgu, ale „žlutá 6“ má trojúhelník málo viditelný, pravděpodobně z důvodu opotřebení nátěru. Na většině strojů doplňoval trojúhelník ještě černý nápis „Sonder Stoff“ pod krytkou plicního otvoru nebo přímo na něm.

Na pravé straně trupu je patrná tmavá barva v kříži (i když ne v celé ploše), která navíc zasahuje i před výsostné označení. Táhne se až k identifikačnímu číslu letounu a jedná se nejspíše o odstraněné starší označení a nebo opravu. Barva byla tmavší než kamuflážní odstín, což ukazuje na nějakou tmavě zelenou nebo šedozelelou.

Po zařazení stroje k 11./JG 52 obdržel stroj žluté číslo 6 a žlutou vlnovku na křížem. Šestka je viditelná pouze na jednom snímku a navíc ji lze interpretovat i jako číslo 5. Při podrobnější prohlídce je však číslo šest pravděpodobnější, protože „zadní“ část číslice (vzhledem ke směru letu) byla nepřerušovaná a horní část není rovná. Pravdou zůstává, že tvar není obvyklý, ale pokud jej porovnáme se „žlutou 9“ (viz dále), jsou podobné. Mohl být použit stejný vzor nebo dokonce šablona.

Zajímavý byl motiv „vlasatice“ na špičce vrtulového kuželu. Žlutá šestcípá hvězda okolo ústí 20mm kanonu má červený „ohon“ se třemi paprsky vyveden na bílém klínu kuželu. Emblém to byl velice zajímavý, zvláště pro jeho neobvyklé umístění, ale dále o něm nic nevíme.

Také tento Messerschmitt létal s neupraveným zbarvením vrtulového kuželu s 1/3 bílou a vrtulovým listem uprostřed. Přes bílý klín a také v černozelelé části jsou viditelné tmavé „hadovité“ skvrny, zřejmě následek oprav. Nesmíme zapomenout, že celý vrtulový kužel nemusel původně náležet tomuto stroji.

Ačkoliv snímky nezachycují stav stroje těsně po skončení války, byl pravděpodobně posledním letounem, který přilétl do Německého Brodu až 7. května 1945. Opíráme se o záznam z letového zápisníku a o vzpomínku Oblt. Waltera Wolfruma na toto období.

Walter Wolfrum se od 28. 4. 45 léčil v lazaretu v Trutnově (Trautenu) a na svůj návrat k jednotce v dubnu 45 vzpomíná takto: „5. 5. 45 jsem slyšel, že se celá JG 52 přesunula do Německého Brodu. Pokusil jsem se tam, ačkoliv jsem nebyl zcela zdrav, projet autem. U Jičína (Jidschin) mne u silničního zátarasu zastavil důstojník v české uniformě (5. 5. 45 vypuklo na území Protektorátu povstání - pozn. autora) a sdělil mi, že nemohu pokračovat dále. Obrátil jsem se a jel do Schweidnitz doufaje, že tam ještě zastihnu zbytek oddílu III. Gruppe. To se stalo, dokonce jsem tam našel i poško-

zenou G-14 (žlutá 6), která tam byla zanechána. S pomocí mechanika se podařilo letadlo alespoň trochu zletuschopnit a 6. 5. 45 jsem s ním odstartoval směrem na Německý Brod. Kvůli velmi špatnému počasí jsem se však u Hradce Králové musel otočit a letět zpět do Schweidnitz. Na druhý pokus, 7. 5. 45, jsem dostihl svoji Geschwader v Německém Brodě“. Oblt. Walter Wolfrum v této době velel 1./JG 52, ale poznámky v deníku jasně hovoří o letounu s vlnovkou, tzn. ze třetí skupiny. Messerschmittů se stejným označením asi nebylo v této době mnoho, proto předpokládáme, že se jednalo právě o tento letoun.

Bf 109G-10/U4, W.Nr. 613 1??, „žlutá 9“, 11./JG 52

Mezi několika málo stroji, zanechanými v relativně nepoškozeném stavu na německobrodském letišti, se nacházel Bf 109G-10/U4, „žlutá 9“ ze stavu III. Gruppe JG 52, vyrobený ve WNF a pocházející ze závěrečné série 613.xxx. Jeho přiřazení k výrobcí a verzi je celkem spolehlivé, protože vykazuje mnoho znaků patrných na jiných strojích stejné série. S velkou pravděpodobností byl dokonce vyroben na českém území, v pobočce WNF v tunelech u Tišnova, a sestaven a zalétán na jednom z místních letišť. Vzhledem k tomu, že se jednalo o letoun ze závěru výroby, dá se předpokládat zalétání na letišti v Kralupech nad Vltavou, kde jsou zálety Messerschmittů z WNF doloženy. Protože se však budeme Messerschmittů z WNF vyráběnými a kompletovanými na českém území zabývat v další z našich publikací, bude rozsáhlejší text o jejich produkci uveden tam.

Závod WNF začal s výrobou Bf 109G-10 poměrně pozdě a první kusy opustily brány podniku v prosinci 1944. V této době už běžela výroba G-10 v Erle Leipzig naplno a v mateřském podniku Messerschmitt v Regensburgu dokonce končila. Od samého počátku produkoval WNF subvariantu U4 (Umbausatz 4)*, tzn. letouny s třicetimilimetrovým motorovým kanonem MK 108. Z WNF odcházely s touto zbraní také ostatní varianty Stodevitek, což platilo již od začátku roku 1944. Bloky sériových čísel vyhrazené u WNF pro G-10/U4 začínaly sérií 610.xxx a končily 613.xxx. Jednalo se o nejmodernější variantu Stodevítky z tohoto podniku, protože zamýšlená produkce Bf 109K-4 nebyla nakonec zahájena.

Bf 109G-10/U4 představoval zároveň nejvýkonnější provedení Bf 109G. K tomuto titulu mu dopomohl především motor Daimler-Benz DB 605D, v roce 1945 vyráběný ve verzích DB 605DB a DC. Podle jiných doložených Bf 109G-10/U4 z WNF předpokládáme u těchto strojů vestavbu verze DB 605DC. Samozřejmostí byla montáž zařízení MW 50, umožňující dosažení výkonu až 2000 k při plicním tlaku 1,98 ata a otáčkách 2800 ot/min. Nicméně je použitý výkonnější DB 605DC u Bf 109G-10/U4 překvapivé, zejména vzhledem k zoufalému nedostatku kvalitnějšího leteckého benzínu na konci války.

Konstrukce letounu zahrnovala několik posledních vylepšení typu (rozumíme Bf 109G). V kabině pilota byl instalován upravený systém vytápění s přívodním potrubím horkého vzduchu přichyceným k odklopnému dílu překrytu. Zabraňoval tvoření námrazy na překrytu, což byl závažný problém předchozích variant Messerschmittu. Na několika strojích stejné série, zanechaných na pražském letišti v Letňanech, byla instalována křídélka s Flettnerem, původně určená pro verzi Bf 109K-4. Byl jimi vybaven i „náš“ stroj a tuto skutečnost lze využít jako další důkaz o místě sestavení a záletu stroje. Důvod použití nejnovějšího typu křidélek na Bf 109G-10/U4 byl prostý - výrobce přešel na výrobu modernějšího provedení. Standardem byly dřevěné ocasní plochy letounu s posledním modelem směrovky typu „C“ a zvětšeným Flettnerem.** Nestrategický materiál tak byl použit na kýlovce, směrovce, stabilizátoru a výškovce. Také kola podvozku byla poslední konstrukce s rozměrem 660 x 190 mm a na horní straně křídla se proto objevily dlouhé aerodynamické kryty. Zesílená výzbroj zahrnovala vedle dvou 13mm kulometů MG 131 i 30mm motorový kanon MK 108. Instalaci signalizovala krytka plnění tlakového vzduchu na pravé straně 5. trupového dílu dole.

Vedle těchto modernějších částí používaly Bf 109G-10/U4 z WNF starší konstrukci ostruha a některé z nich i stožárky antény na odklopném krytu kabiny. V jiných závodech už byly oba prvky přepracovány a montovala se vysoká ostruha, zlepšující chování letounu při vzletu a přistání a stožárek antény byl odstraněn a anténa ukotvena do hřbetu trupu. Pravdou je, že vyšší ostruha se na Messerschmittech z WNF nevyskytovala, její dodavatel zřejmě s produkci modernější konstrukce nikdy nezačal. U stožárku antény je jeho montáž neobvyklá, protože Bf 109G-10/U4 ze starších sérií 610.xxx nebo 612.xxx jej většinou neměly. Vysvětlit to lze nejspíše změnou dodavatele dílu nebo využitím nějakých starších zásob.

Je vidět, že konstrukční kanceláře WNF jednoduše aplikovaly na letoun

* Více informací o vývoji subvariant U4 najdete v připravované monografii „Messerschmitt Bf 109G-6“.

** Více informací o vývoji ocasních ploch Bf 109 bude uvedeno v připravované monografii Messerschmitt Bf 109G-6.

maximální množství nových prvků, které byly (u WNF) dostupné, a pokud je jejich subdodavatelé dosud nevyrobily, pokračovalo se se starším provedením.

I tak vznikla nejvýkonnější varianta Messerschmittu Bf 109G, která vyzbrojila odpovídala Bf 109K-4 a svými výkony se jí blížila. Dle oficiálních dokumentů zůstávala v maximální rychlosti 690 km/h ve výšce 7500 m o 20 km/h a rozdíl ve výkonech byly způsobeny především větší aerodynamickou čistotou Bf 109K-4 s plně krytým podvozkem a zatažitelnou ostruhou. Tyto výkony dosahoval Bf 109G-10/U4 s motorem DB 605DM (nebo DB 605DB), pokud měl motor DB 605DC, byl schopen maximální rychlosti 695 km/h ve výšce 6300 m. Veškeré hodnoty byly samozřejmě měřeny se spuštěným systémem MW 50.

Nejlépe viditelná a charakterizující je vždy kamufláž letounu. Naštěstí i zde můžeme nalézt dostatečné množství prvků příslušných jednotlivým výrobním závodům, a to nám umožňuje další upřesnění dat o letounu. Existující obecné a firemní předpisy o zbarvení a označování letadel aplikovali jednotliví výrobci různě a tím nám nevědomky poskytli možnost rozpoznat místo vzniku stroje. Nejinak tomu bylo i u WNF. Je nutné předeslat, že zbarvení Bf 109G-10 se mělo, dle manuálu typu, řídit předpisem „8 Os 109 F und G“, který však pocházel z roku 1941. Na konci roku 1944 už samozřejmě nepopisoval požadovaný stav a podniky se řídily svými instrukcemi, založenými na nových obecných předpisech.*

Na Bf 109G-10/U4 se plně projevil vliv rozptýlené výroby, kdy byly jednotlivé části vyráběny v nezávislých firmách a dostávaly tam i své zbarvení. Při kompletaci stroje pak bylo zbarvení doplněno jen na díly, použité právě při konečném sestavení a letoun obdržel definitivní výsostné označení a například i instruktážní popisky. Tyto prvky označení nemělo smysl aplikovat dříve.

Charakteristické provedení kamufláže Bf 109G-10/U4 z pozdní produkce WNF je viditelné z kreseb. Horní část trupu, křídla a ocasních ploch kryla nepravidelná pole dvou kamuflážních barev, které na spodních částech doplňovala barva třetí. Spodní odstín byl nepochybně světle šedo-modrý RLM 76. Pravděpodobně se držel předlohy dané předpisem, neboť na strojích nenajdeme jeho tmavší šedo-žlutou variaci, která se na fotografických vyznačuje poměrně tmavým odstínem. Horní plochy kryla střední šedo-fialová RLM 75, ale je nutné podotknout, že ve světlejším provedení než bylo určeno vzorníkem. Při porovnání se spodní RLM 76 se v některých případech téměř neliší. To, že Messerschmittu z WNF skutečně používaly tuto světlejší variaci, dokazuje barevná fotografie Bf 109G-10/R2, W.Nr. 770269, vyrobeného stejnou firmou. Druhou horní kamuflážní barvou by měla být některá z řady RLM 81-83. Jistotu máme v tom, že byla opravdu tmavá a budeme-li se řídit zmiňovaným barevným snímkem, jednalo se nejspíše o tmavě zelenou RLM 83. Protože však v některých případech téměř nelze odlišit RLM 81 a 83, mohlo se jednat i o RLM 81. S vysokou pravděpodobností můžeme prohlásit, že se jednalo o tmavou šedo-šedou barvu (RLM 83).

Dělicí linie spodní a horních barev na trupu vedla téměř vodorovně zhruba v úrovni spodní hrany kabiny. Pole odstínů se pravidelně střídala a jejich počet a velikost se mezi letouny příliš nelišil. Proto jsou letouny snadno identifikovatelné. Tmavší barva vyplňovala i boční kříž a protože byla nanašena před aplikací kříže, mnohdy jej přesahovala. Boky trupu doplňovaly skvrny obou horních odstínů, které na motoru zasahovaly až na spodní kryt. Svislá ocasní plocha měla jako základ RLM 76 a byla navíc pokryta velkými skvrnami tmavšího odstínu.

Rámy kabiny nesly tmavý nástřík zřejmě tmavší z kamuflážních barev nebo šedým odstínem RLM 66. Na vrtulový kužel v základní černo-zelené RLM 70 byl po sestavení stroje doplněn bílý klín, přibližně v rozsahu 1/3 plochy. Klín však býval různě veliký a také jeho poloha vůči vrtulovému listu se často lišila. Vrtulový kužel „žluté 9“ zahrnoval jednu zvláštnost, protože přední odnímatelná část měla světlejší zbarvení než zadní disková.

Všechny hranice mezi kamuflážními odstíny byly měkké s pozvolnými přechody jeden do druhého, najdeme zde však i výjimky. A právě ty byly způsobeny rozptýlenou výrobou jednotlivých částí a jejich zbarvením již u výrobce. Dobrým příkladem je spodní část ocasních ploch nesoucí kýlovku a stabilizátor. K letounu byla připojována až po sestavení a nastříkání trupu, takže skvrny aplikované na bocích trupu se jí nedotkly. Tím se jeví jako výrazně světlejší a hranice mezi kamuflážními barvami je zde přímá. Podobné je to i u ostatních částí ocasních ploch, zvláště kýlovy. Dalším příkladem může být horní kryt motoru. Z ostrých hran sledujících dělicí linie krytu vyplývá, že byl vyráběn nebo alespoň zbarvován odděleně od ostatních dílů. Proto mají kryty olejové nádrže a zadních částí kulometů MG 131 tmavý nástřík, zatímco motorový kryt světlý. V některých případech měl kryt motoru dokonce zcela rozdílné zbarvení s tvrdou dělicí linií horních kamuflážních barev (bude popsáno v další publikaci).

Horní plocha křídla nesla stejné odstíny barev jako trup a také křídlo při-

cházel ke kompletaci už s kamufláží. Zajímavý byl vlnovitý tvar dělicích linií, použitý na většině Bf 109G-10/U4 z WNF, do konce roku 1944 to totiž byl charakteristický znak Messerschmittů vyráběných firmou Erla. Tvar a rozmístění polí se opět dodržovalo, i když v detailech se pochopitelně lišilo. Ve shodě s předpisem mělo rozhraní na náběžné hraně křídla také vlnovitý tvar. Za povšimnutí stojí světlou páskou přelepené spáry mezi křídlem a koncovým obloukem. Pásky byly hojně využívány právě v pražských kompletačních centrech. Na vodorovných ocasních plochách vlnovité hranice zmizely, protože jejich výrobce neměl nic společného s výrobcem křídla.

Výsostné označení se skládalo ze standardních křížů na bocích trupu, na horní a spodní straně křídla a svastiky na kýlovce. Vztahovala se na něj instrukce z 15. 8. 1944 o zjednodušeném provedení, takže kříže na trupu a horní ploše křídla tvořily pouze bílé úhelníky. Přestože trup přímo vybízel k umístění kříže přesně do rozměru dvou trupových dílů, popisované G-10/U4 z WNF měly kříže poněkud větší. Také poměr „jádra“ ke tloušťce bílých částí se zcela neshodoval s předpisovým požadavkem. Ačkoliv vypadají boční kříže na všech Stoděvkách shodně, lišily se výrobce od výrobce a mohou tak být dobrým vodítkem při identifikaci stroje. Bude o nich pojednáno i v dalším textu.

Podobná situace byla i s horními kříži, kde se u Bf 109G-10/U4 série 613xxx můžeme setkat s poměrně „tlustým“ jádrem, přičemž kříž se svojí zadní hranou dotýkal spáry mezi nosnou plochou a přístávací klappkou. Rozhodně nedodržovaly rozměry a poměry stran dané předpisy. Spodní kříž se navzdory předpisu skládal ze standardního černého jádra a bílých lemů a jeho poloha a rozměry byly kupodivu stálé.

Poslední část výsostného označení tvořila svastika na kýlovce, jejíž vzhled závisel na výrobci dílu. Na Bf 109G-10/U4 série 613xxx se vyskytovala v této době už nepředpisové provedení s černým jádrem a bílým lemem, upozorňujeme však, že to bylo ve spojení se světlou (RLM 76) kýlovkou s lehkými skvrnami tmavého kamuflážního odstínu. Stroj z WNF totiž létaly i s druhým typem zbarvení kýlovy a ten zahrnoval i jiný vzhled svastiky. Budeme se mu však věnovat v další publikaci.

Poměrně důležitým prvkem identifikace jsou instruktážní popisky. Jejich celkový přehled je viditelný na výkrese, zastavíme se však u některých z nich. Specifické provedení totiž měly popisky u plicního hrdla systému MW 50, které se lišily podle výrobce. Ve WNF se používal na tři části dělený červeno-bílo-červený trojúhelník se žlutým lemem. Prostřední bílá část obsahovala nějaký nápis nebo symbol. Zajímavé je, že prozatím zdokumentované stroje série 613xxx mají vnitřní část dělenou vodorovně, zatímco Messerschmittu série 610xxx, 612xxx nebo 770xxx svisle. Při vodorovném dělení byl v bílé části pravděpodobně nápis „Sonderstoff“.

Za zmínku stojí i umístění popisek, a to zejména u krytky plnění tlakového vzduchu pro kanon MK 108 a plnění kyslíku pro dýchací soustavu na pravé straně trupu. U všech dosud identifikovaných Bf 109G-10/U4 série 613xxx jsou zmíněné popisky nad těmito krytkami a letouny tak jsou snadno rozpoznatelné. To je případ i našeho stroje, protože popiska plnění tlakového vzduchu je dobře viditelná ve tmavé barvě kříže. Taktéž lze rozpoznat typ trojúhelníku u hrdla nádrže MW.

Stejně dodržovanou praxí byla i aplikace popisky u hrdla 6l nádrže paliva pro start motoru, v 5. trupovém díle vpravo nahore. Toto označení se u strojů z WNF přísně dodržovalo. Instruktážní popisky se spolu s trupovým křížem doplňovaly na letoun až po jeho celkovém sestavení, což bylo většinou na místě záletu. Protože se důvodně domníváme, že valná většina Bf 109G-10/U4 série 613xxx byla sestavována a zalétána na českém území, bylo uvedeno rozmístění a provedení popisek charakteristické pro některé z těchto míst. V úvahu připadají pražské Letňany nebo Kralupy nad Vltavou.

Posledním výrazným prvkem zbarvení bylo sériové číslo stroje a také zde se dosud známé G-10/U4 série 613xxx lišily od jiných sérií. Číslo leželo uprostřed výšky směrovky a celé se nacházelo na tomto dílu. V předchozích sériích se poslední (nebo první) číslice dostaly na kýlovku. Navíc, styl číslic se změnil na patkový, poměrně složitý tvar, i když byly zhotovovány pomocí šablony. Číslice neležely v jedné úrovni, protože se aplikovaly postupně. Kamufláž námi popisovaného Messerschmittu ve většině znaků dodržuje uvedené zásady. Výjimkou najdeme jen ve světlém zbarvení trojúhelníkového panelu pod štítkem kabiny. Ve většině ostatních případů býval tmavý. Nejvěrnější obraz vzhledu letounu nám dávají dvě fotografie řady letadel zanechaných na ploše letiště se „žlutou 9“ na okraji. Ačkoliv na nich není zachycen ideálně, charakteristické znaky strojů 613xxx jsou patrné – dělení polí na trupu, skvrny na spodním krytu motoru. Zde je doloženo, že tento letoun neměl anténní stožárek na odklopěném krytu kabiny. Neznámou zůstává zbarvení motorového krytu, protože na snímcích vždy schází. Zvolili jsme tak jeho variantu, prokázanou na jiných operačních Bf 109G-10/U4

* Viz „Messerschmitt Bf 109K camouflage and marking“, JaPo 2000.

této série. Další detaily zobrazují snímky shromážděných vraků letadel u letiště, kde jsou viditelné důležité popisky a označení letounu, ale například i starší ostruha.

Po převzetí stroje jednotkou dostal tento Messerschmitt označení „žlutá 9“ a protože byl přidělen třetí Gruppe, také její symbol – vlnovku. Obojí označení bylo žluté, což odhadujeme z porovnání odstínů na fotografiích a známých barev označení Messerschmittů III./JG 52. Provedení se shoduje s tehdejší praxí u III./JG 52, tzn. číslice střední velikosti, jednoduchých tvarů a bez lemu. Označení „9“ je viditelné na dvou fotografiích.

Zajímavé bylo zbarvení vrtulového kuželu, což lze zobecnit i na ostatní stroje III./JG 52. Podle instrukcí z 25. 6. 1944 měly stíhací letouny operovat se spirálou na vrtulovém kuželu. Několik skutečností ukazuje na to, že se spirála natírala po převzetí letounu zástupci Luftwaffe (ne operační jednotky), ale žádný s Messerschmittů III./JG 52 (a také I./JG 52) ji neměl. Kužely zůstaly v původním zbarvení RLM 70 s bílým klínem a tak tomu bylo i u „žluté 9“. Pravděpodobně nezbyl čas na jejich zhotovení nebo tyto poslední stroje už žádný zástupce Luftwaffe nepřebíral a byly předávány přímo příslušníkům jednotek.

Bohužel kvalita fotografií a nastavení výšek nedovolují identifikaci sériového čísla Messerschmittu, pouze je zřejmé, že bylo na svém obvyklém místě. Z některých fotografií stroje však můžeme bezpečně identifikovat první trojčíslí „613“ a také další číslici „1“. Protože nejvyšší dosud známé sériové číslo je 613195, pocházela „žlutá 9“ ze samého závěru produkce. U posledních dvou číslic přicházejí v úvahu 0, 2, 3 a 9.

Podle dříve uvedených údajů byl tento stroj vyroben v únoru 1945 a někdy v březnu přidělen k JG 52. Předpokládáme, že jeho zálet se uskutečnil na letišti v Kralupech nad Vltavou, takže to na nové působiště neměl daleko. Podle stop spalin na bocích trupu rozhodně nějaký čas operačně létal a na začátku května 1945 přelétl v rámci přesunu III. Gruppe do Německého Brodu. Proč nebyl zničen s ostatní technikou není jasné, možné důvody jsme popsali dříve. V každém případě šlo o nový stroj, jehož aktivní „život“ trval pouhé tři měsíce. Dobře však reprezentuje nejmodernější a také nejvýkonnější variantu Messerschmittu Bf 109G, tzn. definitivní výsledek vývojových prací započatých již v roce 1941.

Bf 109K-4, W.Nr. ?, Stab III./JG 52

Přes poměrně malé množství provozovaných Bf 109K-4 se minimálně tři kusy zachovaly v Havlíčkově Brodě. Prvním byla známá „černá 4“ s motivem tulipánu na krytech motoru, druhým Bf 109K-4 ze III. Gruppe neznámého označení několikrát zachycený na různých fotografiích a posledním letoun velitele III. Gruppe JG 52 Hptm. Adolfa Borcherse. Třetímu z nich věnujeme následující řádky.

Identifikace typu letounu je snadná, neboť několik fotografií ukazuje jasně polohu vstupu k radiostanici, zaměřovací antény na hřbetu trupu, kompletní kryty hlavního podvozku a zatažitelnou ostruhu, což byly charakteristické znaky verze Bf 109K-4. Stejně tak můžeme bezpečně identifikovat i jeho pohonnou jednotku DB 605D. Z technického hlediska představuje uvedený stroj provedení vyráběné od prosince 1944 a v tomto období produkoval podnik v Regensburgu Bf 109K-4 sérií 332xxx až 335xxx.* První kusy obdržela JG 52 na začátku února 1945, ale, bohužel, nevíme, zda byl tento letoun mezi nimi.

Technické rozdíly mezi jednotlivými sériemi Bf 109K-4 byly minimální, takže nemáme příliš podkladů pro bližší zařazení „našeho“ stroje. Rozhodně šlo o Bf 109K-4 z pozdější produkce, o čemž svědčí instalované vnější kryty hlavního podvozku a funkční zatažitelná ostruha. Pokud byla ostruha zablokována ve vysunutém poloze, což bývalo znakem prvních kusů, byly její kryty na zemi uzavřené. Popisovaný letoun je však má otevřený, tzn. celý mechanismus musel být funkční. Vnější kryty hlavního podvozku se objevily až na strojích závěru série 331.

Zajímavým detailem je popiska u plnicího otvoru 1151 trupové nádrže. Sdružený MW systém v Bf 109K-4 dovozoval její plnění nejenom směsí methanolu a vody pro MW 50, ale také běžným palivem, takže mohla sloužit i jako další palivová nádrž. Letoun měl prodloužený dolet a jeho letové vlastnosti nezhoršovala 300l odhazovatelná nádrž pod trupem. U plnicího hrdla schází obvyklá popiska systému MW, ale je zde patrný bílý nápis „Sonderstoff“. Trojúhelníkový symbol byl totiž na Bf 109K nahrazen právě touto popiskou, nejspíše proto, že montáž systému MW byla na tomto typu standardní. Výjimku tvořily stroje první série 330xxx ze žlutým trojúhelníkem a nápisem MW 50.

Fotografie pravé strany ukazuje další zajímavý detail, a to provedení krycího plechu přechodu křídlo-trup. Skládal se ze dvou částí, přední, která plynule přecházela do složitě tvarovaného plechu u kořene náběžné hrany křídla, a zadní, jež kryla spojení křídla a trupu přibližně ve 2/3 jeho hloubky. Přední část musela být, už vzhledem ke složitému tvaru a také kvůli spalinám z výfuků, kovová, ale zadní bývala vyráběna i ze dřeva. Členění dílu se značným počtem „hran“ napříč naznačuje, že by se mohlo jednat právě o dřevěný díl.

Dílů z „nestrategického“ dřeva bylo v konstrukci Bf 109K-4 (ale i Bf 109G) mnohem více a jejich použití představovalo výsledek úsilí o nahrazení co největšího množství nedostatkových lehkých slitin v konstrukcích letadel po roce 1943.** Nejvíce se uplatnilo v konstrukci ocasních ploch a také popisovaný Bf 109K-4 má dřevěnou kýlovku, směrovku (typu „C“), stabilizátor a výškovku. Druh materiálu lze lehce identifikovat z charakteru poškození těchto částí. Ze dřeva byly vyráběny také vnější kryty podvozku, některé další kryty na spodní straně trupu nebo kryt vstupu k radiostanici. Další využití dřeva se nabízelo ve vnitřním vybavení, například celá palubní deska, stejně jako upevnění 1151 nádrže, ovladače přístávacích klapek a nastavování stabilizátoru, kryt zavazadlového prostoru, nosič radiostanice. Lze předpokládat, že některé z těchto dílů byly dřevěné i u popisovaného Bf 109K-4.

Bohužel neznáme jaký druh paliva byl uveden na popise u plnicího hrdla palivové nádrže a nejsme tedy schopni určit přesný typ motoru. Ze znalosti jiných Bf 109K-4 tohoto období se však domníváme, že se jednalo o benzín B4 (87 oktanů) a pak by musel být použit motor DB 605DB.

Z technického hlediska nepředstavoval tento Bf 109K-4 žádnou výjimku. Podle četnosti zastoupení jednotlivých sérií Bf 109K-4 u JG 52 a zbarvení (viz dále) předpokládáme, že se jednalo o letoun ze sérií 333xxx až 335xxx. Neobvyklé provedení kamufláže však hovoří pro kus ze samého závěru produkce, tzn. z bloku 335xxx. Letouny z této série byly zalétávány na konci února a začátkem března 1945 a pokud by se skutečně jednalo o jeden z nich, mohl dorazit k jednotce někdy ve druhé polovině března. Ke III./JG 52 tedy přišel v rámci poslední větší dodávky letecké techniky.

Celkem kvalitní a početné fotografie dokumentují ojedinělý typ aplikované kamufláže. Podobně zbarvené Bf 109K-4 byly nalezeny v dubnu 1945 nedokončené poblíž Wertheimu nebo v činné službě u JG 51 v květnu 1945. Také další, byť vzácné, snímky obdobně zbarvených Bf 109K-4 se vztahují k samotnému závěru války, z čehož lze usoudit, že se skutečně jednalo o poslední zkompletované a zalétané letouny.

Výjimečné bylo zbarvení trupu. Místo velkých střídajících se ploch kamuflážních barev s jednoduchými liniemi byla většina trupu v jednolitěm světlém odstínu. Ten byl u jeho spodní hranice a v místě trupového kříže doplněn skvrnami tmavší barvy a skvrny pokrývaly i boční světlé části trupu zbarvené spodním odstínem. Trupový kříž nebyl vyplněn v celé své ploše a celek působí snahou „utlmit“ v co největším rozsahu spodní světlou barvu. Naproti tomu, kryt motoru nesl standardní kamufláž používanou na pozdních Bf 109K-4 a dobře tak dokumentuje skutečnost o jeho nabarvení před montáží na letoun.

Dělicí linie mezi spodní a horními barvami vedla nízko, měla vlnovitý tvar a barvy se značně prolínaly. Pouze krycí panely před čelním štítkem a rámy kabiny byly tmavé, zřejmě nastříkané tmavší kamuflážní barvou.

Směrovka a kýlovka nesly standardní typ kamufláže charakteristický pro Messerschmittu z Regensburgu. Na světlejší kamuflážní odstín byly naneseny skvrny s ostrými hranicemi, dodržující víceméně jednotný ráz. Spodní hranice barev na směrovce byla na tomto Bf 109K-4 neobvykle přímá.

Kontrast použitých odstínů napovídá o běžné kombinaci RLM 75 a RLM 83, tzn. poměrně světlé a tmavé barvy. I když není na snímku z pravé strany patrný téměř žádný rozdíl v barevnosti, můžeme to přičíst světlým podmínkám fotografie. Ostatní fotografie z levé strany vysoký kontrast potvrzují. To se ale nevztahuje na kýlovku. Její odstíny musely být tmavší, zřejmě RLM 81 a 83, protože kontrast je zde velice nízký a celek působí tmavě. Směrovka se zase vrátila k vysokému kontrastu, z čehož je vidět, že výsledné sestavení ocasních ploch záleželo na momentálním stavu zásob v podniku.

Světlé zbarvení krycího plechu mezi trupem a kýlovkou ukazuje na nějakou opravu. Odstínem téměř odpovídá spodní RLM 76 a také mírně zasahuje na vlastní kýlovku. Díl byl zřejmě barevně dokončen až po montáži na letoun a část nástřiku tak zasáhla i jiné díly.

Částečně viditelné členění barevných ploch na horní straně křídla odpovídá vzorům používaným na Bf 109K-4 pozdních sérií. Křídla byla samozřejmě vyráběna separátně a také okamžitě dostala svoji kamufláž. Proto může schéma na křídle odpovídat standardu zatímco trup nikoliv. Kamufláž křídla tvořily s největší pravděpodobností obdobné odstíny jako na trupu, tzn. RLM 75 a 83.

Výsostně označení se drželo zvyklostí Regensburgu a většina znaků byla provedena ve zjednodušené formě. Boční a horní kříže se skládaly pouze z bílých úhelníků a jak už bylo zmíněno, nebyly zcela vyplněny tmavší kamuflážní barvou. Za pozornost stojí i rozteklá barva označení. Kříž byl umístěn přesně do dvou trupových dílů, ale tloušťka bílých částí se

* Kompletní informace o zbarvování Bf 109K-4 naleznete v publikaci „Messerschmitt Bf 109K camouflage and marking“, JaPo 2000.

** Více informací o použití dřevěných částí v konstrukci Bf 109 naleznete v připravované monografii „Messerschmitt Bf 109G-6“.

neshodovala s jinými Messerschmitty z Regensburgu (máme na mysli Bf 109G-14/AS).

Spodní kříž byl tvořen tmavým jádrem a jak je známo z jiných pramenů, používala se tmavší kamuflážní barva. Na dostupném fotografickém materiálu není sice možné kříž spatřit, ale praxe té doby jiný druh označení nepřipouštěla.

Černá svastika s bílým lemem odpovídala formě aplikované u výrobce ocasních ploch pro Regensburg.

Také tento letoun působil s neupraveným zbarvením vrtulového kuželu, takže jeho jednu třetinu kryl bílý klín (s vrtulovým listem uprostřed) a zbytek zůstal v černozeleň RLM 70. Za zmínku stojí značné „olétání“ barvy na vrtulových listech, ale při podrobnější prohlídce je patrné, že se nejedná o poškození, ale o stopy bílé barvy. Pravděpodobně to byla barva z bílého klínu na vrtulovém kuželu, který se natíral až po konečném sestavení stroje. Letoun byl zřejmě zalétán v době, kdy barva klínu nebyla ještě dostatečně zaschlá a tak při spuštění motoru „odlétávala“ z povrchu.

Messerschmitt Bf 109K-4 nosily v drtivé většině sériové číslo ve spodní části směrovky. Nejinak tomu bylo i u tohoto kusu, bohužel fotografie pouze potvrzují, že číslo bylo na svém místě, nelze jej však rozluštit. Instrukční popisky se shodovaly s praxí v Regensburgu a nenalezli jsme zde žádné výjimky. Dobře viditelný je nápis o maximálním rozsahu pohybu regulačních klapek chladičů glykolu.*

Označení stroje prozrazuje, že před službou ve Stab III./JG 52 působil stroj v nějaké jiné jednotce. Zřejmě to bylo jen u jiné části III./JG 52 a létal zde s identifikačním číslem „4“. Po přiřazení ke štábní letce byla čtyřka pečlivě přetřena a protože si stroj vybral velitel III. Gruppe, dostal řádné označení velitele skupiny, tzn. dva do sebe zasazené klíny. V tomto případě byl vnitřní klín přetvořen podoby trojúhelníku. Ve shodě s obecnými předpisy, bylo označení vyvedeno tmavě zeleným odstínem, což vyplývá z jeho porovnání s černou svastikou. Za trupovým křížem ležela černá vlnovka, symbol třetí Gruppe. Její barva neodpovídala barvě symbolu velitele skupiny a z toho lze usuzovat, že se na stroji nacházela už v době jeho přiřazení ke Stab III./JG 52. To by znamenalo, že letoun už v rámci III. Gruppe (10. Staffel) operoval dříve, právě s označením „černá 4“, a následně byl přesunut do štábní letky. Z barvy symbolu skupiny tak lze odvodit původní zařazení. Můžeme použít termín „původní“, protože pokud by vlnovka nebyla na letounu dříve, dostala by stejnou barvu jako označení velitele skupiny.

Velice kvalitní fotografie na pravou stranu trupu znázorňuje celou řadu detailů. Je zde dobře vidět stav povrchu operačně používaných strojů, i když právě tento Messerschmitt byl poměrně nový. Povrch rozhodně nebyl jednoduší a vedle některých nedostatečně přetmelených nýtů a hranic panelů, kde se samozřejmě zachytávaly nečistoty, byl plný škrábanců a různých skvrn. Nelze se tomu divit, letouny byly poměrně často ve službě, což vyvolávalo potřebu intenzivního servisu, při kterém se na nějaké poškození barevnosti povrchu nehledělo. Letiště, tehdy využívaná německou Luftwaffe, už málokdy umožňovala hangárování letadel, takže zůstávaly navíc vystaveny vlivu počasí. To vše způsobovalo, že povrch stroje dosti trpěl. Připomínáme, že zbarvení nebylo rozhodující stránkou při údržbě a jeho oprava přicházela v úvahu až při větším poškození povrchu, kdy byla narušena funkce maskování letounu. Při menších opravách se používaly různé druhy barev, alespoň přibližně odpovídající podkladu, aplikované hlavně k ochranně konstrukčního materiálu před vnějšími vlivy. Drobné opravy neměly vliv na funkci maskování. Přestože na mnohých fotografiích vypadají letouny „upravené“, pouze takovéto snímky odhalují skutečnou realitu.

Uvedený Messerschmitt je zajímavý zejména tím, že jsme schopni určit pilota, který s ním létal. Ačkoliv se už v jednotce nedodržovala praxe „osobních“ letounů, u štábu skupiny tomu bylo asi přeci jenom trochu jinak. Předpokládáme, že tito zkušení piloti a zároveň vyšší důstojníci nestřídali stroje tak často. Označení tohoto Bf 109K-4 jej nepochybně identifikuje jako letoun velitele III. Gruppe JG 52 a tím byl v této době Hptm. Adolf Borchers (132 sestřelů), který převzal velení 1. března 1945 po Maj. Wilhelmu Batzovi. Přibližně v této době přicházely k JG 52 první kusy Bf 109K-4, ale jak jsme zmínili dříve, uvedený Messerschmitt zřejmě přišel k útvaru až později. Přidělen byl do 10./JG 52 jako „černá 4“ a po nějakém čase přesunut do štábní letky, kde si jej vybral Adolf Borchers. Absolvoval s ním celou závěrečnou nabázi nasazení jednotky a v posledních dnech války jej přelétl do Německého Brodu, kde zůstal mezi několika relativně nepoškozenými stroji i po opuštění základny.

Bf 109G-10/R6, W.Nr. ?, „žlutá 11“, JG 52 (?)

Poslední Messerschmitt, kterému budeme věnovat v naší publikaci pozornost, s sebou nese nejvíce otázek ohledně jeho zařazení k JG 52, a proto jsme si jeho popis nechali na závěr.

* Zmíněná popiska na klapce chladiče byla v naší publikaci „Messerschmitt Bf 109K in camouflage and marking“ uvedena chybně.

Nejprve se podívejme na letoun z technické stránky. Jeho identifikace je poměrně snadná. Detailní snímky pravé strany pohonné jednotky odhalují důležité podrobnosti ve vedení různých médií, ale hlavně přítomnost olejového potrubí k olejové odstředivce (odlučovače par). Odlučovač par oleje byl charakteristickým znakem motoru DB 605D, a proto není pochyb o verzi Daimler-Benzu. Při podrobnějším pohledu lze dokonce v odlehčovací otvoru motorového lože spatřit úvodní číslice sériového čísla motoru „011x xxxx“ a nad ním část písmene, snad „D“. Pokud k této skutečnosti přičteme spodní kryt bez vyboulení v přední části, větší pneumatiky 660 × 190 mm a tudíž i větší aerodynamické kryty na horní straně křídla a v neposlední řadě i manipulační otvor ve 3. trupovém dílu pod plnicím otvorem systému MW 50, dostaneme řadu znaků typických pro Bf 109G-10 z produkce podniku Erla Leipzig.

Tento závod byl první, který začal v září 1944 uvedenou variantu Bf 109 vyrábět. Původním záměrem zřejmě bylo dodávat Bf 109G-10 pouze tímto podnikem, protože v přehledu vyráběných Bf 109 z 1. 8. 1944 je varianta G-10 označena jako „Bastardflugzeug der Fertigung Erla“. Bylo by to logické, neboť standardní verzi Stodevitzky měl být Bf 109K-4. Realita však byla zcela jiná a zatímco Bf 109K-4 vznikal pouze v mateřském podniku v Regensburgu, Bf 109G-10 nakonec produkovali všichni výrobci Bf 109. Dokonce i v Regensburgu vznikla malá série. Přednosti Bf 109G-10 byly jasné, umožnil další vzrůst výkonů standardního Bf 109 bez jakýchkoliv zásahů do konstrukce. Jednoduše se ke stávajícímu draku Bf 109 připojil motor DB 605D. To také nabízel možnost využití starších letadel a po opravě nebo repasi se mohla vrátit zpět do služby s vyššími výkony. Poměrně značné vnitřní konstrukční změny u Bf 109K-4 toto nedovolovaly. Jisté je, že část Bf 109G-10 měla za základ draky starších Bf 109, většina jich však vznikla jako nové stroje.

Až do konce války nepřešel Erla Leipzig na výrobu Bf 109K-4 a stavěl nakonec variantu Bf 109G-10 nejdéle ze všech výrobců. Protože Bf 109G-10 měl pravděpodobně dodávat pouze tento podnik, vykazují jím vyrobené letouny značné množství odlišných konstrukčních znaků. Předně to byl pečlivěji řešený aerodynamický přechod zvětšených kapot motoru do trupu na levé straně. Na místo nanýtovaného panelu s ovalnou spodní hranou, změnili konstruktéři podniku celý bok trupu a panel byl čtvercový. Zcela nové byly i kryty motoru s jinými liniemi panelů (tzn. byly snýtovány z jinak tvarovaných plechů). Spodní kryt motoru byl širší, tak aby pojal rozměrnější kryty vačkových hřídelů motoru DB 605D. Celek působil aerodynamicky čistším dojmem, než řešení se dvěma malými vybouleními u Messerschmittů Bf 109G-10, K-4, G-14/AS z Mtt. Regensburg a Bf 109G-10/U4 z WNF. Uvedené odlišnosti jsou charakteristické pro veškeré Bf 109G-10 a G-10/R6 z Erlu.

Úvodní Bf 109G-10 sérií 490xxx a 491xxx montované od září 1944 do ledna 1945 jsme již zmiňovali, od prosince 1944 se k nim připojily další série 150xxx, 151xxx a několik kusů ze série 152xxx. Také konstrukce v Erlu zahrnuje do letounu většinu novinek typu, takže standardem byly zvětšené ocasní plochy, vyšší ostruha, upravený systém topení a přibližně od ledna 1945 také větší pneumatiky s většími kryty na horní ploše křídla. Protože „náš“ stroj už používal větší pneumatiky, můžeme jeho vznik zařadit někam doprostřed série 151xxx. Většina G-10 z uvedeného bloku s nimi létala a i když jsou doloženy také na několika kusech ze závěru série 491xxx, jednalo se pouze o jednotlivé případy. S velkou pravděpodobností tak víme, že popisovaný Messerschmitt byl vyroben někdy ke konci ledna nebo v únoru 1945.

Od listopadu 1944 už Erla produkovala část Bf 109G-10 v modifikaci R6, tzn. jako letoun pro stížené letové podmínky. Většinovým typem se stal v lednu 1945, kdy oproti 103 kusům G-10 vzniklo 269 kusů modifikace G-10/R6. Standardní vybavení bylo doplněno o autopilota PKS 12 b a lepší radiovybavení v podobě stanice FuG 125. Na vysvětlenou však dodáváme, že se rozhodně nejednalo o autopilot tak, jak jej známe dnes. Přístroj Patin KS 12 b („Patin Kurssteuerung“= PKS) byl schopen udržovat pouze kurz stroje, tzn. ovládal směrovku, ostatní ovládací plochy zůstaly pod kontrolou pilota. „Autopilot“ vážil 26,5 kg a celé vybavení „R6“ pak 40 kg, na letové vlastnosti stáje tak nemělo téměř žádný vliv. Z vnějšku není možné Bf 109G-10/R6 rozeznat, proto se musíme opírat pouze o znalost sériového čísla nebo alespoň série konkrétního letounu.

Pohonnou jednotku tvořil motor DB 605D, v lednu 1945 vyráběný ve variantách DB605DB nebo DC. Samozřejmostí byl také systém vstřikování methanolu a vody MW 50, na rozdíl od Bf 109K-4 jej však nešlo využívat i jako pomocnou palivovou nádrž.

Za zmínku stojí ovalný manipulační otvor pod plnicím hrdlem MW 50 viditelný na fotografiích. V původní konstrukci Bf 109 sloužil jako vstup k vypouštěcímu ventilu systému GM 1 a jeho přítomnost na Bf 109G-10 z podniku Erla (prozatím na všech ověřených), ale také na G-14 od stejného výrobce, je možné vysvětlit dvěma způsoby. Buď zde otvor zůstal z původního draku Bf 109G-6/U2 nebo G-5/U2 (varianty se systémem GM 1)

nebo jej prostě zhotovili během výroby stroje, protože to bylo v Erle zvykem. Veškeré dřívě vyráběné Bf 109G-5 a G-6 s GM 1 totiž pocházely od stejného výrobce. Manipulační otvor ničemu nevadil. První vysvětlení lze zpochybnit porovnáním počtu vyrobených G-5,6/U2 s počtem G-10,14, kterých bylo nakonec mnohem více, takže použití pouze „stařších“ trupů by nestačilo. Mnohem pravděpodobnější se tak jeví druhá teorie. Manipulační otvor zůstal na trupu z dřívější výroby, protože jej nikdo během produkce G-10 a G-14 „neodstranil“ z výkresové dokumentace.

Na většině Bf 109G-10/R6 scházel stožárek antény a ta byla upevněna na hřbetu trupu za kabinou. Materiálem ocasních ploch už bylo většinou dřevo.

Veškeré jmenované prvky nalezneme i na „žluté 11“ z Německého Brodu. V odklopné části překrytu kabiny je za pancířem patrné potrubí horkého vzduchu ze systému vytápění. Letoun používal zvětšené ocasní plochy se směrovkou typu „C“ se dvěma pevnými trimy.

Velice zajímavým prvkem, kvůli kterému jsme jej zařadili i do naší publikace, byla kamufláž stroje. Z fotografií nepochybně vyplývá jednotlivý tmavý nástrík trupu, ocasních ploch a křídla, což považujeme za velkou výjimku ve zbarvování Bf 109. Trup pokrývá tmavá barva až hluboko na spodní část, přibližně do úrovně napojení odtokové hrany křídla a také dělicí linie na motoru ležela až ve výši výfuků. Stejně tak dostalo tmavé zbarvení i křídlo a na náběžné hraně nezačínalo standardní vlnovkou, ale téměř rovně.

Kamufláž většiny Bf 109G-10/R6 však byla zcela rozdílná, s běžnými dvěma odstíny v horní části trupu a na křídlech a boky pokrytými nepravidelnými skvrnami stejných barev. Zde bylo vše jinak. Přesto však existuje vysvětlení. Poměrně dobře jsou známy srovnatelné zbarvené Stodevítky a pokud si prohlédneme jejich snímky, zjistíme, že se vždy jedná o letouny Bf 109G-10 z produkce firmy Erla. Uvedme „žlutou 7“ v Praze-Kbelích, „žlutou 5“, W.Nr. 150 119 nebo „bílou 8“, všechny od JG 300. U zmíněných strojů sice motor stroje zůstal ve standardní kamufláži, zbytek však byl nastříkán tmavou barvou až téměř na spodek trupu. To znamená, že takovéto provedení nebylo jedinou výjimkou, ale Stodevítka muselo být více. Důvod aplikace takto tmavého zbarvení neznáme, v tehdejší situaci letecké převahy nepřítel ale odpovídalo trendu zlepšování maskování letadel na zemi. Proč však nebyl využit ve větší míře nevíme. Mohlo by se jednat o zbarvení, které dostaly stroje po nějaké větší opravě, prováděné jedním podnikem. Zbarvení nebylo dílem operačního útvaru, na to jsou instruktážní nápisy a výsostné označení zhotoveny příliš pečlivě. V případě úpravy u jednotky by v okolí zmíněných prvků zůstaly stopy původní kamufláže nebo by alespoň neměly tak rovné hranice. Spíše by však veškeré tyto prvky zmizely pod novým nátěrem.

Použitý odstín barvy, vzhledem k době výroby stroje, předpokládáme z řady 80, tzn. tmavě zelenou RLM 83 nebo hnědo-fialovou RLM 81. Není vyloučena ani jejich kombinace i když na snímcích nejsou patrné žádné dělicí linie. Nicméně rozdíl v barevnosti obou odstínů byl tak nízký, že bychom je patrně těžko na černobílých snímcích zaznamenali. Na druhou stranu aplikace jednoho odstínu byla z hlediska pracnosti mnohem výhodnější. V našem případě jsme zvolili RLM 83. Alespoň základní porovnání barvy z černozelenou RLM 70 na vrtulovém kuželu nabízí jedna z fotografií. Kužel obdržel předpisový bílý klín na 1/3 svého povrchu s jedním vrtulovým listem uprostřed bílého pole.

Výsostné označení zachovávalo provedení známé z Erly. Trupové kříže tvořené pouze bílými úhelníky měly menší rozměr a nevyplňovaly zcela prostor 4. a 5. trupového dílu. Horní kříže na křídlech zachovávaly stejnou formu a také zde upozorňujeme na zcela nestandardní rozměr a umístění. Spodní kříže z černých úhelníků byly dalším z typických znaků podniku Erla. Svastiku tvořil v tomto případě pouhý bílý lem. Celé provedení výsostného označení nedodržovalo obvyklé rozměry charakteristické pro Bf 109. Obdobnou formu však nosily i jiné Bf 109G-10 a G-10/R6 z Erly, takže šlo o podnikový výklad obecných předpisů. To nám dává další možnost identifikace Messerschmittů od tohoto výrobce.

Sériové číslo letounu leželo uprostřed svislé ocasní plochy, větší částí na směrovce a jedna číslice na kýlovce. Podobně tomu bylo i na ostatních Bf 109G-10/R6 sérií 150xxx – 152xxx. Bohužel je snímek směrovky neostřý, přesto lze odhadnout první trojčíslí na 152. „Žlutá 11“ by tak pocházela ze samého závěru sériové výroby.

Popiska u plicního otvoru MW 50 se plně shoduje s formou, používanou na Bf 109G-10/R6 sérií 150xxx-152xxx. Byla zhotovována ve formě poměrně malého žlutého trojúhelníku se světlým a tmavým páskem uprostřed. Instruktážní nápis u plicního bodu kyslíku na pravé straně trupu leží na plošce světlé barvy. Znovu se jedná o praxi podniku Erla, kde instruktážní popisky aplikovali na stroj v základním zbarvení (RLM 76) a při dokončování kamufláže byly popisky zakryty. Obdobně to můžeme spatřit na „žluté 7“ u popisek otvoru pro zvedání zadní části letounu a bodu pro podepření. Obě leží na světlém podkladu. Stejně tak si můžeme tuto zvyklost ověřit i na běžně zbarvených Bf 109G-6 až G-10 z podniku Erla.

Naopak, vymezení pochozí plochy na křídle mělo světlou barvu a aplikovalo se až na finální kamufláž.

Označení se skládalo ze žlutého čísla 11 a černého bíle lemovaného symbolu II. Gruppe. Ten navíc ležel vůči ose letounu šikmo, což dobře vyplývá při srovnání s trupovým křížem. Pod číslicí muselo být dřívě označení „7“, bylo však pečlivě zatřeno (nebo odstraněno). Použitá barva se téměř shodovala s kamuflážní. Během služby tak stroj pravděpodobně střídal svého uživatele.

Právě označení letounu působí největší potíže při identifikaci jednotky, neboť se neshoduje s praxí zavedenou u JG 52, kde se používaly číslice a symboly skupin bez lemu. Výjimku tvořily některé stroje II./JG 52, které však nosily lem zároveň na čísle i symbolu. Navíc, tato skupina neoperovala ze stejných základů jako zbylé části JG 52 a přes usilovnou snahu velitelů se s nimi do konce války nesetkala. I když jednotlivé kusy Bf 109G-10 z Erly měla ve svém arzenálu, nebyly zastoupeny ve velkém počtu.

Největšího použití se Bf 109G-10/R6 dočkaly u III. a IV./JG 300, I./KG(J) 6, I./KG(J) 27 a I./KG(J) 55 (dokument z 20. 3. 1945), v jiných útvarech se ve výzbroji objevil jen ojediněle. Jmenujme například I./JG 27 nebo právě II./JG 52. Bohužel ani tento výčet nám, vzhledem k symbolu II. Gruppe na letounu, příliš nepomůže.

Musíme vzít v úvahu i jiné údaje. Na letišti v Německém Brodě sloužila část hangárů jako opravná, kde se scházely různé druhy letadel. Podle vzpomínek pamětníků vůbec nezáleželo na typech a vedle běžných Bf 109 a Fw 190 se zde objevovaly například i He 111 nebo Ju 52 a na konci války snad dokonce jeden kus Me 262. Letouny buď přilétly samy nebo byly přivezeny po havárii. Je možné, že se tímto způsobem na letiště dostala i „žlutá 11“. Nebyl by to ojedinělý případ, například 5. března 1945 byl v prostoru dílen zaznamenán Bf 109G-10/R6, W.Nr. 150 860, „černá 6“, o kterém bezpečně víme, že 17. února 1945 utrpěl 30% poškození v rámci I./KG(J) 6 při nouzovém přistání jižně od Prahy v důsledku nedostatku paliva. To znamená, že přibližně za dva týdny byl na opravě v Německém Brodě, kam se rozhodně nedostal vzduchem.

Pravdou zůstává, že záznamy tehdejších pamětníků, kteří letiště sledovali velice pozorně (z osobního zájmu, ne jako nějakou odbojovou činnost), Bf 109G-10/R6, „žlutá 11“ nezmiňují, takže na letišti přibyl zřejmě až v samém závěru války. Jeho původní zařazení do některé II. Gruppe zůstává záhadou, jako nejpravděpodobnější se však jeví některá z jednotek KG(J). Varianta Bf 109G-10 je doložena u II./KG(J) 27 (ze seznamů ztrát) a po jejím rozpuštění 8. dubna 1945 mohl být stroj zařazen k jinému útvaru. Není vyloučeno, že to bylo nakonec k JG 52, se kterou dorazil 20. – 21. dubna do Německého Brodu. Stroj byl, na rozdíl od ostatních popisovaných Messerschmittů, zničen pozemním personálem a odtud tedy odhadujeme, že přilétl na základnu s první vlnou JG 52. Faktem zůstává, že se jedná o velice zajímavý letoun, nejenom pro svoji kamufláž, ale i poměrně vzácnou verzi Bf 109G-10/R6. Počet vyrobených G-10/R6 z rozmezí sériových čísel 151 498 – 152 043 se odhaduje na pouhých 180 kusů.

Krátké příběhy známých pilotů

Jan Bobek

Major Adolf Borchers

Narodil se ve Wendhausenu u Lüneburgu v roce 1913 a před vstupem do armády pracoval jako městský úředník. Jako poddůstojník se zúčastnil v roce 1938 bojů ve Španělsku v řadách JGr. 88 (Legion Condor). Poté byl zařazen k 1. Staffel JG 77. Zúčastnil se bojů v Polsku a při francouzském tažení dobyl své první vítězství (Hurricane). Na podzim 1940 byla jeho jednotka přeznačena na IV./JG 51 a z jeho Staffelu se stala 10./JG 51. Setrval u ní po následující čtyři roky. V březnu 1941 získal své druhé a poslední vítězství na západní frontě (Spitfire). Jeho Gruppe byla nasazena při útoku na SSSR ve směru Smolensk a Moskva. Nakrátko operovala i severněji u Novgorodu. Několika pilotům IV. Gruppe se stalo, že jejich let skončil na nepřátelském území, ale podařilo se jim dojít zpět k vlastním liniím. To se povedlo i Borchersovi v červenci u Smolensku. Borchersovi se do konce roku 1941 podařilo získat dalších 21 sestřelů. Čestný pohár „za mimořádný výkon v leteckém boji“ mu byl udělen v listopadu 1941. Na jaře 1942 byl povýšen na důstojníka a v srpnu téhož roku přešel k 11. Staffel, nad níž na začátku října převzal velení. Několik dnů před koncem roku 1942 se jeho skóre zastavilo na čísle 38 a prakticky polovinu jeho sestřelů v tomto roce tvořily bitevní Iljušiny Il-2. V lednu 1943 se IV./JG 51 přezbrojila z Messerschmittů Bf 109F-2 na slibné Focke-Wulfy Fw 190. Gruppe ale v srpnu 1943 musela stodevadesátky vyměnit zpět za Bf 109. Borchers v první polovině roku 1943 na sebe upozornil během 6. a 7. května u Orelu, svým 44.–49. vítězstvími (převážně Šturmoviky). Na

začátku června byl povýšen na Hauptmanna. Během operace Zitadelle zaznamenal u Orelu v červenci nejméně 10 vítězství a v srpnu 1943 u Brjansku dalších sedm. Do konce roku byly jeho úspěchy již méně četné, ale během každého měsíce dosáhl několika vítězství a 2. 11. 1943 dostal Německý kříž ve zlatě. Pár týdnů nato, 22. listopadu, mu byl propůjčen Rytířský kříž u příležitosti jeho 78. sestřelu. V první polovině roku 1944 působil se svou 11. Staffel v oblasti Orši a Misnku, ale sám zaznamenal jen několik vítězství. V červnu byl přeložen do Rumunska a stal se Gruppenkommandeurem I./JG 52. Mezi jeho podřízené patřil i Walter Wolfrum. V červenci 1944 získal u Lvova a Tarnopolu nejméně třináct vítězství, včetně dvoumotorového Pe-2 (24. července), který byl současně jeho stým úspěchem. V srpnu a září byl se svou Gruppe nasazen dále na západ u Tarnowa, kde zaznamenal na dvě desítky sestřelů mezi nimiž se mu povedl i jeden jubilejní. Odpoledne 2. září 1944 se 1. Staffel a Borchersově štábní letce podařilo docílit čtyř vítězství. Borchers sestřelem Šturmoviků dosáhl jubilejního 10000. vítězství JG 52. Na začátku roku 1945 byla jednotka nasazena ve Slezsku, ale Borchers o svůj velitelský post u I. Gruppe neočekávaně přišel počátkem února. Důvodem byl Erich Hartmann, který dosud velel jedné Staffel v II./JG 52 a tuto Gruppe v zastoupení vedl po Gerhardu Barkhornovi. Avšak Kommodore Graf do čela II. Gruppe namísto Hartmanna postavil dosavadního velitele III./JG 52 Williho Batze. Zdá se ale, že Hartmanna nebylo vhodné jmenovat ani Kommandeurem III./JG 52, u níž dříve sloužil. Proto byl jejím velitelem jmenován Borchers a Hartmann zaujal Borchersovo místo u I. Gruppe. Borchers se s touto rošádou do konce života nesmířil. Po kapitulaci byl předán Američany do sovětského zajetí, ze kterého se vrátil až po mnoha letech. Zemřel v roce 1996. Absolvoval asi 800 bojových letů a získal 132 sestřelů. Jeho bratr Walter byl nočním stíhačem, dosáhl 59 vítězství a Rytířský kříž mu byl propůjčen jako Kommodorovi NJG 5. Jejich bratr Hermann byl Rytířským křížem vyznamenán jako velitel I./SS-PzGrenRgt 19 „Hohenstaufen“ v hodnosti Hauptsturmführer.

Oberleutnant Walter Wolfrum

Narodil se v roce 1923 ve Schmölzu u Kronachu v Horním Francku. Nejdříve prodělal pilotní i stíhací výcvik a stal se důstojníkem (v hodnosti Leutnant). Teprve poté byl na konci ledna 1943 přidělen na východní frontu. Hlásil se u II. Gruppe Jagdgeschwader 52, konkrétně u její 5. Staffel. Až do poloviny července 1943 jeho jednotka působila na

Kubáni a Tamanském poloostrově. V tomto prostoru absolvoval více než 130 bojových letů, byl dvakrát zraněn v leteckém boji, ale získal jen jedno vzdušné vítězství. V druhé polovině roku 1943 se svou jednotkou působil hlavně v oblasti kolem Taganrogu a ve východní Ukrajině. Konečně se mu začalo dařit a od druhé poloviny července do začátku září docílil devíti sestřelů. Na konci roku měl již 20 potvrzených vítězství. V první polovině roku 1944 zazářil u 5. Staffel na Krymu. V několikaměsíčních intenzivních bojích sestřelil 50 letadel. Například 19. března poslal k zemi nad východní a západní částí Krymu při nejméně třech bojových letech šest sovětských letadel včetně třech Šturmoviků. Jeho úspěchy na čas přerušil souboj s deseti bitevními Il-2, který se odehrál 15. dubna. Jejich odvetná palba jej zranila a donutila nouzově u Sevastopolu. 20. dubna mu byl udělen Čestný pohár „za mimořádný výkon v leteckém boji“. Po zotavení byl převelen k I. Gruppe Jagdgeschwader 52 a 11. května 1944 se stal velitelem její 1. Staffel. 18. května mu byl udělen Německý kříž ve zlatě. V období od května do konce června byla jeho jednotka naplno zapojena do obranných bojů v Rumunsku a Wolfrum zde zaznamenal 35 vítězství. Vynikající výsledky měl při sovětské ofenzivě u Jassů, během níž během třech dnů počínaje 30. květnem zničil 21 sovětských letadel včetně 17 Airacober. Dalších 21 vítězství docílil v červenci 1944 u Lvova a Tarnopolu, přičemž 16. července se mu během nejméně čtyř bojových letů podařilo sestřelit deset stíhaček. Avšak při posledním letu téhož dne odpoledne jej zasáhl pilot Airacobery. Wolfrum tak utrpěl své čtvrté a dosud nejtěžší zranění, které jej na půl roku vyřadilo z aktivní služby. Za jeho dosavadní úspěchy mu byl 27. července 1944 udělen Rytířský kříž. Zpět k I./JG 52 a do čela 1. Staffel se vrátil až na počátku února 1945. Prakticky až do konce války působil ve Slezsku přičemž docílil dalších jedenáct vítězství, včetně dvou posledních (Jaky-9) 16. dubna u Görlitzu. Krátce (v březnu) působil i v Chrudimi při doprovodných letech zásobovacích strojů nad obklíčenou Breslau. Těsně před ukončením bojů odešel se svou jednotkou z Německého Brodu k Američanům, ale brzy byl předán do sovětského zajetí. Tentokrát mu jeho zranění paradoxně pomohla, protože byl kvůli nim již v červenci 1945 ze zajetí propuštěn. Po válce patřil mezi nejlepší západoněmecké akrobatické letce a měl ve velké oblibě československé sportovní letouny. Válku ukončil v hodnosti Oberleutnant, absolvoval 424 bojových letů, docílil celkem 137 ověřených nebo nárokovaných vítězství a dalších 40 vítězství mu nebylo ověřeno. Potopil jeden dělový člun, byl čtyřikrát zraněn a celkem dvanáctkrát nouzově přistál s letounem, který byl zasažen palbou nepřítele. V době vydání této publikace žil v Německu a spolupracoval na její přípravě.