

Me 262 Production & Ar 234 Final Operations

David E. Brown, Tomáš Poruba, Jan Vladař

České území nebylo s historií typu Me 262 za druhé světové války spojeno pouze díky vývoiku a operacím jednotek Luftwaffe v posledním roce války. Relativně nepoškozený válečný průmysl nabízel pro těžce zkoušené Německo možnost přesunu výrobních kapacit do Čech a uchování výroby stíhacích letadel na požadované nebo alespoň stávající úrovni. Těmito opatřeními se zejména v roce 1944 a 45 dostala z německého území celá řada provozů spojených s leteckým průmyslem a to včetně závěrečných montáží některých typů. Byl mezi nimi i nejmodernější německý stroj Messerschmitt Me 262.

Na úvod tématu nejprve vysvětlíme několik pojmů. Hovořit v roce 1944 a 1945 o „výrobě“, zvláště v leteckém průmyslu, je poměrně obtížné. Rozptylování systému produkce na velké množství nezávislých provozů totiž zrušilo termín výrobní závod. Téměř veškeré komponenty a hlavní části letadel byly vyráběny v jiných lokalitách než na místě finální kompletace, kde stroj tak vlastně nebyl „vyráběn“, ale sestavován. Tyto lokality tak nemohou být považovány za místa výroby, ale jen finálního sestavení. Samozřejmě se na stejném místě mohly vyrábět i některé díly, jež se následně použily při finální kompletaci, ale nikdy nešlo o kompletní výrobu všech částí letounu. V mnohých případech zde probíhal i zálet a také předání stroje Luftwaffe (také záletem), což ale nebylo podmínkou. Navíc bylo vše komplikováno skutečností, že i po záletu stroje mohlo ještě následně docházet k jeho dovybavování (například radiovybavení, systémy zvýšení výkonu motoru, atd.) a teprve po té byl letoun předán uživateli (Luftwaffe).

Nicméně pro zjednodušení, pokud budeme v této studii hovořit o „výrobě“ Me 262, budeme mít na mysli místo jeho sestavení do letuschopné podoby.

České území se celkem logicky dostalo i do systému výroby typu Me 262. Vyráběny zde byly nejen části stroje, ale také se zde prováděla ona závěrečná montáž. Nejprve se budeme věnovat právě těmto lokalitám a dodejme, že do konce války se Me 262 kompletovaly na českém území na dvou místech. Prvním byl závod Flugzeugwerk Eger v Chebu (FWE), druhým pak Leichtbau Budweis v Českých Budějovicích (LBB).

Flugzeugwerk Eger G.m.b.H. (FWE) – historie 1940-44

Firma vznikla na základě znárodněné Wrede+Wiedehold, působící v Chebu od roku 1938 a participující na dodávkách pro mohutně se rozvíjející letecký průmysl. V roce 1940 však došlo k jejímu kompletnímu přebudování a vstupem dvou státem kontrolovaných bank (Bank der Deutschen Luftfahrt AG, Berlin a Deutsche Luftfahrt u. Handels-AG, Berlin) vznikl podnik Flugzeugwerk Eger G.m.b.H. Firma tak v podstatě patřila státu, plně ji kontrolovalo Říšské Ministerstvo Letectví (Reichsluftfahrtministerium) a to ji využívalo v rámci svých plánů. V roce 1940 bylo rozhodnuto o výstavbě nových prostor a vznikl tak základ jedné z nejmodernějších leteckých továren té doby. Stavba probíhala mezi lety 1940 až 1942 a využívala všech nejnovějších zkušeností v oboru. Pro maximální urychlení prací a snížení nákladů byly například budovy a haly podniku převzaty z jiných leteckých továren. Dva hangáry s kotelnou uprostřed odpovídaly stejnému objektu u Heinkela v Rostock-Marienehe, dvě velké výrobní haly spojené vchodovým a kancelářským traktem z Messerschmittu v Regensburgu, samostatná výrobní hala zase z Messerschmittu v Augsburgu. Společně bylo vystavěno i rozsáhlé tovární letiště s betonovými plochami. Na konci roku 1942 mělo RLM k dispozici perfektně vystavěný, vybavený a nový objekt, který mu byl plně k dispozici.

Ihned jej začal využívat a v polovině roku 1943 zde probíhaly opravy draků He 177 a částí He 111 (centrální části křidel), dále pak přestavby He 177A-3 na vyšší standard. Úpravy He 177 na provedení A-3 („Umrüstung a. neuen Baurust.“) skončily do jara roku 1944 (poslední údaj o přestavěných He 177 máme z dubna 1944), opravárenská činnost na stejném typu se udržela minimálně do srpna 1944. Podnik byl ve stejném čase navíc určen jako opravna draků He 219. Doloženy máme dva opravené kusy v srpnu 1944, dále už údaje chybí.

Všechny tyto činnosti byl utlumeny v polovině roku 1944 v rámci plánu rušení výroby bombardovacích typů a koncentrace německého leteckého průmyslu na stíhací stroje. RLM (Jägerstab) využil kapacitu ve FWE jako opravárenský a kompletační závod pro typ Me 262. Přechod na jiný typ letounu trval nějaký čas a následoval tak logický výpadek produkce. Je zřejmé, že práce na typech od Heinkela ustaly poměrně rychle, i když některé v továrně pravděpodobně zůstaly. Vzpomínky tehdejších zaměstnanců hovoří o až neuvěřitelné rychlosti změny. Jednoduše přišel rozkaz ukončit veškeré práce na stávajících typech, vyvézt materiál mimo objekty a začít

s přípravou nového programu. Ten znamenal především vybavování novými stroji, přípravky, změnu technologických postupů, logistiky, skladování, atd. Po válce byl celý areál podniku poset částmi He 177, He 111 a He 219 a to přesto, že jejich opravy zde skončily už na konci léta 1944. To skutečně svědčí o rychlém ukončení prací na původních zakázkách. Navíc zde byl nalezen prototyp He 177B, ale také zkušební He 219A. Veškerý tento materiál, ve druhé polovině roku 1944 pro německý průmysl tak vzácný, zde zůstal netknutý. Očividně zůstal majetkem firmy Heinkel, která však pro něj neměla využití a zřejmě s ním také nemohla v továrně nakládat. Změny organizace a výroby probíhaly ve FWE přibližně od poloviny roku 1944, i když, jak jsme zmínili, práce na typech Heinkela ještě nějaký čas probíhaly.

Me 262 ve FWE

FWE opravy Me 262

V říjnu, konkrétně 12.10.1944, vznikl na úřadě F2 (úřad Mtt pro řízení a sledování dodávek letadel firmy) v odboru Arbeitsausschuss F2/d, Arbeitssstab Me 262 plán oprav typu Me 262. Činnost měly zajišťovat tři opravárenské závody – Hansen Schneid., Eger (tzn. FWE) a Bachmann v. Blum. První dva opravené Me 262 měl závod FWE expedovat v prosinci 1944, plně měsíční opravárenské kapacity 110 kusů měl dosáhnout v listopadu 1945. Zajímavý fakt je, že plán počítal se špičkovou kapacitou 320 opravených Me 262 ze všech tří firem, ale přísunem až 395 kusů poškozených letadel. Po celou dobu se předpokládalo určité manko, které v březnu 1946, dosáhlo 725 kusů letadel. Pravděpodobně se počítalo s tím, že během tohoto času budou nalezeny další opravárenské kapacity.

TABULKA str.3

Citovaný plán je nejranější doklad o záměru zavést opravy Me 262 ve FWE, který jsme objevili. Továrna tak měla začít s opravami Me 262 v listopadu 1944. Firemní materiály a zprávy z té doby schází, ale můžeme se pokusit využít záznamy z letových deníků zalétávacích pilotů v Chebu. První ověřený záznam záletu Me 262 máme k dispozici v listopadu, takže minimálně od tohoto měsíce již opravy skutečně probíhaly. Zalétávací pilot Fw. Bernhard Richter uvádí ve svém letovém deníku zálet Me 262, W.Nr. „042“ v Chebu 18.11.1944 mezi 15:10 a 15:35. Další zálet, tentokrát W.Nr. „492“ provedl až o měsíc později, 22.12.1944, frekvence tedy nebyla příliš vysoká. Pak opět následovala přestávka, kterou vyplnil zálety v Obertraublingu. Z toho lze vyvodit, že opravy ve FWE skutečně začaly dle plánovaného termínu, ale jednalo se jen o jednotlivé kusy a tento stav se zřejmě udržel až do ledna 1945. Od 20. 1.1945 začíná letový deník Bernharda Richtera plnit jeden let v Chebu za druhým. Problémem však je, že přibližně ve stejnou dobu začala i produkce fotoprůzkumných Me 262 a dle formátu sériového čísla, který Richter používal v zápisníku, nelze na první pohled rozeznat, zda se jednalo o letoun opravený nebo vyrobený. Podrobnější analýza záznamů Bernharda Richtera (a také dalších zalétávacích pilotů) je uvedena dále a vyplývá z ní, že opravy běžely až do samotného konce války. Jako podklad tohoto tvrzení můžeme použít letový deník jiného zalétávajícího z Chebu – Franze Oellera. Ten ještě 24. března 1945 zalétával Me 262, W.Nr. 110534, což rozhodně nebyl nově vyrobený fotoprůzkumný stroj. Nalezené části poškozených, neopravených Me 262 v areálu podniku na konci války také jasně hovoří o probíhajících opravách.

Předpokládáme (ze znalosti stavu v jiných opravárnách), že FWE prováděl jak opravy poškození z boje nebo provozu, tak i pravidelné opravy po odlétání daného počtu hodin. V podniku se tak scházely „olétané“ a poškozené stroje. Prošly zde příslušnou opravou a byly buďto vráceny do další operační služby nebo určeny k výcviku, obvykle s nějakým výkonovým omezením, nebo také mohly být zrušeny a použitelné díly využity pro další opravy. Doba, potřebná k navrácení stroje do služby, vyplývá z několika konkrétních příkladů. Me 262A-1a, W.Nr. 110741 utrpěl 40% poškození při náletu na Leipeheim 18.11.1944. Téměř o čtyři měsíce později, 15.3.1945, provedl jeho zálet po opravě Franz Oeller v Chebu. Stroj W.Nr. 170300 utrpěl v rámci

III./JG 7 30% poškození 18. nebo 23.12.1944 a Franz Oeller jej v Chebu zvedl do vzduchu 18. března 1945. Následovaly ještě další dva zálety, pravděpodobně nebylo napoprvé vše v pořádku. Celá organizace oprav Me 262, tzn. od transportu letounu do opravy, přes vlastní opravu až k záletu, tak dokázala vrátit stroj do služby přibližně mezi třemi až čtyřmi měsíci. Bohužel to mnoho neříká o době vlastní opravy, která navíc záležela také na rozsahu nutných prací. Rozhodně však letouny ve FWE nijak zbytečně neprodlávaly.

Po záletu a převzetí, přelétali piloti Fl.Ü.G. 1 stroje do shromažďovacích center a odtud pak k příslušným jednotkám. Příslušník BAL, působící ve FWE od léta 1943 až do dubna 1945, uvedl při výsledku americkým zpravodajcům v polovině května 1945, že opravené stroje byly přelétány na základny v Rheine a Münsteru.

Do Chebu přilétali piloti Fl.Ü.G. 1 kurýrními typy, většinou Bf 108 (například GK+YE, KY+ER, CL+DU) nebo Si 204 (BZ+DU), z Chebu pak transportovali opravené Me 262. Příkladem mohou být záznamy Alfreda Brücka, který 15.2.1945 přelétal Me 262, „VL+PG“ (tzn. W.Nr. 170105) z Chebu do Kitzingenu* nebo 25.2.1945 na stejné trase stroj Me 262, „NY+BZ“ (tzn. W.Nr. 110524).**

Dostupné dokumenty tedy potvrzují, že FWE opravy Me 262 skutečně prováděl a to od listopadu 1944 až do konce války. Neznámý prozatím zůstává celkový počet skutečně opravených letadel. Z různých dobových dokumentů známe pouze souhrnné počty opravených Me 262, ale jaké místo mezi nimi FWE zastával, zda významné nebo nevýznamné, nevíme. Jen Oellerův letový deník zaznamenává mezi 9.3. až 24.3.1945 celkem 25 zalétaných strojů po opravě. V tuto dobu měl být FWE (dle citovaného plánu z října 1944) schopen vyexpedovat až 25 opravených kusů Me 262 měsíčně. Franz Oeller nebyl jediným zalétavčem v Chebu, takže jeho počet 12-ti strojů ukazuje na fakt, že podnik byl zřejmě schopen požadované číslo plnit. Stejný počet, tzn. 25 opravených strojů měsíčně, uvedl i již dříve citovaný člen BAL skupiny při poválečném americkém výsledku. Jsou to však stále pouze nepřímé důkazy a dokument s uvedením počtu skutečně opravených Me 262 ve FWE zatím nemáme k dispozici.

K dispozici však máme alespoň přehled v Chebu zalétaných Me 262, které nebyly průzkumné. Logické vysvětlení je, že zde byly opraveny. Je sestaven ze záznamů v letových denících známých zalétavacích pilotů.

TABULKA str 5

FWE - výroba Me 262

Výroba Me 262A ve FWE je spjata s fotoprůzkumným provedením tohoto typu. Před vlastním popisem výroby v Chebu si proto nejprve krátce shrneme historii vzniku průzkumné modifikace Me 262A neboť se od ní logicky odvíjejí i události ve FWE. Začátek, náběh a také organizace produkce ve FWE totiž úzce navazovaly na konstrukční vývoj varianty.

Průzkumné Me 262A

Od samého počátku prací na Me 262 se uvažovalo o možnosti jeho využití i pro účely průzkumu. Na konci září 1941 (26.9.1941) vydalo RLM objednávku na Me 262 jako rychlý průzkumný letoun, na kterou firma zareagovala krátkým technickým popisem, zasláným 21. října na RLM. Jednalo se o teoretické výpočty ohledně doletu, včetně základních představ o váze a vybavení. Vše to byla samozřejmě předběžná data a od konečného letuschopného provedení Me 262 se dosti lišila. Přibližně o tři měsíce později, 5. února 1942, už mohl Messerschmitt zorganizovat prohlídku dřevěné makety průzkumného Me 262 a na konci března téhož roku (26.3.1942) bylo konstatováno, že stavba stroje už závisí jen na testech proudových motorů. Vývoj typu se dostal do vleku prací na pohonných jednotkách. Můžeme říci, že se práce na Me 262 v letech 1942 – 44 věnovaly spíše obecnějším technickým problémům, zejména s pohonnou jednotkou, než nějakému přesnému zaměření typu. Nejprve musel být Me 262 dopracován do provozuschopného stavu s určitou mírou spolehlivosti a tomu věnoval Messerschmitt rozhodující množství prací.

Nicméně úvahy o budoucím zaměření a také o využití konstrukce, byť ještě nebyla zcela technicky dorešena, se nadále zpřesňovaly.

Konkrétnější představy o průzkumném provedení, ve formě výkresů a tabulek předpokládaných výkonů, vznikly v polovině roku 1943. Na konci června, konkrétně 28.6.1943, byl vydán výkres se základní představou typu Me 262 v průzkumném provedení, pojmenovaný „Me 262 als Aufklärer“. Poměrně velké zásahy v konstrukci trupu měly umožnit zástavbu kamer, větší zásobu paliva, ale hlavně umístění druhého člena posádky, obsluhujícího fotografické vybavení.

Řešení to bylo „ideální“, nicméně znamenalo značný zásah do technického

provedení a vyžadovalo by značné konstrukční kapacity. Jenomže právě tyto kapacity firmě chyběly. Protože si toho byl Messerschmitt vědom, vznikly, pravděpodobně z tohoto důvodu, o měsíc později další představy. Návrhy nazvané jako „Me 262 Aufklärer I“ a „Me 262 Aufklärer II“ byly dokončeny 22.7.1943. Zatímco „Aufklärer I“ byl modifikací standardního Me 262A, vznikly vnitřními úpravami v trupu, „Aufklärer II“ stále předpokládá zásadnější změnu trupu, podobné úvahám z června. Odpadl však druhý člen posádky. O dva měsíce později přibyl „Me 262 Aufklärer Ia“, což byl jakýsi kompromis mezi Aufklärer I a II. Pokud si porovnáme jednotlivé představy v čase, je dobře vidět postup úvah firmy o co nejhodnějším řešení a to nejen technickém, ale i s ohledem na požadované kapacity vývojové a výrobní.

Problémy s dotažením vývoje typu, kombinované například i s prvními spojenými úderými na Mtt, způsobovaly, že práce na průzkumné variantě neprobíhaly nijak rychle. Urychlení se jim dostalo až v prvním kvartálu roku 1944, kdy už byly zásadní těžkosti s Me 262 překonány. Také se ukázalo, že pro průzkumné akce na západní frontě přetavují dosud používané modifikované Bf 109 stačit a bude třeba urychleně najít další řešení. Vedle Arada 234 se přirozeně obrátila pozornost také na Me 262. V květnu 1944 bylo rozhodnuto o stavbě tří zkušebních strojů, založených na úpravě standardního Me 262. Pro urychlení prací byla takováto úprava zpracována do podoby výkresu z 30.5.1944, kde je výsledný stroj nazýván „Behelfsaufklärer“, tedy něco jako „dočasný“ nebo „pomocný“ průzkumný stroj. Mírně tím bylo dočasné technické řešení stroje, které mělo být následovano řešením definitivním. Na poradě mezi zástupci E-Stelle Rechlin a Obb. Forschungsanstalt (krycí jméno konstrukčních kanceláří Messerschmittu v Oberammergau) 2. června 1944 už byly diskutovány podrobné technické záležitosti přetavby. Bylo rozhodnuto změnit typ kamer z původně uvázaných Rb 75/30 (z návrhu „Aufklärer I“) na Rb 50/30, což se muselo promítnout od prací na právě upravovaných příd. Bylo vypuštěno odpružené uložení fotografického vybavení, což umožňoval klidný chod proudových motorů. Porada dále směřovala k otázkám pohonu a vytápění kamer a také k průhledovému otvoru pilota na spodní straně trupu, navrhovaném na „Aufklärer I“. Prozatím byl, z důvodu nedostatku času na pevnosti výpočty, pro první tři zkušební stroje zamítnut, ale po úvodních zkušenostech z operačních zkoušek mohl být znovu vzat v úvahu. Zástavba Rb 75/30 byla odsunuta na později a Rb 20/30 (také z úvah o „Aufklärer I“) zamítnuta, kvůli nedostatku místa. Jak je vidět, technické provedení průzkumného Me 262 bylo založeno na téměř rok starých plánech „Aufklärer I“, aktualizovaných samozřejmě výkresem z 30. května. Je dobré zmínit, že veškeré tyto diskuse probíhaly za současného informování velitele průzkumného letectva, tzn. „Gen.d.A.“ (Generall der Aufklärer). Následovala na tu dobu téměř obvyklá hádka, zda průzkumnou variantu vůbec stavět, protože Jägerstab stál především o navýšení výroby stíhacích typů v co nejvyšší počtu modifikací.

Prvním strojem přestavěným (10.7.1944) do průzkumné podoby byl Me 262A, W.Nr. 130007, VI+AG, do kterého špiči s kamerovým vybavením upravil závod v Leipheimu. 20. července 1944 sepsal zkušební pilot Fritz Wendel zprávu o letu, kde se zároveň uvádí, že letoun měl nainstalovány dvě kamery Rb 70/30*, byl bez výzbroje, pancéřování, závaží ve špiči a 600 litrové nádrže v trupu. Stroj byl však 19. července 1944 zničen při náletu na Lechfeld.

Dalším upraveným letounem byl W.Nr. 170006, jehož úprava byla ukončena u Lehr- und Erprobungskommando zřejmě již 9.7.1944. O několik dní později, 26. července 1944, už je zaznamenán v letovém deníku Obltn. Herwala Braunegga. Let je veden jako „Bild-flug“, takže předpokládáme, že byl vybaven kamerami.

Na konci července se rozhořela diskuze o výzbroji průzkumné varianty. Za přítomnosti Obltn. H. Braunegga, Lt. Schlütera (oba z NAG 6), Lt. Althoffa, Lt. Nottera a Lt. Keie (pracovníci firmy Messerschmitt), proběhla v Oberammergau porada, zaměřená především na tuto otázku. Výzbroj byla navrhována ve třech provedeních – 1 x MK 108 se závažími, 2 x MK 108 a 2 x MK 108 + 1 x MG 151/20. Předběžné údaje o hmotnostech a těžištích měl obržet Braunegg v nejbližších dnech, naopak z jeho strany se očekávaly podklady ke způsobu nasazení stroje. Braunegg ještě požádal o dodatečné materiály o (vypočtených) výkonech letounu do 1000 m a o výkonech nejrychlejších stíhacích letounech nepřítel. Doplňen měl být také údaj o prachosti přestaveb stíhací verze na průzkumnou.

Konstrukčnímu oddělení Messerschmittu však bylo zřejmé, že není schopno včas vyřešit jakýkoliv z těchto návrhů. Proto došlo k dohodě o tzv. okamžitých úpravách, kdy výzbroj zcela odpadla a kamery byly umístěny pod odklopnými kryty v místech bývalé výzbroje. Předpokládalo se, že zbraně, 2 x MK 108, bude možné instalovat následně u jednotek podle projednávaného (konstrukčního) návrhu a další MG 151 měl přibýt dle návrhu konstrukce Mtt.

* O dva dny později pokračoval s přesunem tohoto Me 262 do Hopstenu, kde však stroj, zřejmě při havárii, utrpěl poškození.

** Ještě též den jej vzápětí přelétl na letišti Köln-Ortheim.

* Není jasné, zda jde o chybu zápisu a mělo zde být Rb 50/30 nebo Rb 75/30.

Nadále však měly pokračovat práce na definitivním provedení průzkumného Me 262. Ty se měly zaměřit na řádně konstrukčně zpracované uložení výzbroje dvou MK 108 a jednoho MG 151, možnost podvěšení malých pum nebo světlic, zesílení výškovek (kvůli jejich třepání způsobenému aerodynamickými kryty kamer), průhledového otvoru ve spodku trupu nebo periskopu pro lepší zaměřování, posuvných ochranných krytů objektivů kamer, atd.

Pravděpodobně výsledky letových testů na W.Nr. 130007 a 170006 vedly 20. července 1944 k vydání příkazu z K.d.E (Kommando der Erprobung – zkušební jednotka) na přestavbu dalších dvou zkušebních strojů (FS KdE Nr. 025, Br. B. Nr. 1573gen). Na počátku srpna, 7.8.1944, následoval podrobný plán prací. Úpravou měly projít Me 262A, W.Nr. 170111 a 170112 a jejich předání se předpokládalo 30. a 31.8.1944. U letounu W.Nr. 170111 se to zřejmě podařilo splnit, protože H. Braunegg jej osobně pilotoval už 11.9.1944, jak o tom hovoří jeho letový deník. O W.Nr. 170112 pouze víme, že byl do fotoprůzkumné podoby skutečně přestavěn (první let po přestavbě 8.10.1944?) neboť byl takto citován ve zkušební zprávě Helmuta Kadena v listopadu 1944.*

Dva dny před zmínovaným letem W.Nr. 170111 navštívili zástupci Obb. Forschungsanstalt Erprobungskommando Braunegg a společně provedli prohlídku „zkušebního stroje“. Snažili se nalézt další vylepšení průzkumných Me 262 a Bf 109 pro jejich sériovou výrobu. Byly diskutovány otázky elektrického zapojení kamer, posuvných ochranných krytů objektivů kamer, ale také nutnost prodloužení aerodynamických krytů kamer směrem vpřed, kvůli jejich nižšímu odporu. Braunegg u sériového provedení opět požadoval výzbroj. Zasadil se o dodatečnou montáž dvou MK 108 a jednoho MG 151, umístěného mezi nimi a přístupného odklopným krytem. Celá úprava na fotoprůzkumný stroj se nakonec měla navrhnout jako „Rüstsatz“ a měla se soustředit do špičky letounu. To by znamenalo, že veškeré úpravy se dotknou jen této části a zbytek stroje zůstane shodný se stíhací verzí, což byl důležitý fakt pro sériovou výrobu.

V polovině září, 14.9.1944, se v dokumentu „Baureihenübersicht Me 262, Stand vom 14.9.1944“ objevilo označení Me 262A-4a, „Behelfsaufklärer“, které zahrnovalo stroj bez výzbroje a se dvěma kamerami Rb 50/30 ve špičce. Je to první zmínka o typovém označení průzkumného Me 262 a samotný název potvrzuje rozhodnutí o rozdělení prací na „dočasné“ a „definitivní“ řešení. Počáteční zpoždění v vývoji, způsobené nedostatečnými konstrukčními kapacitami Messerschmittu, se ukázalo být rozhodující a firmu tlačit čas. Toto dočasné řešení, využívající co nejvíce konstrukce stíhací varianty s minimálními úpravami, mělo rychle vyřešit požadavky Luftwaffe, která volala po výkonném průzkumném stroji pro západní frontu. Žádná další fotoprůzkumná varianta nebyla v citovaném dokumentu uvedena. Stejně tomu bylo i v přehledu typů Me 262 v „Flugzeug-Baureihen-Blatt Me 262“ z 1.11.1944.

Podrobnější technický popis dočasného řešení se projednával na schůzce 28.11.1944. Dvě kamery Rb 50/30 byly umístěny ve špičce v prostoru bývalých zbraní, vyosené do stran o 10° od svislé roviny trupu. V podlážce vnitřního prostoru, v konstrukci a ve spodní části byly jednoduše vyříznuty dva otvory pro objektivy kamer a zakryty čtvercovými průhledy z křemičitého skla. Takové řešení nevyžadovalo žádné úpravy vnějšího pláště okolo objektivů kamer. Předchozí dlouhé hledání ovládní posuvných ochranných krytů průhledů bylo zanedbáno a žádné zde nebyly. Případné znečištění skel od přední podvozkové nohy mělo být řešeno později odhazovatelným krytem. Prostor pro instalaci fotografického vybavení se získal úpravou horních odnímatelných krytů, které dostaly velká aerodynamická vyboulení. Ty přesahovaly na sousední panely, kam přibyla pevná vyboulení. Pro zachování těžiště muselo být do špičky instalováno závaží. Celé řešení nebylo ani pevnostně přepočítáváno, ani lomově vyzkoušeno, což nahradila pouhá zatěžkávací zkouška.

Vlastní kamery byly upevněny ve špičce bez odpruženého uložení. Posun filmu byl prováděn intervalově a ovládnán z kabiny ovladačem, umístěným místo počítadla nábojů. Indikaci činnosti zajistily dvě kontrolky. Pro kamerové vybavení byla využita elektrická instalace zbraní. Přítlak filmu na objektiv zajišťovalo malé dmychadlo.

Otázka výzbroje byla vyřešena jejím vyloučením, i když velení průzkumného letectva žádalo o provizorní zástavbu jednoho Mk 108 u zkušebních strojů.

Zpráva konstatovala, že dle výše uvedeného popisu, ale s posuvnými ochran-

* V podrobném přehledu o plánech a reálných dodávkách Me 262, vypracovaném v Mtt v únoru 1945, jsou uvedeny dodávky třech kusů „Me 262A-4a“ v roce 1944. První v červenci, nepochybně W.Nr. 170006, další v září, předpokládáme že šlo o W.Nr. 170111 a poslední v říjnu, to by mohl být právě W.Nr. 170112.

** Ve zprávě se hovoří o prohlídce vzorového stroje – Mustermaschine. Předpokládáme, že se jednalo o W.Nr. 170006, který u útvaru už nějakou dobu létal a piloti s ním již měli nějaké operační zkušenosti. V úvahu může připadat i právě dokončovaný W.Nr. 170111, ale ten se nejspíše stále nalézal v dílnách Mtt. v Leipheimu.

nými kryty průzorů kamer ovládanými kladkostroji, byly upraveny tři stroje. Další tři až čtyři měly být upraveny dle tohoto návrhu u zkušební jednotky OKL v Oranienburgu. Objednávky na další průzkumné stroje měly být učiněny u opravárenského podniku v Chebu.

Výše uvedený popis technického provedení nepochybně posloužil jako základ pro výrobu těchto strojů ve FWE. Zároveň je z dokumentu patrné, že časová tíseň skutečně dohnala kompetentní místa k rozhodnutí o použití provizorního řešení.

Ve stejný den vznikl také plán výroby „Programm-Vorlage Nr. 17“ z RLM (g.Kdos.Nr. 3046/44), zmiňující v části o průzkumných strojích vedle Bf 109G, G-10/R2, Ta 152E, H-10 také Me 262A-4a. Měl být vyráběn ve FWE/Mtt (to znamená v Chebu) a produkce měla začít v lednu 1945 prvními pěti kusy.*

TABULKA str. 9 nahoře

Plán výroby 227/1 z 30.11.1944 (vypracovaný Messerschmittem AG), tedy o dva dny později, už zmiňuje dvě fotoprůzkumná provedení Messerschmittu Me 262 – Me 262A-4a jako „Behelfs-Aufklärer“ a Me 262A-7a jako „Aufklärer“. Varianty Me 262A-4a však byly do 30.11.1944 vyrobeny pouze 3 kusy (což se shoduje s údaji o třech upravených zkušebních strojích) a další stroje tohoto provedení plán neuváděl. Zároveň je však ve stejném řádku uveden text o tom, že „další dodávky budou z Reparatur – Flugzeuge Eger“.

Naproti tomu, varianty A-7a mělo být vyrobeno 710 kusů a to mezi květnem 1945 až dubnem 1946. Poprvé se tak objevuje označení „definitivního“ provedení průzkumného Me 262, které mělo znít Me 262A-7a.

TABULKA str. 9 dole

Další dokument Messerschmittu upravující označování všech uvažovaných verzí Me 262 byl vydán 1. prosince 1944. Liší se od dříve citovaného plánu výroby 227/1 tím, že za definitivní verzi průzkumného Me 262 uvádí Me 262A-5a. Me 262A-4a zůstal jako „Behelfsaufklärer“. Dodejme, že došlo k rozsáhlým změnám i v označování dalších provedení Me 262, především plánovaných. Popis definitivního provedení uváděl výzbroj dvou Mk 108 s 66 náboji na zbraň a třemi kamerami Rb 50/18 nebo dvěma Rb 50/18 a jednou Rb 20/30.

Další schůzka zástupců TLR, E-Stelle Rechlin a Obb. Forsch. Anst. se konala v Oberammergau 8. prosince. Za úkol měla uvést v život závěry zasedání Rüstungsstabu z 23.11.1944 v Augsburgu, na kterém bylo rozhodnuto, že dodávky průzkumných Me 262 musí začít v lednu 1945. Bylo konstatováno, že vzhledem k nedostatku kamer Rb 50/18 se výroba bude muset rozdělit do dvou linií. V první bude vyráběno dočasné provedení se dvěma kamerami Rb 50/30 a odpovídající „třetímu prototypu“. V druhé pak stroj se třemi Rb 50/18 nebo dvěma Rb 50/18 a jednou Rb 20/30.

Podrobnější popis k jednotlivým provedením potvrzuje, že první linie je dříve uvažovaný „Behelfsaufklärer“ se dvěma kamerami Rb 50/30 a bez výzbroje. Mtt se ještě věnoval otázce spodních průzorů, nyní řešených pouhým sklem v plášti trupu a zkoumal jejich možné zanášení nečistotami od předního kola. Opět bylo doporučeno vynechat posuvné ochranné kryty. Také se znovu diskutoval požadavek průzkumného letectva na vyzbrojení stroje dvěma MK 108. Messerschmitt však neměl dostatečnou konstrukční kapacitu a nemohl by se tak dodržet požadovaný termín výroby. Protože tato úprava měla zahrnovat zhruba stejný počet konstrukčních hodin, jako zástavba kamer, Messerschmitt nakonec, vzhledem k termínu náběhu produkce, zamítl jak použití Rb 50/18, tak i zbraní.

U druhého provedení (definitivního) se probíraly různé kombinace kamerového vybavení, tak aby se co nejvíce zvýšila účinnost stroje (včetně různých úhlů objektivů a ovládní). Dále samozřejmě požadavek výzbroje dvěma MK 108. Už se zde neobjevuje třetí zbraň, MG 151, z předchozích návrhů Braunegga. Došlo zřejmě k dalšímu zjednodušení. Protože umístění třech kamer v přídě bylo prostorově obtížné, měla konstrukce Mtt. prověřit možnost usazení jedné z nich do zadní části trupu. Jak je patrné, opět se objevily další změny v technickém řešení definitivního průzkumného Me 262.

Plán výroby 227 („Lieferplan Nr. 227, g. Kdos.-Nr. 2240/44“) vzešlý 15.12.1944 z RLM zpřesňuje údaje z dříve citovaného plánu výroby 227/1 od Messerschmittu. Zahrnuje plány výroby a přestavěb všech typů letadel, včetně průzkumných Me 262A, zastoupených dvěma verzemi. Me 262A-4, jež měla vznikat od ledna do června 1945 a je vedena jako „Umbau Aufklärer“ a Me 262A-7, která jí měla postupně od května 1945 nahradit a je označena jako nově stavěný typ. Podrobněji rozepsaný Lieferplan 227 (g. Kdos.-Nr. 1547/44) pak v části přestavěb („Umbau“) doplňuje informaci o Me 262A-4 i jeho výrobcem, podnikem FWE. Plánované počty obou

* Rozhodně se jedná o zajímavý dokument, protože zároveň ukazuje na záměr RLM v oblasti taktických průzkumných letadel. Dosud vyráběné průzkumné varianty Bf 109G, měly být nejprve nahrazovány výkonnější Bf 109G-10/R2, ale na začátku třetí třetiny roku 1945 měl být typ Bf 109 definitivně nahrazen Me 262A-4a a Ta 152E-1 (v počtech 70-ti a 80-ti kusů měsíčně), doplněných malým množstvím (20 kusů měsíčně) Ta 152H-10.

verzí jsou tedy mezi dokumenty z Messerschmittu AG a RLM rozdílné. Je to však pochopitelné, protože materiály z RLM vznikaly na základě údajů z továren a byly s nimi projednávány. Přirozeně docházelo k úpravám, které se nakonec objevily ve výsledném oficiálním a závazném dokumentu od RLM. Zřejmě se do tohoto materiálu ještě nepromítla změna v označování jednotlivých verzí Me 262 z 1.12.1944 (provedená Mtt.) a proto je zde ještě uváděn starší Me 262A-7a a ne A-5a.

TABULKA str. 10

Diskuze o vybavení Me 262A-5a pokračovaly, ale od začátku nového roku se sjednotily na výzbroji dvou Mk 108 ve špicí s 66 náboji na zbraň, dvou kamer Rb 50/30 a závěsníků pod trupem. To stvrzují následně i dokumenty z 12. března a 18. dubna 1945. Konečně bylo dosaženo dohody.

S plány na výrobu Me 262 se neustále pracovalo a tak ve stejném čase, tzn. v polovině prosince 1944 vznikl u Mtt další. Nejzajímavější informací je zřejmě určení výrobce finální průzkumné varianty (Me 262A-5a), kterým měl být podnik Mtt v Regensburgu. V tomto dokumentu jsou také rozdílná data o oficiálního „Lieferplanu 227/1“ i co se týká výroby Me 262A-4a (počty a délka výroby), ale pro další události nejsou důležité.

Ke konci roku 1944 (dokument z 1.1.1945) však došlo k důležité změně v označování provizorní varianty „Behelfsaufklärer“. Nadále měla být vedena jako Me 262A-1a/U3 a původní Me 262A-4a zůstalo neobsazeno.

Messerschmittův „Notprogramm – Vorlage 26 v. 21.2.45“ ukazuje závěrečné představy firmy o uvedení fotoprůzkumné varianty do výroby. V seznamu variant uvádí jak A-4a (se třemi vyrobenými kusy a žádným dalším v plánu), tak i definitivní A-5a. Celkem 130 kusů A-5a mělo vzniknout mezi srpnem a říjnem 1945 (!). Čas do náběhu A-5a měl vyplnit „Behelfsaufklärer-Eger“ (přesně takto je uveden jeho název) vyráběný od ledna až do července 1945 v celkovém počtu 260-ti kusů. Tento plán z konce února 1945 tak potvrzuje, že rozhodnutí o rozdělení výroby na dočasnou a definitivní variantu bylo dodrženo a dovedeno do reality. Označení Me 262A-1a/U3 plán neuvádí.

TABULKA str. 12

Do konce války se už v otázce průzkumného Me 262 nestalo nic dalšího. Me 262A-5a se samozřejmě nezačal vyrábět a veškeré vzniklé Me 262A tohoto provedení byly „Behelfsaufklärer“. Jedinou otázkou tak zůstává přesné označení vyráběného fotoprůzkumného Me 262. Tomuto problému se budeme věnovat v další části textu.

Výroba Me 262 Aufklärer ve FWE

Důležitým materiálem pro rekonstrukci skutečného stavu výroby Me 262 v podniku FWE nám byl poválečný výslech příslušníka BAL, provedený američany krátce po válce. Bohužel, v celé zprávě není uvedeno jeho jméno, ale dle vlastního tvrzení, působil ve FWE od léta 1943 až do dubna 1945. Informace by tak měly být zaslíbené a zároveň poměrně čerstvé. Zde jsou nejdůležitější fakta uvedená v textu:

Různými pracemi na typech He 111 a He 177 se podnik zabýval do října 1944, pak už se věnoval pouze výrobě a opravám Me 262. Objednávka na výrobu 150 kusů průzkumného provedení Me 262 byla přidělena do FWE v létě a na podzim roku 1944, ale byla považována za předběžnou, protože v té době ještě neexistoval létající exemplář fotoprůzkumné verze Me 262. První stroj opustil podnik v prosinci 1944 a do dubna 1945 jich bylo sestaveno 53 kusů.

Nejprve probíhala v Chebu pouze finální montáž s výrobou menších komponentů a všechny hlavní části přicházely odjinud. Například křídla dodávala firma Leonberg, trup přicházel z jiného messerschmittova podniku. V únoru 1945 otevřel FWE výrobu křidel, ale do března 1945 byly dokončeny pouze dva kusy, než byl podnik zničen spojeneckým náletem. Taktéž se připravovala vlastní výroba ovládacích ploch, ale do náletu nebyla zahájena.

Vyrobené stroje zalétávalo pět továrních pilotů a byly odesílány do Lechfeldu. Výroba spadala pod kompetenci „Betriebsführera“ Dir. Sandera a „Bertiebsleitiera“ Ing. Ritzenhoffera, hlavními inženýry v podniku byli p. Raschke, Kahden, Gottwick a Gestalter. Tolik nejdůležitější sdělení k výrobě průzkumných Me 262 ze zprávy.

Nyní k těmto informacím přidáme další fakta, pokud možno z německých zdrojů.

První zmínku o umístění výroby průzkumných Me 262 ve FWE jsme našli ve zmíněném „Programm-Vorlage Nr. 17“ z 28. listopadu 1944. Ten přiřazuje výrobu Me 262A-4 do podniku „FWE/Mtt“, tedy do Chebu, od ledna 1945 a sleduje ji až do března 1946, kdy se mělo dodávat 70 kusů strojů měsíčně.

Spojení FWE a fotoprůzkumné varianty Me 262 je uvedeno také v již citovaném dokumentu z 28.11.1944, podrobně popisujícím zvolené technické řešení stroje. Zde je zmíněno, že příkaz na stavbu průzkumných strojů má být zadán do „opraven v Chebu“ a na výslovné přání prof. Messerschmitta

má být zakomponován do plánů výroby. Jednalo se výrobu řešení s úpravami popsanými právě v této zprávě, tzn. „Behelfs-Aufklärer“.

V messerschmittově plánu výroby 227/1 z 8.12.1944, je „Reparatur – Flugzeuge Eger“ uveden v řádce verze Me 262A-4a. Nicméně dokument uvádí do této doby pouhé tři vyrobené kusy této varianty a další už nejsou naplánovány. FWE je zmíněn pouze v poznámce o „...dalších dodávkách...“, uzavřené názvem „Behelfs-Aufklärer“.

Z citovaných dokumentů vyplývá, že nejpozději na konci listopadu 1944 bylo rozhodnuto, že provizorní provedení průzkumné varianty Me 262 bude od ledna 1945 vyráběno ve FWE.

Potvrzení této skutečnosti přináší plán výroby vydaný 15. prosince 1944, který opět přiřazuje výrobu průzkumného Me 262A-4 do FWE. Označuje jej jako „Umbau Aufklärer“. Prvních 5 kusů mělo opustit podnik v lednu 1945 a celkem 80 strojů mělo být vyrobeno do června stejného roku, kdy měla výroba přejít na definitivní provedení Me 262A-7.

Protože však připravit výrobu, i když v podstatě pouhou finální montáž s úpravou některých částí, za jeden měsíc se zdá být nereálné, předpokládáme, že rozhodnutí o výrobě ve FWE přišlo o něco dříve než na konci listopadu 1944, kdy je uvedeno ve zprávě z 28.11.1944 nebo „Programm-Vorlage Nr. 17“.

Výroba ve FWE v lednu 1945 skutečně začala, ale musíme mít na zřeteli způsob její organizace. Stroje vznikaly systémem „Grossbauteile“, tzn. sestavováním z dovezených hlavních dílů od jiných výrobců a úpravou přední části pro uložení kamerového vybavení. Hlavními díly byly trup, křídlo, motory a ocasní část, přičemž uvedené části byly vyjímány z výroby stíhací verze a zaslány (po železnici – o tom svědčí nové trupy Me 262 naložené na vagoněch zanechané na chebském nádraží po devastujícím americkém náletu) do FWE. Potřebné technické modifikace trupu na průzkumnou verzi provedl FWE, včetně výroby potřebných dílů, jako například aerodynamických krytů kamer a celý letoun byl následně sestaven a zalétán.

Pokud tedy říkáme, že výroba začala, znamenalo to, že FWE měl k dispozici požadované počty komponent (trupy, křídla, atd.) a byly připraveny podmínky pro úpravu přídi.

Zde si dovoluji udělat malé zastavení a vysvětlení. Výroba Me 262 byla ze strany RLM velice pečlivě sledována. Sledovala se nejen expedice celých strojů, ale též trupů, křidel, ocasních ploch, špicí a motorů, což bylo, vzhledem k rozptýlené výrobě, celkem pochopitelné. RLM tak chtělo mít přehled, kde je v celém systému případné slabé místo. Mohlo se totiž stát, že průmysl nebyl schopen dodávat požadovaný počet Me 262 například z důvodu nedostatečné produkce ocasních ploch nebo špicí. Přitom „základním produktem“ byla samozřejmě stíhací verze Me 262.

Proto byly produkované počty hlavních částí přísně sledovány. Systém Grossbauteile však do této organizace zasahoval, protože odebíral části k jinému použití, než produkci stíhacích Me 262. Ty samozřejmě nikam nezmizely, ale z hlediska hlavního požadavku RLM – stíhacích Me 262 – nebyly k dispozici.

Z tohoto důvodu muselo být vyjmutí částí z produkce povoleno zástupcem RLM, v tomto případě oddělením Generalquartiermeistera (Gen.Qu.). Ge. Qu. tedy schválil odeslání (vyjmutí) příslušného počtu letounů pro daný účel, tzn. úpravu na průzkumnou nebo cvičnou verzi a to dávalo výrobcům možnost to provést. Konkrétně to v našem případě znamenalo, že např. po rozhodnutí Gen.Qu. z 26.1.1945 o přidělení 10 ks Me 262A-2 pro přestavbu na průzkumnou verzi, mohl Mtt. zorganizovat odeslání 10 ks kompletních trupů z výroby v Regensburgu /Augsburgu, křidel z Presswerk-Leonberg, ocasních částí Bolhm und Voss, atd. do Chebu. Jednotlivé části se tak „sešly“ až v Chebu. Z hlediska RLM (a též Mtt) to však znamenalo odeslání „kompletních“ a „již vyrobených“ Me 262. Zároveň však RLM vědělo, že se tento počet Me 262 (resp. příslušných částí) nikam neztratil a výrobci plní zadané úkoly. Tolik vysvětlení k systému Grossbauteile a náhledu RLM a Messerschmittu na něj.

První přestavěná příď byla připravena k expedici z podniku 18. ledna a byla určena k lomovým zkouškám (pravděpodobně měly proběhnout v Obertraublingu). V té době už byl v Chebu i zprostředkovatel („Verbindungsmann“), který zde měl setrvat až do odebrání prvního stroje. Označení stroje znělo „262 A-1a/U-3“.

Zároveň Generalquartiermeister (Gen.Qu.) rozhodl o přidělení Me262 k přestavbám (tzn. o vymutí trupů, křidel, ocasních ploch, atd. z výroby stíhací verze), přičemž jednotlivá rozhodnutí přišla 15. (10 ks Me 262A-1 pro „Umbau-Aufklärer“), 26. (10 kusů Me 262A-2 pro „Aufkl-Umbau“) a 31. (10 kusů Me 262A-1 pro „Umbau Gen.d.Aufkl.“) ledna 1945.

Samotný Mtt přitom vykázal přidělení 10 resp 20 kusů z Augsburgu, resp. Regensburgu pro Grossbauteile – Eger, z čehož usuzujeme, že stroje (trupy) skutečně v lednu do FWE dorazily. Závod FWE tak měl už v lednu veškeré potřebné podmínky pro zahájení prací splněny, ale požadovaných 5 kusů samozřejmě dodáno nebylo.

Nevíme přesně v jaké podobě přicházely hlavní části do Chebu. Především

jde o trupy, u kterých není jasné, zda byly dodávány včetně příďe nebo bez ní. Příkladně se k variantě kompletního trupu, jehož příď byla ve FWE upravena. Ostatní díly, křídlo, motory, ocasní plochy, přicházely ve standardní formě kompletního celku.

V únoru 1945 bylo znovu vyčleněno dvacet letounů pro přestavby na průzkumnou verzi (28.2.1945, 20 kusů Me 262A-1 pro „Umbau Aufkl.“), ale už pouze z Regensburgu.

Důležitá je však informace, že OKL (Gen.Qu.) převzalo 13 kusů „Me 262A4“ (nebo jako „Nahaufkl.“). Je to přímé potvrzení převzetí fotoprůzkumných Me 262 od průmyslu, což dokládá, že FWE zkompletoval minimálně toto množství strojů. Tím průmysl (tzn. Mtt.) téměř splnil prosincový plán dodávek, který do konce února 1945 předpokládal celkové převzetí 15 průzkumných Me 262 (5 kusů v lednu a 10 kusů v únoru).

TABULKA str. 17 nahore

Na konci měsíce vypracoval (nebo spíše upravil) Messerschmitt výrobní program Me 262 do formy „Notprogramm – Vorlage 26 v. 21.2.45“. Plán uvádí, že „Behelfsaufklärer“ měl vznikat jen systémem Grossbauteile a celkem jich mělo být vyprodukováno 260 kusů mezi lednem a červencem 1945 a definitivní Me 262A-5a měl následovat od srpna 1945. Došlo tak k výraznému nárůstu počtu „nouzového“ a zároveň k odsunutí začátku výroby definitivního provedení průzkumného Me 262. Jak jsme již uváděli, na vině byly neutuchající diskuze o technickém provedení Me 262A-5a a opět nedotek konstrukčních kapacit pro zhotovení výrobní dokumentace.

Messerschmittův plán dále uvádí, že hlavní výrobci, tzn. Mtt Augsburg a Mtt. Regensburg, měli každý měsíc ze své výroby odevzdávat části pro systém „Grossbauteile“ (například v březnu 1945 18 ks z Augsburgu a 17 ks z Regensburgu) pro „Eger Aufkl.“, tzn. průzkumný Me 262 z Chebu. Dodavatelem hlavních dílů pro FWE tedy měli být oba hlavní producenti Me 262.

V březnu 1945 obdržel FWE od Mtt. Regensburg pouhý jeden kus k přestavbě. To ale nemělo vliv na práci ve firmě, protože zde stále zůstávalo dostatek dílů z předěšlých měsíců. Podnik dokázal vyprodukovat 20 kusů Me 262A-1a/U3 a OKL stejný počet, jako „Nahaufklärer“ nebo „Me 262A4“, přijalo.

K březnu 1945 je zaznamenána neobvyklá událost, svázaná s konkrétním průzkumným Me 262 a pro dokreslení tehdejší situace ve výrobě se u ní zastavíme. 18.3.1945 havaroval u Hornu při přeletu stroj Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500256. Ve výšce 150 m přešel stroj náhle do levého náklonu s následným prudkým přitážením, pádem a explodoval při nárazu do země. Pilot, Lt. Walter Engelhart z 2./NAG 6, zahynul. Zřícení vyšetřovali zástupci firmy a 7. dubna byla sepsána zpráva o příčinách nehody. Ve zdůvodnění stojí, že příčinou byl nedostatečně uzavřený levý kryt kamerového prostoru, do kterého si pilot uložil při přeletu své další ošacení. Zámek krytu v průběhu letu vypadal a pod kryt se dostal proudící vzduch. Zadní zámek sílu nápru nevydržel, kryt se utrhl a narazil do kabiny pilota. Buď její přímo zásah nebo způsobil zrátu jeho kontroly nad řízením a stroj havaroval. Protože však byly nalezeny i špatné svary pláště levého krytu a jeho žeber, nešlo vyloučit, že vypadnutí zámku způsobila tato závada. Nešťastná událost tak ukazuje, že kvalita a kontrola výroby byla nedostatečná a mohla mít i fatální následky. Kryt kamerového prostoru se vyráběl právě v Chebu.

Na konci měsíce, 25.3.1945, na FWE zaútočili Američané a způsobili těžké poškození továrny. Dalo by se říci, že se výroba (a samozřejmě i opravy Me 262) prakticky zastavila, ostatně stav podniku těsně po válce tomu odpovídal. Skutečnost je patrná také například z letového deníku zalétávče Franze Oellera. Jeho poslední zálet v Chebu je datován na 24. března 1945. Další let, 30. března, už uskutečnil v Českých Budějovicích a do Chebu už se zalétávat nevrátil, pravděpodobně proto, že už nebylo co.

TABULKA str. 17 uprostred

„Notprogramm – Vorlage 26 v. 21.2.45“ doplnil Messerschmitt v dubnu 1945 o reálná data odeslaných strojů k přestavbám. Ukazují, že díly pro Grossbauteile ve FWE se dařilo zasílat (viz předchozí údaje o vyčleňování kusů Me 262 z ledna, února a března 1945) a části pro FWE dodával jak Augsburg, tak i Regensburg. Z 41 do března přidělených Me 262 k přestavbách pocházelo 10 z Augsburgu a zbytek z Regensburgu.

TABULKA str. 17 dole

Spojeneckým náletem 25.3.1945 sériová výroba fotoprůzkumných Me 262 skončila. To však neznamená, že německá strana složila ruce do klína. Začal, v tuto dobu pro Němce „standardní“, proces oprav podniku a s jeho kapacitou se nadále počítalo. Na počátku dubna (6.4.1945) proběhla v Messerschmittu schůzka ohledně současného stavu a dalších možností výroby Me 262. Byl na ní často zmiňován i podnik FWE, takže si lze učinit dobrou představu o jeho tehdejší situaci.

Vedle rozsáhlých částí věnovaných rozptýlené výrobě jednotlivých komponentů a celků (budeme se jí věnovat později) byly diskutovány i všeobecné potíže s výrobou. Především se nedařilo plnit slibované termíny přesunu strojů a nástrojů z jiných továren, například tvářecích strojů z Augsburgu.

Dále neustále vypadávaly (buď byly zničeny nálety nebo obsazeny) další subdodavatelé dílů a proces snahy udržet výrobu přesunem k jiným firmám neměl konce. V některých případech měl samotný FWE převzít výrobu komponent, k tomu však chyběly výrobní nástroje a přípravky. Většina problémů se týkala zejména připravované vlastní výroby nosných ploch. Zajímavý byl dotaz na ředitele továrny Sandera („Betriebsführer Sander“), zda bude produkce průzkumné varianty zastavena nebo v jaké verzi se zde bude Me 262 dále stavět. Zřejmě se zvažovala i varianta výroby jiné než průzkumné verze, ale nemáme o tom podrobnější zprávy.

Georg Sander* požadoval, aby opravné práce na výrobních kapacitách pokračovaly tak rychle, že jakmile budou k dispozici špiče, křídla a trupy, bude možné okamžitě zahájit sériovou výrobu.

Opravy z březnového náletu tedy běžely, stejně jako se neustále připravovalo rozšíření výroby. Do konce války však už s největší pravděpodobností nebyla obnovena a celkový, na konci března 1945 ověřený, počet vyrobených průzkumných Me 262 v FWE tak činí 33 kusů. Nemůžeme však vyloučit kompletní dalších Me 262 z náletem nepoškozených dílů (to ostatně napovídají i americká hlášení z průzkumů 26.3. a 16.4.1945, viz dále) a tak po válce uvedený údaj celkem 53 zkompletovaných letounů může být realistický. Znovu však upozorňujeme, že tento počet neodpovídá počtu strojů převzatých Luftwaffe.

Poválečný výsledek zaměstnance FWE uvádí, že vyrobené stroje zalétávalo celkem pět továrních pilotů. Známí jsou Ofw. Bernard Richter, Franz Oeller, Otto Meyer a Walter Patzer, pravděpodobně i Hptm. Gerhard Mücke.** Piloti samozřejmě zalétávali jak nově vyrobené fotoprůzkumné letouny, tak i stroje po opravách. Vzhledem k formě zápisu sériových čísel v letových zápisnicích některých z nich je velice těžké určit, o kterou z těchto možností se jedná v konkrétním případě. Problém zápisu čísla se týká Richtera a Patzera a budeme se mu věnovat v samostatné kapitole.

Nově vyrobené fotoprůzkumné Me 262 byly, po převzetí zástupci BAL (v Chebu byl vedoucím přejímací skupiny Haupting. W. Kloer), přelétány na letiště v Lechfeldu. Přelet už zajišťovali piloti Fl.Ü.G. 1 a jako příklad uveďme stroj W.Nr. 500539. Franz Oeller provedl přejímací let 16. a další 19. března 1945 v Chebu. Tím se letoun stal majetkem RLM (Luftwaffe). O šest dní později, 22.3.1945, jej pod označením KZ+DW pilot Alfred Brück z Fl.Ü.G. 1 přelétl mezi 16:20 a 16:42 z Chebu do Lechfeldu.*** Tento postup, tzn. přelety nových průzkumných strojů do Lechfeldu potvrzuje i poválečný výsledek pracovníka FWE američany a také několik letů příslušníků NAG 6, kteří si naopak vyzvedávali nové stroje v Lechfeldu. Jako příklad uveďme let Lt. Herberta Schuberta (2./NAG 6) 1. dubna 1945 z Lechfeldu přes U.–Bach do Brandisu na W.Nr. 500100 nebo 24. března 1945 let Ofw. Franze Nowaka z 1./NAG 6 na W.Nr. 500538 z Lechfeldu do Erfurtu. Vždy šlo o let transportní („Überführung“) a na příslušném stroji začínal v Lechfeldu.

Další informace o výrobě Me 262 v Chebu nám poskytují spojenecké materiály. Průzkum 15. USAAF zaznamenal Me 262 na letišti Cheb-Oberschön poprvé 16. února 1945 a to v počtu 24 kusů. Z toho je zřejmé, že výroba a opravy už běžely plným tempem. Přibližně o měsíc později, 20.3.1945, se zde podařilo vyfotografovat 14 a o tři dny později 12 Me 262. Zmiňovaný nálet z 25.3.1945 ověřily průzkumné stroje 15. USAAF a potvrdily, mimo obkety továrny, 3 zničené He 177, jeden He 219, jeden jednomotorový stroj a 9 Me 262. O den později však už bylo na letišti spatřeno dalších 5 Me 262.

Při dalším náletu na Cheb 8.4.1945 hlásili američtí piloti přítomnost pravděpodobně 10-ti Me 262 na chebském letišti a dalších 10-15 Me 262 na letišti továrním. Jejich počet už ale evidentně nevrůstal, protože poslední průzkumná mise 15. USAAF z 16. dubna zaznamenala v Chebu pouhých 3 kusy Me 262. O den později se stalo chebské letiště svědkem sestřelu dvou Me 262A, ale událost, popsána dále, nesouvisela s výrobou ve FWE.

18. dubna 1945 zničili piloti XIX TAC z 362. FG (379. FSq.) okolo půl druhé odpoledne na letišti v Chebu, mimo jiné, i 5 Me 262. Zřejmě se jednalo o stroje na chebském letišti, ne na letišti továrním FWE. Jak je zřejmé, i po fatálním náletu na továrnu byly Me 262 na letišti v Chebu přítomny. Nemůžeme však s určitostí říci, zda se jednalo o opravované stroje, nově zkompletované průzkumné kusy z nepoškozených částí nebo obojí. Evidentně zde nějaká činnost okolo Me 262 probíhala až do samého konce války.

FWE – organizace výroby

O vnitřní organizaci výroby Me 262 se nám nedochovalo téměř nic. Je-

* Předpokládáme, že ve zprávách uváděný „Betriebsführer Sander“ byl ve skutečnosti Georg Sander, jednatel firmy FWE a „Wehrwirtschaftsführer“.

** Gerhard Mücke nabízel své služby zalétávacího pilota po válce v roce 1946 i Československu v rámci programu S-92, CS-92. K dohodě však nedošlo.

*** Zde stroj obdržel označení „bílá 33“ a zůstal zde až do konce války. Více informací najdete v další části publikace.

diným vodítkem tak mohou být fotografie z poválečného období, zachycující části strojů v halách. Z nich vyplývá, že v hale č. 8 (viz schema) se v boční lodi nalézala řada trupů bez přídi a některé i bez směrovek. To nás vede k předpokladu, že tento prostor sloužil pro opravy strojů. Navíc střed haly byl rozdělen na oddělené prostory, ve kterých byly zanechány motory DB 603 z He 219. Další snímky ukazují nejméně 7 ks vraků téměř zkompletovaných průzkumných Me 262A-1a/U3 v hale č. 4. Jejich stupeň rozpracovanosti ukazuje na místo závěrečné kontroly nebo finálního vybavení, protože stroje už stály na vlastních podvozcích. Bohužel další informace o systému výroby nejsme schopni odhalit.

SCHEMA str. 19

FWE – subdodavatelé prací

Přestože FWE prováděl v podstatě pouhou montáž strojů vyjmutých z výroby stíhací verze, využíval pracovní kapacitu i několika firem ze svého okolí. Nešlo přímo o dodávku konkrétních částí (s výjimkou komponentů řídicích ploch; pravděpodobně ovládacích částí z firmy Geipel und Sohn v Aši), ale spíše o určité druhy prací. Například soustružnické práce prováděla firma Geipel und Sohn v Aši, práce s tabulovým plechem (zřejmě jeho stříhání a ohýbání) se prováděly v bývalé textilní továrně ve Vojtanově, komponenty trupu (není jasné jaké, ale pravděpodobně pro úpravu špicí) vycházely z firmy Barton II v České Skalici a cukrovar ve Skřivanech zajišťoval výrobu nespécifikovaných částí. Jak je patrné, jednalo se spíše o rozproštění pracovních činností, než o dodávky.

FWE – výroba částí

FWE především sestavoval průzkumné Me 262 z dodaných hlavních celků a vlastními silami zajišťoval jejich úpravu pro kamerové vybavení. Intenzivně se zde však připravovala výroba dalších částí, pravděpodobně proto, aby nebyl podnik závislý na ostatních výrobcích a také zřejmě z důvodu jejich postupného obsazování nepřitelem. Na počátku dubna 1945 hlásil FWE, že přemístění výroby křídel je ukončeno (pravděpodobně z některých předchozích provozů jiných dodavatelů). Výroba byla rozdělena na tři nezávislá místa - k firmě Cock v Ölsnitz (20 km severně od Aše), Geilen und Sohn v Aši a přímo do FWE v Chebu. Každé místo mělo kapacitu 100 sad křídel měsíčně a v každém byly k dispozici tři přípravy na sestavování křídla („Heltingen“). Nálety způsobily, že zde nebylo v tuto dobu možné vyrábět naběžnou a zadní část křídla (v podstatě šlo o základní konstrukci křídla složenou z přední a zadní části) a bylo tedy rozhodnuto (Hr. Dir. Linderem), že budou dodávány z Augsburgu. Dle H. Sandera byla příprava v takovém stavu, že nejdéle 10 dní po dodání dílů z Augsburgu a patřičných vnitřních dílů může podnik expedovat kompletní křídla. Vzhledem k poškození podniku (v této době už určitě známému) jsou to poměrně překvapivá sdělení.

Zcela opačně však vyznívá údaj z tabulky přesunutí výrob jednotlivých částí Me 262 z 11. dubna 1945. Uvádí totiž „předmontáž křídel ve Fwz. Eger“ s kapacitou 160 kusů měsíčně jako přesunutou do Flossenbürgu. Výroba křídel v Chebu se tak pravděpodobně vůbec nerozjela a největší „zásluhu“ na tom měl americký nálet z 25. března 1945.

Shrnutí

Plány na výrobu fotoprůzkumné Me 262 ve FWE byly realizovány a podnik od začátku roku 1945 vyráběl požadované stroje. Výroba byla založena na systému dodávek hlavních dílů letounu z produkce stíhací varianty, s následnou úpravou na místě, tzv. „Grossbauteile“. To umožnilo její rychlý náběh, takže do devastujícího amerického náletu 25.3.1945 se podařilo prokazatelně sestavit a předat Luftwaffe 33 kusů „Behelfsaufklärer“. Je možné, že do konce války vzniklo ještě několik dalších letounů a tak údaj o celkem 53 vyrobených kusech, uvedený zamestnancem FWE při poválečném výsledku, nemusí být mylný. Ostatně, jak jsme ukázali, konfrontace jeho výpovědi s jinými dokumenty mu dává za pravdu i v ostatních tvrzeních. Sériové fotoprůzkumné Me 262A vycházely pouze z bran podniku Flugzeugwerke Eger.

Sériová čísla Me 262 z FWE

Jak jsme již předeslali dříve prvním z problémů určení verzí a sériových čísel strojů odcházejících z FWE je jejich zápis v letových denících zalétávacích pilotů. K dispozici máte tři dochované deníky, z kterých můžeme vyčíst údaje o konkrétních strojích. Bohužel jen Franz Oeller zaznamenával do svého deníku kompletní sériové číslo letounu a tak není pochyb, o jaký stroj se jednalo. Zbylí dva, Richter a Partzner, uváděli do záznamů pouze tři poslední číslice sériového čísla. Bez dalších údajů tak není jasné, zda šlo o stroje z výroby Augsburgu (tzn. opravované) nebo Regensburgu (tzn. přestavované na průzkumné provedení nebo opravované). Existuje však několik nezpochybnitelných faktů, které nám v tomto problému pomohou. Předně, letouny sestavované jako fotoprůzkumné, přicházely do FWE jak od Mtt. Augsburg, tak i Mtt. Regensburg. Z Augsburgu

odešlo v lednu 1945 10 kusů, z Regensburgu ve stejném měsíci 20. Dalších 20 následovalo z Regensburgu v únoru 1945 a poslední kus pak přišel ze stejného závodu v březnu. Většina strojů tak pocházela ze série 50xxxx.

Dále, víme, že první průzkumné Me 262A vznikly ve FWE až v únoru 1945, takže před tímto datem nemůže být žádný takovýto v denících zaznamenan, protože kompletace trvala nějakou dobu. Celkem FWE vyrobil do konce března 1945 pouze 33 kusů průzkumných Me 262A, které převzala Luftwaffe.

Fotoprůzkumné Me 262A byly z Chebu po převzetí přelétány do Lechfeldu, kde si je následně vyzvedávali piloti operačních jednotek.

Důležitým dokumentem pro určování možných sériových čísel jsou rozmezí konkrétních sériových čísel z objednávek typu Me 262. Sériová čísla si neurčoval výrobce, ale byla pevně stanovena v objednávce letadel od RLM. Z důvodu utajení skutečného počtu vyrobených strojů nebyla využívána kontinuální posloupnost čísel, ale některá čísla byla vynechána. Pokud nebylo určité rozmezí uvedeno v objednávce, nemohla být tato čísla použita a stroje těchto čísel neexistovaly. Protože jsou známy objednané rozsahy sériových čísel (a tedy i počty) Me 262 jak u Augsburgu (série 13xxxx, 17xxxx, 11xxxx) tak i Regensburgu (série 50xxxx), lze z nich určit, zda mohl být stroj s konkrétním posledním trojčíslím vyroben v té které sérii.

K tomuto faktu lze přiřadit i časová znalost výroby jednotlivých Me 262. Jak jsme popsali, vyčleňované stroje musely pocházet z výroby v lednu (Augsburg, Regensburg) nebo únoru a březnu (Regensburg).

Posledním důležitým faktem je znalost osudů konkrétních jednotlivých Me 262A příslušných sériových čísel.

Všechny dříve uvedené fakty jsme se pokusili včlenit do přiložené tabulky. Výchozí data, převedená z letových deníků, jsou v prvním sloupci tabulky.

Musíme mít stále na zřeteli, že k dispozici máme pouze záznamy tří z pěti zalétávacích pilotů FWE. Ani ti však nemuseli působit v podniku po celou dobu produkce a oprav Me 262, takže dokumentace není rozhodně kompletní. Po prověření každého z nekompletních čísel ze záznamů Richtera a Patzera s výše uvedenými dokumenty jsme následně obrželi výsledek, zobrazený ve čtvrtém sloupci tabulky.

TABULKA str. 26

Doplnili jsme i data o konkrétní stroje zaznamenané u NAG 1 a 6 a údaje seřadili dle datumu záznamu. Zde je nutné uvést, že ne všechny Me 262A zařazené k NAG 6 a NAG 1 byly nutně průzkumné varianty.

TABULKA str. 27

Z tabulky lze vyvodit několik skutečností. Předně, piloti zalétávali opravené i nově vyrobené stroje bez jakéhokoliv „systému“. Neexistoval pro ně žádný rozdíl mezi normálním (opraveným) a průzkumným (vyrobeným) letounem. Obě činnosti se prolínaly po celou dobu jejich působení ve FWE. Z těchto údajů pak můžeme vytvořit pravděpodobný soubor čísel průzkumných Me 262.

TABULKA str. 28

Počet, s věkou pravděpodobností, ověřených průzkumných Me 262A, zalétaných Richterm, Patzerem a Oellerem, tedy třemi z pěti zalétávacích pilotů FWE, je 23 kusů. Pokud k nim přidáme další ověřená čísla průzkumných Me 262A (z fotografií, z letových deníků pilotů NAG 1 a NAG 6, ze záznamů ztrát a jiných původních dokumentů) dostaneme se na počet 32 strojů. O nich, opět však jen s velkou pravděpodobností, můžeme tvrdit, že byly opravdu vyrobeny v průzkumném provedení.

TABULKA str. 29

Sériová čísla průzkumných Me 262A vykazují určitý „řád“. U série 11xxxx by konkrétní čísla mohla pocházet z okolí W.Nr. „111100“ (nebo 111000 ?), který uvádí jako průzkumný stroj zachycená radiokorespondence a W.Nr. 111200 zničený jako „A4“ 17.4.1945. Protože Augsburg odeslal jen 10 kusů Me 262 k přestavbám v jeden čas, měla by tak jejich čísla z blízkosti 11100 nebo 111200. Ale letouny mezi čísly 111012 – 111537 nebyly vůbec objednány, takže Me 262 těchto čísel neexistovaly.* Jistým vodítkem tak zůstává jen znalost konkrétních čísel vyráběných zde v lednu 1945 a údaj o přidělení Me 262A, W.Nr. 111561 k NAG 6 přímo z výroby dne 4.3.1945. Pokud přijmeme předpoklad, že W.Nr. 111561 byl verze A-1a/U3, mohly by také ostatní přidělené letouny z Mtt Augsburg být z jeho okolí. V letových denících se skutečně vyskytuje několik, na sebe poměrně navazujících, čísel a předpoklad tak zřejmě není zcela mylný. Čísla tak pocházela z rozmezí 111560 – 111580.

U série 50xxxx pochází první kus, W.Nr. 500017, ze samého úvodu série 50xxx a stojí zde zcela osamocen. První Me 262A pro přestavby tak zřejmě odcházely z Regensburgu (Obertraublingu) jednotlivě. Větší koncentrace se vyskytuje na konci prvního objednávky, tzn. mezi 500095 – 500103. Dále pak mezi 500250 – 500260 a nakonec mezi 500535 – 500550. Nejvýše ověřeným číslem je 500853, což byl zřejmě stroj z další skupiny odeslané z Regensburgu (Obertraublingu).

* S jistotou pravděpodobností, by se mohlo jednat o letoun W.Nr. 111000.

Po rozběhu organizace odesílání částí do Chebu (Grossbauteile), tak vyčleňovaly podniky pravděpodobně pro tento účel určitou část produkce v jednom čase. To znamená, že draky nebyly vyjímány z výroby stíhací verze kontinuálně kus po kuse, ale najednou v jednom okamžiku. Tomu by odpovídaly údaje z dokumentace o přidělování strojů Generalquartiermeisterem (viz dříve).*

Nemůžeme tvrdit jistě, že čísla strojů odeslaných do Chebu na sebe navazovala. Nicméně způsob vyčleňování částí pro systém Grossbauteile známý z předchozího období to potvrzuje (například Me 262 s čísly W.Nr. 110 473 – 477 a 110 632 – 636, z nichž alespoň některé byly prokazatelně přestavěny do dvoumístného provedení). Největší neznámou zůstávají letouny z úvodu produkce, kdy do Chebu zřejmě přicházel kus po kuse.

Verze Me 262 z FWE

Různé dokumenty uvádějí různá označení fotoprůzkumné varianty Me 262A, takže proto, abychom mohli přesně určit, která z nich vycházela z bran FWE, musíme se vrátit poněkud do historie vzniku této modifikace Me 262. Vlastní označení se totiž během jejího vývoje měnilo stejně, jako představa o technickém provedení.

Během raných úvah o úpravách Me 262 na průzkumnou roli jsou tyto vedeny bez konkrétního označení verze, většinou jako „Me 262 asl Aufklärer“. První zmínku standardním systémem značení máme ze 14. září 1944 v dokumentu „Baureihenübersicht Me 262“. Průzkumná modifikace je označena jako Me 262A-4a (nebo A-4b) a nazývána „Behelfsaufklärer“. Technicky měla odpovídat stíhací Me-262A-1a, ale bez výzbroje a se dvěma kamerami Rb 50/30. Žádná jiná průzkumná verze Me 262 v dokumentu není uvedena.

O měsíc a půl později ve „Flugzeug-Baureihen-Blatt, Me 262“ vztaženému k 1.11.1944, je znovu citován Me 262A-4a (Behelfsaufklärer) se stejnými úpravami. Dokument se v otázce označení průzkumné varianty shoduje s předchozím.

Na začátku prosince 1944 (1.12.1944) se do nového vydání „Baureihenübersicht 8-262“ promítlo rozhodnutí o rozdělení vývoje na dočasné a definitivní řešení problému. Vedle Me 262A-4a jako „Behelfsaufklärer“ (se stejnými technickými úpravami) přibyl Me 262A-5a jako „Aufklärer“ s dvěma kanony MK 108 a třemi kamerami Rb 50/18 nebo dvěma Rb 50/18 a jedním Rb 20/30.**

Zásadní změna v označení přišla během prosince. „Baureihen-Übersicht 8-262“ z 1. ledna 1945 vede jako „Behelfsaufklärer“ variantu Me 262A-1a/U3. Označení Me 262A-4a nebylo přiděleno a zůstalo nevyužité, Me 262A-5a zůstalo pro „Aufklärer“, tedy finální technické řešení průzkumné verze.*** Nové označení respektovalo více zvolený způsob výroby verze, kdy stroje vznikaly systémem „Grossbauteile“, tedy úpravou z částí stíhací Me 262. Naproti tomu finální Me 262A-5a měly být následně vyráběny kompletně, bez odebrání částí z produkce stíhací verze.

Stejný systém označení potvrzují i dokumenty z 12.3. a 18.4.1945. Druhý zmiňovaný tak na samém konci války potvrdil dvě označení pro průzkumné Me 262. Dočasné řešení, „Behelfsaufklärer“ jako Me 262A-1a/U3 a finální, „Aufklärer“ jako Me 262A-5a.

Z těchto faktů vyplývá, že stroje vznikaly ve FWE pod oficiálním označením Me 262A-1a/U3. To dokonce přímo potvrzuje dokument z porady u Messerschmitta z 22. ledna 1945, který uvádí, že označení „Behelfsaufklärer“, vyráběného v Chebu, bude znít Me 262A-1a/U3.

Technické provedení strojů z FWE je možné odvodit z fotografií zanechaných nedokončených letadel v podniku a také ze snímků W.Nr. 500538, který prokazatelně v Chebu vznikl. Šlo o průzkumné provedení, bez výzbroje a dle dříve uvedených faktů jej můžeme zcela ztotožnit s „Behelfsaufklärer“ a tedy Me 262A-1a/U3.

Další údaje však situaci komplikují. Záznamy ztrát (Gen. Qu. z 20.2.1945) uvádějí 60% poškození Me 262A-4, W.Nr. 500095 ze Stab/NAG 6 v Lech-

* Zde znovu upozorňujeme, že stroje pro přestavby ve skutečnosti neexistovaly jako kompletní letouny. Do Chebu přicházely ve formě hlavních dílů a pokud v této souvislosti hovoříme o „kusech“, vztahuje se to na trup stroje s přiděleným sériovým číslem. Díly přicházely do FWE po železnici a teprve zde z nich byly kompletovány letouny do letuschopného stavu. Neexistuje žádný důkaz toho, že by se stroje do Chebu dostávaly vzduchem. Systém „Grossbauteile“ byl založen na sestavování hlavních komponentů stroje, jako je trup, křídlo, ocasní plochy, motory. Navíc, jednotlivé díly pocházely od různých výrobců a scházely se teprve ve FWE.

** Těsně po 1.12.1944 se ve dvou dokumentech objevilo i označení Me 262A-7a pro finální provedení průzkumné varianty. Poprvé v messerschmittově plánu výroby 227 z 8.12. a podruhé v „Liefer-Planu Nr 227“ z 15.12.1944. Zřejmě se jednalo o návrh označení od Messerschmitta, založený na předpokládaném systému značení ze začátku listopadu 1944, kdy byl Me 262A-5a „obsazen“ „Behelfs-Nachtjägerem“ (jednomístným nočním stíhačem). Na počátku prosince došlo k rozsáhlé změně systému označování, „Behelfs-Nachtjäger“ byl jako A-5a zrušen, označení použito pro definitivní průzkumný letoun a A-7a nebyl využit.

*** Došlo pouze ke změně neseného kamerového vybavení na dvě Rb 50/30.

feldu.* Odposlechnuté radiové depeše ze 16. dubna 1945 zaznamenávají, že byl na letišti Alt-Lönnewitz poškozen Me 262A-4, W.Nr. 500097, „bílá 3“ z 1./NAG 1 a ve stejný den, ale v Chebu, zničeny Me 262A-4, W.Nr. 111200, „bílá 5“ a W.Nr. 500540 od stejné jednotky. Stejně tak i materiály o přidělování strojů k jednotkám vždy hovoří o Me 262A-4. Ve všech případech jde o původní dokumenty (navíc rozdílného původu), takže nelze jednoduše prohlásit, že jde o chyby.

Jedno z možných vysvětlení je následující. Luftwaffe (ze které zmíněné dokumenty pocházejí) předpokládala nasazení fotoprůzkumného provedení Me 262 již dlouhou dobu a odpočátku bylo označováno jako A-4a. Následnými rozhodnutími se upravovalo technické provedení stroje, ale nebyla dotčena role letounu. Zůstal tak v povědomí Luftwaffe stále jako fotoprůzkumný Me 262, tzn. A-4. Tento stav se nezměnil až do doby nasazení a pro Luftwaffe tak byl fotoprůzkumný Me 262 svázán s označením A-4. Zřejmě z tohoto důvodu jej používala ve svých materiálech. Označení Me 262A-1a/U3 bylo pro zápisy zbytečně komplikované a jednodušší „A-4“ vyhovovalo Luftwaffe více.

Takovéto vysvětlení lze přijmout v případě strojů série 500xxx, u Me 262A-4, W.Nr. 111200 toto selhává. Sériové číslo 111200 nebylo v objednaném rozmezí čísel, takže nemohlo existovat. RLM požadovalo Me 262A čísel 110961 – 111011 a pak až 111538 – 111636. Je tedy možné, že v případě W.Nr. 111200 šlo skutečně o chybu zápisu či následného britského odposlechu.

TABULKA str. 32

Technické provedení

Zajatý příslušník BAL z FWE při poválečném výslechu uvedl, že „Me 262 sestavované v Chebu byly verze A-5, vyvinuté pro průzkumné účely. Obvyklá výzbroj byla odstraněna, byly instalovány dvě kamery a také zátěž do trupu pro vyvážení stroje. Kvůli vysokému namáhání v důsledku vysoké rychlosti, kterou tento typ operoval, byl trup a konce křidel, oproti stíhací a stíhací-bombardovací verzi, zesíleny.“ Tolik vzpomínky.

Ponechme stranou chybné označení a zaměříme se na technickou stránku. Zde otištěný výkres „Behelfsaufklärer“ z 30.5.1944 dává představu vnitřního uspořádání vybavení špiče. Ač se úprava zdá jednoduchou, z hlediska konstrukce představovala přeci jenom značné množství práce. Jednalo se sice o změny „neviditelné“ a drobné, ale nebylo možné se jim vyhnout. Právě z nutnosti odborné konstrukční práce a nedostatku zdrojů, měl vývoj průzkumné verze takové zpoždění, lépe řečeno se téměř vůbec nerozeběhl. Z technického pohledu spočívala úprava v odstranění kanonové výzbroje a využití prostoru pro instalaci kamerového vybavení, včetně ovládní a pohonu posuvů filmu. V podlážce prostoru zbrání se musely vyříznout otvory pro kamery (respektive byla vyrobena znovu), zhotovit jejich úchyty a v pláští spodní části vyříznout otvory pro objektivy. Ty byly překryty silikátovými okénky a okolní potah zesílen tvarovaným plechem. Přitom například vyříznutí otvoru v podlážce prostoru neznamenalo reálně jen jeho skutečné vyříznutí, ale muselo být doplněno zesílením okolní konstrukce.**

Stejně jako kamery, musel se do prostoru uchytit i pohon posuvu („Aufstreckmotor“) a také malé dmychadlo, zajišťující přítlak filmu. Celá instalace byla napojena na elektrický systém, přičemž se co nejlépe využívala původní instalace pro výzbroj. Ovládací a stavové prvky se samozřejmě musely instalovat do prostoru pilota. Ovládač posuvu byl na místě ukazatele stavu munice a byl doplněn ještě kontrolkami posuvu.

Kamery Rb 50/30 se do vyhrazeného prostoru nevešly a jejich horní část přesahovala obrys trupu. Proto byl odklopný díl, který zůstal stejný, doplněn o vyboulený aerodynamický kryt, příslušně vnitřně vystužený. Z hlediska odporu vzduchu muselo však být vyboulení delší, než pouze na tomto díle a tak se jeho přední a zadní část dostala i na pevný potah. Zde byly tyto části pevně nanýtovány.

Pro zachování vyvážení přibýlo do prostoru bývalých výstřelných kanálů závaží o hmotnosti 270 kg. Ústí výstřelných otvorů byla zaslepena, zdá se, že plátěnou zásepkou.

Mimo ovládacích prvků v prostoru pilota se skutečně veškeré úpravy soustředily do přídě stroje. V této souvislosti je zajímavá informace od pracovníků FWE, kteří tvrdí, že firma sestavila modifikační sadu plánů, postupů a dílů, s jejíž pomocí bylo možné u operační jednotky, s běžnými nástroji a vybavením polních dílen, upravit stíhací Me 262 na fotoprůzkumnou. Měla podobu dřevěné bedny, obsahující příslušné části. Kolik takových kompletů ve FWE vzniklo však nevíme, nicméně byl to zajímavý nápad a zcela v duchu požadavků Luftwaffe. Stejně tak není známo, zda byla sada někdy skutečně u operační (fotoprůzkumné) jednotky použita.

* O den později je zaznamenána ztráta Me 262A-1, W.Nr. 110565 ze Stab/NAG 6. Jednotka používala obě varianty Me 262A, stíhací a fotoprůzkumnou.

** I podlážka plnila pevnostní funkci a nelze do ní jednoduše udělat otvor, aniž by to nemělo vliv na pevnost celé části. Tvarovaný plát na potahu zároveň zakrýl i vyhazovací otvory nábojnic od kanonů.

Nasazení Me 262A z FWE

Podle původních dokumentů Gen. Qu. (6. Abt. III C) převzala Luftwaffe do svého stavu prokazatelně celkem 33 fotoprůzkumných Me 262A. V únoru třináct kusů, které zařadila do NAG 6 a v březnu dvacet, které rozdělila do NAG 1 a NAG 6. Dostupné záznamy končí 11. dubnem 1945 a k tomuto datu nedošlo v dubnu k převzetí a přidělení žádného průzkumného Me 262.

TABULKA str. 36

Gen. Qu. (6. Abt. III C); Überblick über die Me 262 Lieferung, 10.4.1945 Údaje, pocházející ze souhrnných hlášení, můžeme doplnit ještě o konkrétní data rozhodnutí Generalquartiermeistersa o přidělení „Me 262A-4“, jak jsou fotoprůzkumné Me 262 označovány. O prvních pěti kusech k NAG 6 bylo učiněno 13. února 1945 a další jsou uvedeny v tabulce. Tyto podrobnější údaje se v záznamech z února 1945 od souhrnných poněkud liší, protože celkem zmiňují pouhých 10 přidělených Me 262A-4. To ve skutečnosti ale není žádný problém, neboť zbylé kusy zůstaly jednoduše nepřirazené. Pokud se podíváme na podrobnější měsíční hlášení o přidělování letadel (zde například z února 1945), vidíme, že vlastní rozhodnutí Generalquartiermeistersa o odeslání 13-ti převzatých „Me 262A4“ k operačním útvarů neznamenovalo jejich okamžitě předání jednotce. Pokud interpretujeme správně původní dokumenty z února 1945, k operačním jednotkám přibýlo k původním 10-ti kusům dalších 10, ale z toho jen 4 z výroby a dalších šest od jiných jednotek. Gen.Qu. musel tedy na konci měsíce stále disponovat 9-ti novými „Me 262A4“ převzatými od průmyslu.

V březnu 1945 nenalezneme v těchto podrobnějších záznamech žádné rozhodnutí o přidělení typu k NAG 1. Denní záznamy končí dnem 11.4.1945 a podle nich byly všechny „Me 262A-4“ v březnu i dubnu 1945 přiděleny k NAG 6.

Přesto je služba průzkumných Me 262 u NAG 1 doložena jak fotograficky, tak i z dalších dokumentů. Pravdou zůstává, že první ověřené údaje o přítomnosti průzkumných Me 262A u 1./NAG 1 pochází až z poloviny dubna 1945. K útvaru se tak mohly dostat až po 11.4.1945, kdy už záznamy o přidělování strojů chybí.

Poměrně velká skupina průzkumných Me 262, jež nesla taktická dvouciferná čísla, byla po válce nalezena zejména na letišti v Lechfeldu. Tyto stroje zřejmě náležely do stavu III./EJG 2, ke které přešly z NAG 6 a NAG 1. Příkaz k tomuto přesunu obdržely jednotky nejpozději 31. března 1945 a o deset dní později už bylo údajně 11 kusů Me 262 z NAG 1 a 6 u cvičné III./EJG 2. Ta je s velkou pravděpodobností využívala na přeškolování personálu Stab. a 1./NAG 13 právě v Lechfeldu.

Více uvádíme u popisu konkrétních strojů.

Průzkumné Me 262A se během svého nasazení krátce dostaly i na české území a dokonce přímo do místa svého vzniku. Při svých dubnových přesunech se 1./NAG 1 dostala 17.4.1945 na chebské letiště. Přelet nebyl příliš šťastný, protože se německé letouny dostaly přímo do rány Thunderboltům z XIX. TAC. Lt. James A. Zweizig ze 404. FS sestřelil ve 12:30 jeden Me 262, jehož pilot se zachránil na padáku a stroj dopadl do náhonu elektrárny ve Slapanech.

O hodinu později během průzkumné mise 8 Mustangů od 354.FG do prostoru Cheb-Saská Kamenice byl sestřelen další Me 262 u Karlových Varů (Capt. Jack A. Warner z 356.FS nárokoval sestřel Me 262 v okolí Karlových Varů).

Obě ztráty jsou potvrzeny i z německé strany. První můžeme ztotožnit se zničením Me 262A-4, W.Nr. 500540 od Stab./NAG 1, sestřeleným při přistání. Pilot se zachránil. Druhý stroj Me 262A-4, W.Nr. 111200, „bílá 5“, který byl také sestřelen při přistávacím manévru, pak se smrtí Ofw. Petera Wilkeho ze Stab./NAG 1.

Leichtbau G.m.b.H. Budweis (LBB) – historie 1942-44

V objektech zrušené firmy SOLO vznikla v roce 1942 firma Leichtbau G.m.b.H., zapsaná do obchodního rejstříku 3.10.1942. V čele stál ředitel Fritz Drexler a předmětem podniku bylo „provádění oprav strojů a nástrojů, zhotovování strojů a nástrojů a provoz s tím spojených obchodů všeho druhu“. Ke stávajícím budovám přibývaly postupně další nové prostory a podnik se rozrůstal do podoby moderní firmy.

Ještě před dokončením všech stavebních prací začala firma zajišťovat opravy částí strojů. Dle dobových fotografií to byly nosné plochy He 111, v roce 1944 i další vybavení He 111 (zřejmě různé demontovatelné sady).

Od roku 1943 rozšířil podnik svůj program i o výrobu a kompletaci celého letounu. K tomuto účelu však nesloužily původní prostory firmy v Českých Budějovicích, ale přímo na kraji českobudějovického letiště bylo postaveno několik montážních hal. Odtud vycházely kurýrní Fieslery Fi 156C-7 (a také několik kusů D-2), jejichž výroba se zde udržela do června 1944

(posledních 6 kusů Fi 156C-7). Ve stejném měsíci podnik zkompletoval také první stíhací Focke-Wulfy Fw 190A.*

Nicméně počet vyrobených kusů byl velice nízký, respektive krátká byla doba produkce typu v podniku. V červnu roku 1944 odešlo z LBB 10 kusů Fw 190A-8 (série 69xxxx), ale následující měsíc už žádný.**

Pravděpodobně to byl následek rozhodnutí využít kapacity firmy na závěrečnou kompletaci typu Me 262, který právě přicházel do masové výroby. Muselo dojít k podstatné změně výrobního vybavení podniku, spojeného s dalším rozšířením výrobních prostor. Na rozdíl od předchozí změny výrobního programu, kdy ke kompletaci Fi 156C přibýl Fw 190A, ale na běžící dodávky to nemělo vliv, ostatní výroba letadel v LBB v průběhu přípravy programu Me 262 ustala. Tato příprava pak zabrala téměř zbytek roku 1944. Pokud tedy shrneme přínos LBB leteckému průmyslu v roce 1944, tak do jeho poloviny dodal 39 kusů Fi 156C-7, 8 kusů Fi 156D-2 a 10 kusů Fw 190A-8.***

Me 262 v LBB

LBB – výroba Me 262

Od jara do července 1944 probíhala výstavba nových výrobních kapacit pro montáž Me 262. Půl roku tak firma nebyla schopna dodat ani jediný stroj. Pro produkci Me 262 nebyly využity dřívější prostory firmy, ale byl vybudován nový objekt na statku Koroseky, asi 3 km jiho-západně od něho. Původní haly zřejmě rozměrově nevyhovovaly.

LBB byl zařazen do výrobní struktury Messerschmittu Me 262 firmy Mtt Regensburg, odkud přicházely hlavní díly. Podnik byl veden jako místo závěrečné montáže, tzv. „Endmontage“ a záletů „Einflug“. Na konci listopadu 1944 (24.10.1944) byl vypracován plán výroby Me 262 pro Mtt Regensburg, kde, pod krycím jménem ELBUS, figuruje také LBB. Náběh kompletace se předpokládal v prosinci 1944 prvními pěti kusy a postupně se měl vyšplhat až na 150 kusů měsíčně.

TABULKA str. 40

Neověřené informace hovoří v listopadu 1944 o dodávce vzorového kusu Me 262 pro montáž, který sloužil pro školení pracovníků. Autorem vzpomínky byl pan Jiří Sedláček, jeden ze zaměstnanců LBB v té době. K tématu výroby Me 262 dále dodal: *Taky jsem byl jedním z prvních českých techniků, bylo nás několik, kteří jsme v Igle (původní prostory LBB v Českých Budějovicích, kde se prováděly opravy křídla He 111 – pozn. autora) ve skladu viděli první dva trupy a křídla Me 262 a asistovaly jsme s generalitou Leichtbau při vyjímání motorů, myslím JUMO do těch letadel. BMW byly později (sic). Nejen my, ale i ti ředitelé fabriky, jsme se všichni na to dívali vyjevení. Vpředu díra, vzadu díra, nám technikům bylo jasné, kde je předeek a kde zadek, ale těm z vedení to nedošlo. Vše jsme si mohli prohlédnout než to šlo zase všechno do bedny, jen jsme si nesměli přečíst jméno výrobního závodu. Ale zrovna já měl v ruce certifikát, kde to bylo všechno napsané. 24 bod. jsme nesměli ani do práce, ani domů, měli jsme „kasárnička“, než to všechno převezli do hal v Korosekách, kde se montáž konala. Spousta lidí byla zase na školení v Německu a ti potom na té montáži zapracovávali další lidi. Hotová letadla se v noci převážela po korosecké silnici na letiště, k dalším zkouškám a dokončení vybavení. Byl jsem se na ně podívat, byl to zajímavý typ s motory zavěšenými pod křídly, robustní, no pěkné letadlo. První, které dělalo kravál nad městem až když přeletělo, říkalo se jim „turbitníci“. O nějakých velkých baváříích nevim, nebo si již nepamatuji, ale výroba šla dobře. Leichtbau mimo montáž celých letadel vyráběla i špičky trupu. Nevěřilo se, že by špičky trupu vydržely překročení Macha, tak vše bylo ocelové.“*

Skutečná existence Me 262 z LBB je nepochybně doložena v lednu 1945,

* Vzpomínka Františka Říhy rozkrývá některé podrobnosti výroby: „Ta (výroba, pozn. autorů) probíhala obdobně jako výroba předchozího typu pouze s tím rozdílem, že tato montáž byla podobná pásové výrobě. Montážní linka byla udělaná tak, aby se zde mohly smontovat dva letouny denně, ale tohoto tempa nebylo nikdy dosaženo. Po smontování se letouny přetahovaly po státní silnici na letiště, kde se připravovaly na zalétávání. Nastrojovaly se zbraně, kompenzovaly kompas a nakonec i zalétávaly. Zalétávací piloti byli snad sudetští Němci, kteří uměli dobře česky.“

** Je znám přelet stroje W.Nr. 690136, dne 1.7.1944 pilotem Gerstenbergem (Fl.Ü.G. 1) z Českých Budějovic do Varšavy mezi 13:20 a 15:20. Ve stejný den havaroval u Budějovic Fw 190A-8, W.Nr. 690130 s pilotem Fl.Ü.G. 1 Obgfr. Johannem Sieferterem v kabině, když při startu zavadil o překážku. Stroj utrpěl 80% poškození a pilot zahynul. Na konci stejného měsíce, 31.7.1944, byl pak na letišti Jüterbog-Damm, chybou obsluhy z Fl.Ü.G. 1, poškozen (40%) Fw 190A-8, W.Nr. 690154. Další stroj, W.Nr. 690156, se 5. května 1945 nacházel v Listeru (Norsko), kde je v seznamu uváděn jako „F-8, s 2xMG 151 a 2xMG 131 a ETC 501. Není ale známo v rámci jaké jednotky zde působil“.

*** Typ Fw 190 byl původně uvažován jako hlavní typ v LBB. Ještě v polovině července 1944 zde uváděl plán LP 226 výrobu Fw 190D-11 (mezi prosincem 1944 až zářím 1945 celkem 850 kusů), Fw 190F-10 (mezi březnem 1945 až březnem 1946, 1465 kusů) a Ta 152C (mezi lednem 1945 až březnem 1946, celkem 3000 kusů). LBB by se tak stal jedním z předních kompletačních center Fw 190 a Ta 152.

kdy Luftwaffe převzala 6 kusů Me 262A-2a pocházejících z této firmy.* I vzpomínky místních obyvatel z okolí letiště na první lety „turbín“, jak byly Me 262 přezdívány, je zmiňují na konci ledna 1945, konkrétně 27.1.1945. V tento den si J. Švamberg zaznamenal 8 letů proudových strojů mezi 9:30 – 17:30 (viz dále).

Již probíhající činnost v podniku „Elbus“, tzn. závěrečnou montáž a zálety, uvádí také dokument Mtt Regensburg z 20. ledna 1945. Ze všech těchto údajů vyplývá, že běžný provoz, tzn. výrobu Me 262 zahájil podnik v lednu 1945.

Úkol z plánu z 24.11.1944, expedovat první letouny v prosinci 1944, tak firma téměř stihla. Počet vyrobených kusů však zřejmě vzrůstal pomaleji než bylo plánováno a to především z důvodu komplikovaného transportu hlavních částí. Samotný podnik v tom nemohl nijak pomoci a byl zcela závislý na výrobě v mateřském závodě a hlavně schopnosti dopravit části do LBB.

Další čtyři lety proudových Me 262 zaznamenal J. Švamberg 17. února 1945. Americký letecký průzkum hlásil 19. února 1945 na letišti přítomnost 2 kusů Me 262, takže i Spojenci o aktivitě v Českých Budějovicích věděli. Zároveň je tak spojení Me 262 a LBB potvrzeno i z jiného, než německého pramene. Stejný počet potvrdil i průzkum z 23. a 25.2.1945. Z toho lze usuzovat na opravdu nízký počet zkompletovaných Me 262 nebo také na jejich okamžité přelety z letiště po převzetí.

O měsíc později máme k dispozici záznamy o záletech dvou kusů Me 262A, W.Nr. 501217 a 501218 (31., resp. 30. března 1945) v Českých Budějovicích Franzem Oellerem (zalétávací pilot podniku Mtt. Regensburg). Oba záznamy se kryjí s poznámkami J. Švamberga o dvou letech 30. a dvou letech 31. března 1945. Oeller nebyl jediným zalétávčem v LBB. To znamená, že zálety a kompletace běžely i na konci března, i když zřejmě v menší míře.

Situaci na začátku dubna 1945 zachycuje záznam z jednání o výrobě Me 262, sepsaný v Mtt Regensburg 6.4.1945. Ten potvrzuje, že ke dni 6.4.1945 disponoval závod následujícími hlavními částmi pro kompletaci:

- Motorů Jumo 004	43 ks kompletních, 38 ks nekompletních a dalších 33 slíbeno k dodání v dubnu z Prahy-Výsočan;
- Trupů	53 ks;
- Ocasních ploch	56 ks;
- Špicí (předních částí trupu)	7 ks, další na cestě;
- Křidel	14 ks;
- Krytů motorů	19 ks kompletních, 30 nekompletních.

Panoval nedostatek základního materiálu, tzn. duralu a elektronu. Podnik sice měl svoji zásobu 145 kg elektronu (rozměru do 20 mm) a duralu (do rozměru 35 mm), ale s velkými formáty byla potíž a byla požadována pomoc pana Thiemeho.**

Me 262 odcházely z LBB bez pumových závěsníků „Wickinger-Schiffchen“, protože jejich výroba ve Würzburgu u firmy Glos vypadla (zřejmě byl závod zničen nebo obsazen). Podobný problém hrozil u pancéřování hlavy pilota („Panzersichtscheiben“) a v tomto případě by muselo být eventuelně montováno až po převzetí stroje.***

Téměř stránkový seznam chybějících drobných součástí křidel pro montáž ukazuje i na nedostatek základního montážního materiálu, jako byly matice, šrouby, atd.

Závěrem je řečeno, že pokud bude z Mtt Regensburg dodán chybějící materiál, podnik splní požadovaný dubnový plán výroby. Na předchozí upozornění o nedostatku materiálu zasláné do Augsburgu (v zápise 23.3.1945

* Protože podrobné údaje z prosince 1944 nemáme k dispozici a vzhledem k nízkému počtu z ledna 1945, předpokládáme, že první kusy odešly právě až v lednu 1945. Je však také nutno zmínit, že záznam o 6-ti Me 262A-2s z LBB v lednu 1945 nemusí nutně znamenat, že typ se v podniku nemontoval dříve. Montážních center Me 262 bylo více, ale přesto nejsou ve zmiňovaném dokumentu uvedena. Mtt Regensburg prováděl montáž v podnicích v Obertraublingu („Werk-T“) v Neuburg a/d Donau („Zell“) a v Českých Budějovicích („Elbus“). V lednovém dokumentu se však jako výrobci Me 262 uvádějí „Mtt L.“ (Ausbürg), „Mtt R“ (Regensburg) a „LBB“ (České Budějovice). Z jakého důvodu byl v lednu 1945 výslovně zmíněn LBB nevíme.

** Není však jisté, zda se uvedená poznámka nevztahuje spíše na připravovanou výrobu přední části trupu, popsanou dále.

*** Jednoduše řečeno, podnik na ně nemusel čekat a mohl letouny předat bez tohoto vybavení. Stihací stroje a také ostatní letadla, byly objednávány (RLM) včetně takového vybavení, jako byly různé závěsníky nebo přídatné zbraňové systémy. Nebylo možné chtít předat například Bf 109G-6 bez závěsníku přídatné nádrže a kanonů MG 151/20 pod křídlem nebo Me 262 bez pumových závěsníků, pokud byly letouny v této konfiguraci objednány. Luftwaffe by je jednoduše nepřevzala, protože cena stroje a objednávka obsahovala i tyto sady. A to přesto, že výrobní podnik dostával tyto speciální výrobky prostřednictvím RLM. Proto se uvedená poznámka o závěsnících objevila v dokumentu o LBB z dubna 1945 a v podstatě říká, že Me 262 bude od podniku LBB převzat (a samozřejmě i zaplacen), i když neodpovídá objednávce.

z Oberammergau) nikdo nereagoval a žádné části nedošly, jak, poněkud bezradně, zní poslední věta dokumentu.

ELBUS na jednání zastupoval pan Ramsauer, mateřský závod prezentoval „Produktionsleiter“ Dir. Linder, dále p. Widmann, p. Fleck a p. Ach z Mtt Regensburg.

Zpráva tak dává přesný popis situace a především problémů závěrečné kompletace v LBB. Přes poměrně vysoké počty hlavních částí, tzn. křidel, trupů a motorů (53 kusů trupů !) způsoboval nedostatek běžného materiálu zpoždování výroby a počet dodaných strojů byl zřejmě nízký. Navíc zkompletované a předávané Me 262 z LBB postrádaly pravděpodobně některé díly, jako byly citovány pumové závěsníky.

Z uvedeného popisu vyplývá, že se v LBB nejednalo o místo kompletace několika jednotlivých kusů Me 262, ale zařízení s kapacitou (nebo řečneme spíše se záměrem) desítek kusů sestavovaných Me 262, jak bylo ostatně naznačeno i v plánu výroby z roku 1944. Plného výkonu však nebylo dosaženo z důvodu pozdních nebo chybějících dodávek částí a materiálu. To byl ostatně obecný problém téměř všech německých leteckých továren v této době (viz také „Messerschmitt Bf 109G-10/U4“, JaPo 2004).

11. dubna 1945 vznikl přehled stavu přesunu výrobních závodů jednotlivých částí Me 262 z buďto ohrožených nebo zničených lokalit. V něm je mezi místy závěrečné montáže zmiňován i podnik LBB s poznámkou, že „zůstává až do zrušení“, tzn. neuvažovalo se o jeho přesunu. Zároveň je zde uveden údaj o kapacitě 100 kusů zkompletovaných Me 262 (je tím pravděpodobně míněno za měsíc).* To je blízko hodnoty z plánu z předešlého roku, kdy se v dubnu 1945 mělo dosáhnout kapacity 90-ti sestavených strojů. Šlo však jen o plánované počty, v praxi se z výše uvedených důvodů předpokládané kapacity nikdy nedosáhlo.

Vraťme se však do závěrečných dnů války a situaci firmy. Poslední údaj o letu Me 262 v Českých Budějovicích si, již několikrát citovaný J. Švamberg, zaznamenal 15. dubna 1945. O jedenáct dní později, 26.4.1945, zachytil spojenecký průzkum na letišti v Českých Budějovicích také 1 Me 262. Zajímavá je skutečnost, že ačkoliv je letiště v Českých Budějovicích uváděno téměř v každé zprávě průzkumu 15. USAAF z roku 1945 a jsou zde zaznamenány počty standardních vrtulových letadel Luftwaffe, Me 262 zde byly odhaleny jen na konci února (19., 23. a 25.2.1945) a pak až konci dubna. V žádném průzkumu mezi těmito daty není Me 262 v Budějovicích uveden.**

Ještě 27. dubna 1945 disponovalo letiště v Českých Budějovicích 80 m³ paliva J2, takže mohlo zajistit alespoň minimální provoz kompletovaných Me 262. Protože však zpráva pochází z hlášení IX.Flg.K.(J), nemůžeme tvrdit, že zmíněná zásoba byla určena pro Me 262 z podniku LBB. IX.Flg.K.(J) byl operační celek Luftwaffe, zatímco LBB průmyslový podnik. Letiště v Českých Budějovicích navíc figurovalo mezi možnými základnami proudových strojů právě IX.Flg.K.(J).

Kompletace zde, přes veškeré potíže a její postupný pokles, probíhala až do konce války. O tom svědčí povalečný seznam materiálu, převzatého 12. července 1945 firmou Avia, prostřednictvím jejího zaměstnance p. Jaroslava Struhy. Mimo 18-ti beden různého drobného montážního materiálu to bylo především 17 kusů trupů Me 262 bez ocasních částí, 9 kusů předních částí trupu, 50 kusů pracovních hydraulických válců přední podvozkové nohy a 30 kusů dřevěných koz pod trup.

Organizace výroby LBB

Organizaci výroby v podniku lze zrekonstruovat především ze vzpomínek pamětníků, doplněných o fakta z několika zpráv. Jak jsme již uvedli, kompletace probíhala v nově postavené budově tvaru L u statku Koroseky. Ten leží asi 4 km jiho-západně od letiště Planá, na silnici vedoucí podél jižního okraje letiště. Přibližně jeden kilometr od budovy je na silnici do Boršova nad Vltavou železniční stanice Černý Dub, kam byly vlakem dopravovány hlavní části, tzn. trup, křídla ocasní plochy, motory, atd. Zde byly také provizorní sklady motorů.

SCHEMA str. 43

Pan Karel Hebík dále uvedl: „Jedna ze skupin (pracovníků, pozn. autorů) přijela z Regensburgu do Č. Budějovic 6.12.1944 a hned ji poslali do práce, ale ne do Plané, ale do Korosek, kde stála velká hala, ve které byly na kolejové dráze umístěny jednoduché montážní vozíky na trupy letadel. V té větší hale bylo možno montovat až tři letouny na současně. V menší hale bylo místo na dva kompletní stroje, ale většinou zde byl jen jeden. Trupy a křídla letadel byly nastříkané

* Údaj je veden pod sloupcem „Satz“, což znamená „sada“. Vyvozujeme, že je míněna měsíční kapacita činnosti podniku, tzn. závěrečné kompletace.

** Zároveň však nesmíme zapomenout, že letiště v Českých Budějovicích figurovalo na seznamu základů vytipovaných pro tento typ a mohlo tak posloužit jako nouzová plocha pro přistání. Je znám příklad pronásledování Me 262 americkými piloty 339. FG, 503Sq. dne 17.4.1945 až do okolí Českých Budějovic, kde byly oba Mustangy zasaženy protiletadlovou palbou z letiště a havarovaly (viz „Me 262 from KG and KG(J) units“, JaPo, 2010). Z popisu situace se zdá, že se piloti Me 262 snažili přistát v Českých Budějovicích.

a my jsme je pod vedením českých a německých mistrů pouze dávali dohromady. Vyskolení čeští dělníci pracovali na kompletaci draku, křídel a montáži motorů do letounu. Všechny přípravy byly velice jednoduché a účelné. Smontované letadlo se vozila na letiště, kde se zkoušela. Při zalétávání patrně nedošlo k žádné havárii. Koncem března 1945 nebo začátkem dubna již nebylo z čeho montovat. Stále něco chybělo, tak některé dělníky poslali do Německa pro součástky. Za pár dní se však vrátili bez nich. V polovině dubna byla část lidí poslána pracovat na letiště a část zpět na pracovní úřad.“

„Po skončení války se staly nejen dílny v Korosekách, ale i na letišti vítaným zdrojem různých součástek a nářadí. Mnobo obyvatel okolních i vzdálenějších míst si odtud odváželo mnoho dílů, přípravků a dalších potřebných věcí. Za několik týdnů tak z montáže a výroby německých letadel nezůstalo nic.“

Další z místních pamětníků, pan Zdeňek Vojtěch, popsal situaci následovně: „V r. 1944 (sic) zde začaly dost intenzivně létat proudové letouny Me 262 Schwalbe. Byly to zřejmě tovární zalétávací lety, protože letadlo byla bez státních znaků, některá opatřena pouze základním nátěrem. Několik jich v okolí i havarovalo. Němci totiž vybudovali asi 2 km JZ od letiště při silnici z ČB do Křemže montážní závod, přičemž se některé potřebné díly vyráběly poblíž v nejnějším Jihostroji Velešín. Montážní závod stál v blízkosti velkostratku Koroseky, nedaleko železniční stanice Černý Dub. Jeho haly byly postaveny do tvaru „U“ a dokonale zamaskovány. Hotoová letadla byla na letištní plochu přetahována po silnici, kolem níž Němci zřídili mnoho maskovaných stojánek. Spojenci patrně o existenci závodu věděli, protože americké Mustangy v té době napadly letiště i železniční provoz na blízké trati, ale závod zůstal nepoškozen. Ten zničili až Rusové a zároveň velký sklad proudových motorů Jumo 004 a dalších dílů ve stanici Černý Dub v květnu r. 1945. Zbylé letouny Me 262 většinou poškozené, byly koncem (sic) r. 1945 převezeny do Prahy.“ Pokud odhlédneme od některých časových nepřesností, je zde dobře popsána hlavní organizace výroby v LBB.

Poválečná, bohužel nedatovaná, zpráva Ing. Viléma Hofmana (technický důstojník leteckého útvaru na letišti Planá) popisuje situaci v podniku LBB po skončení války. Nechme hovořit záznam: „Součástí inventury (prováděné českým personálem – pozn autorů) byla také montážní linka Meserschmidtů (sic) 262, umístěná v levém rohu křižovatky silnic vedoucích z Plané a do Čerňého dubu, naproti statku Koroseky.

Montážní linka byla umístěna v dřevěné stavbě ve tvaru L. Uvnitř byly umístěny montážní vozíky pojezdící po kolejnicové dráze. Bylo tam celkem 7 částicně smontovaných stíhaček Meserschmidt 262 a plně sklady křídel, kormidel, trupů a 12 motorů Jumo 004 ještě v bednách.“

Citovaný dokument se dále věnuje především ne zrovna přátelským vztahům českých zástupců armády s vojáky Rudé Armády a jejich představami o válečné kořisti, kterou měl být i podnik LBB. V červenci bylo celé vybavení podniku Rudou Armádou za napjatých vztahů s českou stranou demonstrováno a odvezeno neznámou kam. Opět citujeme ze zprávy: „Z předaných objektů bylo odstěbováno vše, včetně dřevěných regálů“.

Protože se jedná o jednostranný záznam a nemáme možnost uvedené události ověřit, nemůžeme prohlásit bezpečně, že se vše stalo tak, jak bylo popsáno. Nicméně údaje o stavu a organizaci podniku lze brát jako poměrně přesné. Smontované Me 262 tak byly po sestavení dopravovány na letiště Planá, zde byly zřejmě dovybaveny některými menšími komponenty a zalétány. Přijímací skupinu (BAL) v LBB vedl Fl. Haupting. K. Weiss, jehož tým stroje přebíral pro Luftwaffe. V LBB působily dle vzpomínek příslušníka Fl.Ú.G. 1 Siegfieda Kittelmana dva zalétávací piloti. Jedním z nich byl v závěru války i Franz Oeller, který přišel ze zničeného podniku FWE v Chebu. Během záletu došlo údajně ke dvěma zřícením, při jednom pilot zahynul, při druhém ne. Zřícení jednoho Me 262 uvádí ve svých záznamech i místní obyvatel J. Švamberg (viz dále) a to 17. února 1945. Stroj se měl zříct u Homole, ale pilotovi se nic nestalo.

Po převzetí byly letouny piloty Fl.Ú.G. 1 přelétány na jiné základny (s velkou pravděpodobností i do Prahy) a odtud pak k jednotkám.

Výroba částí v LBB

Kapacita firmy LBB měla být, vedle závěrečné montáže, využita také k výrobě dílů.

V přehledu používaných a plánovaných výrobců hlavní částí Me 262 z 6. ledna 1945, je „Elbus“ uveden jako výrobce předních částí trupu („Rumpfspitze“). Je to první zmínka o tomto záměru, kterou se nám podařilo dohledat. Stejně je tomu i v podobném dokumentu Mtt Regensburg z 26.1.1945.

Také již citovaný zápis z 6.4.1945 se poměrně podrobně věnuje potížím s nedostatkem materiálu pro výrobu špicí v LBB. Chybějící materiál pro dubnovou produkci měl být, po dodání jeho seznamu Dir. Thienemu, dovezen jednorázově, tzv. „Sonderaktion“. Zvláštním kurýrem měl být dodán též seznam chybějících dílů pro nedodaných 200 ks špicí. Pan Meierhofer (?) dostal za úkol vysvětlit si 7. dubna 1945 s Prof. Messerschmittem nesrovnalosti ohledně duralového provedení špice (pravděpodobně technického rázu) a následně začít urychleně přípravu výroby v LBB. Z tohoto záznamu

je patrné, že příprava výroby duralového provedení byla v pokročilém stádiu a vážně se o ní uvažovalo.

Zde můžeme navázat informacemi ze zprávy o přesunech výrob částí Me 262 z 11.4.1945, která zmiňuje firmu LBB, mimo závěrečné kompletace, ještě v jednom případě. U produkce ocelového provedení špice je zaznamenán již ukončený přesun výroby z LBB s kapacitou 265 kusů do Bad Tölz (přibližně 30 km jižně od Mnichova). Protože podnik v Bad Tölz je veden pod firmou LBB, předpokládáme, že se jednalo o jeho pobočku. Záznam hovoří o již realizovaném přesunu výroby ocelových špicí z LBB, včetně uvedené kapacity. Nicméně musíme vzít do úvahy další fakta. Předně v dokumentu ze 6. dubna je v části o stavu kompletace strojů jasně řečeno, že je k dispozici 7 ks špicí a další „jsou na cestě“. Pokud by zde ale výroba skutečně běžela, nemusel by podnik čekat na tyto díly a ve zprávě uvádět díly na cestě. Dále se nám nepodařilo objevit žádný záznam o umístění výroby špicí v areálu LBB.

Na druhou stranu přicházely v úvahu jiné výrobní prostory než místo kompletace v Korosekách. Mimo vlastní prostory firmy LBB v Českých Budějovicích a u letiště se v okolí Českých Budějovic nacházela další místa s válečnou výrobou. Nemáme však žádné důkazy o jejich spojení s programem Me 262.

Přes několikrát v dobových dokumentech uváděnou výrobu špicí v LBB (pod jménem ELBUS) 26.1.; 20.3. 1945 se zde s největší pravděpodobností nezačaly vyrábět a do firmy přicházely z pražské firmy Avia.

Sériová čísla

Záznam o záletu dvou strojů série 501xxx, spolu s malým počtem identifikovaných Me 262A této série nás vede k předpokladu, že pro kompletaci v LBB byla podnikem v Regensburgu vyčleněna sériová čísla z části jedné objednávky. Předpoklad podporuje fakt, že známé Me 262A tohoto rozmezí nesly jednotný „styl“ kamufláže, který se poněkud lišil od ostatních výrobců typu. S velkou pravděpodobností tak můžeme tvrdit, že Me 262A série 501xxx pocházely z kompletace v LBB. Dodnes se podařilo identifikovat 11 - 13 konkrétních kusů série 501xxx.

RLM objednávalo letouny podle přesně určených sériových čísel. Mtt Regensburg měl přidělen blok začínající číslicemi 50xxxx, který byl dále přesněji specifikován v objednávkách. Pro LBB si tak, už zřejmě interně, Regensburg vyčlenil rozmezí čísel 501192 - 501258, což byla třetí skupina sériových čísel z objednávky „609.12.3004“ na celkem 300 kusů Me 262. Z ní také pocházejí veškeré ověřené Me 262 série 501xxx. RLM však vystavilo objednávky dalších strojů následujících čísel: 501259 - 501286; 501302 - 501444; 501492 - 501730 („609.12.3005“); 501731 - 502230 („609.12.3006“) a 502231 - 502478 („609.12.3007“), které však vzhledem k ukončení výroby nevznikly.

Počet sestavených kusů Me 262A v LBB neznáme, ale můžeme jej alespoň odhadnout. Nejvýše ověřené sériové číslo je W.Nr. 501238, což znamená, že šlo o 47. kus z objednaného rozmezí 501192 - 501258.* LBB by tak měl sestavit alespoň těchto 47 kusů Me 262. Pokud v lednu 1945 odebrala Luftwaffe z LBB 6 kusů Me 262A, pak by ve zbylých měsících války muselo opustit brány podniku průměrně 13 kusů měsíčně. To se nám jeví, vzhledem k popsané situaci firmy, jako celkem reálné.

Zajímavým svědectvím jsou záznamy místního obyvatele J. Švamberga o letech proudových Me 262 na českobudějovickém letišti. V této době byl proudový letoun skutečným unikátem a tak se nelze divit zájmu obyvatel o tuto novinku.

TABULKA str. 46

Celkově si zaznamenal 17 letů Me 262 a pokud porovnáme jeho záznamy s ověřenými zálety Franze Oellera 30. a 31. března 1945, vše souhlasí. Informaci proto můžeme pokládat za seriózní. Ne každý let musel znamenat jiný stroj, ale spolu s údaji o dosud identifikovaných letounů série 501 můžeme odhadnout skutečný počet vyrobených strojů mezi 20 až 40 kusy.

Výroba tak daleka nedosáhla plánovaných počtů z dokumentu z roku 1944. Za příčinu můžeme označit nedostatek základního a montážního materiálu, citovaný v záznamu z 6. dubna 1945. Ostatních částí, zejména hlavních, bylo v podniku relativně dost.

Verze Me 262A z LBB

Jediný záznam o produkované verzi se dochoval v souhrnné zprávě o 6-ti převzatých strojích Luftwaffe z ledna 1945, kde je zmíněna verze „A-2“.

Dokument ze 6.4.1945 o výrobě v LBB hovoří o tom, že stroje z tohoto podniku jsou dodávány bez závěsníků pod trupem. A nakonec, ukořistěný W.Nr. 501232, „žlutá 5“ z 9./KG(J) 6 (pokud přijmeme myšlenku, že série 501xxx pocházela z LBB) byl prokazatelně verze A-1a, ale s možností instalace závěsníků.

* Vše samozřejmě za předpokladu, že rozmezí 501192 - 501258 přidělil Mtt Regensburg skutečně pro kompletaci v LBB.

Pro vysvětlení těchto rozdílných dat se musíme obrátit do souhrnných plánů výroby Me 262, například k Flugzeug-Programm, Nr. 227/1 z 15.12.1944 nebo plánu produkce z 21. února 1945 („Notprogramm – Vorlage 26 v. 21.2.45).

Prvně uvedený dokument prozrazuje, že výroba stíhací-bombardovací verze Me 262A-2a nebyla od prosince 1944 plánována, respektive byla ukončena po 212. vyrobeném kusu. Druhý jmenovaný materiál (z dílny Mtt) se poněkud liší v celkovém čísle vyrobených A-2a (274 kusů), ale především upřesňuje, že posledních 7 kusů odešlo z Augsburgu v prosinci a 14 posledních z Regensburgu pak v listopadu 1944.

To znamená, že typ Me 262A byl od začátku roku 1945 sjednocen na verzi A-1a a stíhací-bombardovací A-2a („SSK“ – „Slacht-Schnell-Kampf“) zmizela z výroby. Z technického hlediska již nebyla třeba, protože A-1a už v tuto dobu mohla nosit závěsy pro pumovou výzbroj a tím se A-2a stala zcela zbytečná.

Změna se musela přirozeně promítnout i do výrobního programu LBB. Zmíněných 6 kusů Me 262A-2a převzatých Luftwaffe v lednu 1945 z LBB není s uvedenými údaji v rozporu. Stroje mohly být vyrobeny v listopadu-prosinci 1944, tedy ještě v době kdy se verze A-2a vyráběla a sestaveny v LBB až v lednu 1945. Stále musíme mít na paměti, že v LBB se Me 262 pouze sestavoval a veškeré části se vyráběly jinde.

Začátek prací v LBB, to znamená už zřejmě v prosinci 1944, tak byl spjat s variantou Me 262A-2a, jež záhy přešla k Me 262A-1a s úpravou pro upevnění závěsníků pod trupem. Krátká zmínka z 6.4.1945 o tom, že stroje z LBB jsou dodávány bez závěsníků potvrzuje, že je tyto Me 262 mohly skutečně nosit a potvrzují to také fotografie Me 262A-1a, W.Nr. 501232, „žlutá 5“ z 9./KG(J) 6.

Technické provedení Me 262A-1a z LBB

V LBB vyráběné Me 262A-1a představovaly standardní verzi typu. Z technického podhledu byla shodná s A-1a od jiných výrobců, v některých detailech se však lišila. Tyto drobné odlišnosti nám pak dávají možnost identifikace výrobce. Vedle již zmíněné specifické kamufláže, používaly zde sestavované Me 262A příděl s odlišně tvarovaným aerodynamickým vyboulením na krytu zbraní. Na místo kapkovitého tvaru zde byl jednoduchý obdélník. Mají je pouze stroje série 501xxx a také většina Avii S-92 a CS-92, tzn. českého provedení Me 262 sestavených po válce, pro jejichž výrobu byly z velké míry použity díly (především trupy) nalezené v LBB. Příděl s tímto provedením vyráběla pražská Avie (viz dále), o čemž svědčí výrobní štítek špice ve dvoumístné CS-92 dochované do dnešních dnů.*

Poválečné dokumenty programu Avia S-92, CS-92 odhalují, že čeští technici objevili rozdíly i ve vnitřním uspořádání dalších systémů strojů zajištěných v LBB (oproti letounům nalezeným například v Praze-Ruzyni nebo Žatci). Zmíněny jsou hydraulický a elektrický systém a také provedení palubních desek. Za základ pro S-92 bylo vzato provedení právě z kusů z LBB.

Tyto drobné technické rozdíly nehrály samozřejmě v masové produkci Me 262 žádnou roli. Přes tíživou situaci s materiály, dopravou a rozptýlením výrobních kapacit se podařilo dodržet jednotné provedení hlavních částí, které tak zůstaly zaměnitelné, bez ohledu na jejich výrobce. Me 262A-1a z produkce Leichtbau Budweis tak představoval běžné provedení tohoto proudového stroje.

Nasazení Me 262A z LBB

Do operační služby byly Me 262A z LBB odesílány prostřednictvím Fl.Ü.G. 1 z Prahy. Tři (čtyři) stroje se 26.4.1945 nacházely ve stavu JV 44 v München-Riem. Další, létaly u III./KG(J) 6 (minimálně pět kusů), alespoň čtyři stroje se dostaly k JG 7. Ověřené údaje jsou uvedeny v příložené tabulce. TABULKA str. 47

Tři Me 262A-1a z produkce LBB byly podrobně popsány v předchozí publikaci (Me 262 of KG and KG(J) units, JaPo 2010), další stroj, působící u 3./JG 7, je uveden v další části této studie.

* Jednomístná S-92, která je také součástí expozice Vojenského Leteckého Muzea v Kbelích, má příděl s kapkovitým provedením vyboulení, která nepocházela z výroby v Avii. Její výrobní štítek je jiný a mimochodem se shoduje se štítkem stejného dílu ze stroje W.Nr. 500200. Pocházel tedy skutečně od jiného výrobce a teorii o obdélníkovém tvaru vyboulení na špicích z Avie tak můžeme považovat za správnou. Je však třeba uvést, že se zřejmě jednalo o úpravu později produkovaných příděl. Avie udává výrobu celkem 335 kusů dílů, které odešlo k Messerschmittu v letech 1944-45 a pokud by nesly všechny obdélníkovou krytku, musely by se objevit na více Me 262. Tento technický rozdíl tak nebyl výsledkem práce LBB, ale subdodavatele příděl, pražské Avie.

Další významní dodavatelé programu Me 262 na českém území.

Vedle podniků FWE a LBB, které zajišťovaly kompletaci, opravy, případně úpravy Me 262, byla na českém území celá řada firem zapojených do výrobního programu Me 262. V následujícím textu zmíníme nejvýznamnější z nich, zabývající se dodávkami hlavních celků typu. Firmy nebyly svázány s jedním odběratelem a dodávaly své výrobky do více kompletačních center Me 262. Proto nebyly zmíněny dříve, jako přímí subdodavatelé FWE nebo LBB.

Špice

Celá přední část trupu tvořila jeden z hlavních výrobních celků Me 262. Úvahy o zapojení pražské Avie do její výroby existovaly už na konci roku 1943 a firma održela 11.11.1943 podklady pro výrobu. V lednu následujícího roku dorazila objednávka a začala se připravovat výroba. Šlo především o vyřešení dodávek materiálu, jeho uskladnění, potřeb energií, výrobního prostor a také požadavků na navýšení pracovní síly (ve stejném čase firma vyráběla cvičná Arada 96B). Uvedená témata provázela korespondenci mezi Avii, Mtt a RLM po celou první polovinu roku 1944. Plán výroby z 25. února 1944 požadoval dodávku prvních 24 kusů příděl v červnu a červenci. V březnu sice přišel materiál pro stavbu 115 příděl, ale stále chyběly profily, přípravky, dokonce i jednoúčelové stroje. Vzhledem k uvedeným potížím zažádala Avie ve stejném měsíci o odklad prvních dodávek na říjen, pokud slibovaný materiál nedorazí. Stále se opakovaly poznámky k nedostatku pracovních sil. Problémem zůstávala plná výroba cvičného Ar 96B, která vytěžovala Avii naplno a firma neměla kapacitu zavádět další produkci.

Plánovaná dodávka prvních kusů se samozřejmě splnit nepodařila a v dopise ze 4. srpna 1944 na Mtt Augsburg vysvětlovalo ředitelství Škodovky důvody. Práce na přídělích začaly, ale vyskytovaly se problémy s často přicházejícími změnami ve vnitřních konstrukcích a obdržené díly pro montáž, například podvozkové nohy, přicházely nekompletní. V červenci byla sice zkompletována jedna příděl, pro špatné svary však musela být rozsekána. Stále chyběly ohýbací šablony (muselo se ohýbat dle výkresů), ocelový plech ve svitcích (musel se používat tabulový) a neustále přicházely konstrukční změny. Žádost firmy o omezení jiné výroby (Ar 96B) a výstavby dalších výrobních ploch, přednesená na jednání Jägerstabu 28.6.1944, nebyla vyslyšena.

Na počátku srpna 1944 (8.8.1944) vznikl upravený plán výroby příděl pro „Fa. Skoda“, tzn. Avii. Změnily se termíny i požadované kusy, vše zřejmě na základě výše zmiňovaných potíží.

V polovině měsíce se v Avii sešel pracovní štáb Me 262. Tehdejší potíže vystihuje zápis:

„Jednání o výrobě a programu příděl Me 262.

Podklady pro schválení první příděl jsou připraveny a předány všem subdodavatelům a dalším výrobcům (firma Homan – pozn. autorů, správně by mělo být Homann; další výroba ocelových příděl firmou ve Wuppertalu). Vše je zkontrolováno a výkresy zaslány se změnami do výzkumného ústavu v Oberammegau (konstrukční kancelář Mtt Regensburg – pozn. autorů), kde budou zaneseny do základních výkresů.

Do 40. příděl chybí 20% materiálu do 100. příděl 33%. Shánění je neúspěšné. Avia marně žádá Messerschmitt o dodávky.

Pro velké serie nemá Avia kapacity ve výrobních plochách (v Protektorátě chybí 80% kapacit pro takovou výrobu). Může vyrobít maximálně 150 příděl měsíčně. Proto se počítá jen s předserií Bemí. Zatím objednané Bemí běží dál. Kromě dodávek chybí personál. Je přislíbeno 250 lidí.

Dojdou-li dodávky od Messerschmitta, pak bude možno vyrobít:

1944
srpen – 5 příděl
září – 30
říjen – 50
listopad – 75
prosinec – 100
1945
leden – 125
únor – 150“

Čísla se shodují s dříve citovaným plánem ze začátku měsíce.

O měsíc a půl později, najdeme v zápise z 21.9.1944 od Messerschmittu zmínku, že věci nespustují dle plánu. Byla komentována skutečnost, že firma Avia převzala v listopadu 1943 výrobu příděl za předpokladu, že má volnou kapacitu po omezení výroby Ar 96. Ale v březnu 1944 dostala produkce Ar 96 stupeň přednosti výroby stíhačů, takže došlo k souběhu obou úkolů.

Opět uvádí nedostatek materiálu, pracovních sil a prostoru. Firma se snažila řešit část problémů zapojením provozu v Josefodolu a pokud by se to podařilo, byla by schopna dodat následující počty příděl:

1944
září – 20
říjen – 40
listopad – 80
prosinec – 115
1945
leden 125
únor – 150.

Potíže, a nutno podotknout že neustále stejné, přetrvávaly.

V poloně října 1944 figurovala „Skoda-Werke, Prag“ v seznamu dodavatelů Mtt Regensburg. Vyrábět měla samozřejmě přídě, označené jako „262.F 106“.

Kdy přesně odešla první z přídílů z Avie nevíme. Poválečné materiály Avie hovoří o dodávce celkem 95 kusů přídílů v roce 1944, což s výše uvedenými plány příliš nekoresponduje.

Nicméně se to ve světle tvrzení firmy Avia (z března 1945) o dodání celkem 148 přídílů do 31.ledna 1945 jeví jako možné (tzn. 95 kusů do konce roku 1944 a 53 kusů v lednu 1945).

V únoru 1945 se opět upravoval plán na 120 ks v únoru, 200 ks v březnu, 250 ks v dubnu, 300 ks v květnu a dále 150 ks každý měsíc.

Přestože výroba Arada 96B skončila (jak zaznělo na poradě 24.3.1945), podařilo se ve skutečnosti odeslat v únoru 1945 50 kusů přídílů a v březnu 45. Pro dalších 35 chyběly podvozkové nohy, dalších 29 je bez výzbroje, kterou dodával Messerschmitt (z pohledu Avie). Zajímavá je poznámka že: „Problémy s materiálem začaly na jaře 1944. Objednaný došel jen ve 4 vagoncích v lednu 1945. Materiál je obstaráván a přivážen „v ruksacích“. Přídíl se sestává z 1028 položek vyráběných v Avii, 422 musí dodávat Messerschmitt. K 23.3.1945 chybělo k 856. přídílů 178 položek dodávaných 12 položek chybí do 300. přídě. Materiál se bral z výroby Ar 96 a byl vypůjčován od Junkerse. Částečně byl nahrazován jiným nebo byla provedena změna konstrukce.“ Avia po válce nahlásila expedici celkem 240 kusů přídílů v roce 1945. Celkem tak v pražské Avii vzniklo 335 ks přídílů Me 262, respektive tento počet byl odeslán do Mtt Regensburg.

Jak je patrné, celou dobu provázely výrobu potíže s dodávkami materiálu, kapacitou prostor a nedostatkem pracovní síly. Je to zároveň názorná ukázka, jaké problémy trápily celý německý letecký průmysl v posledním roce války a v čem byly nevýhody rozptýlené výroby.

Protože byla Avia uváděna v seznamech výrobců hlavních částí Me 262 pro Mtt Regensburg (19.10.1944 a 26.1.1945), předpokládáme, že přídě odcházely právě tam. Část produkce směřovala přímo do podniku LBB, který však byl také součástí Mtt Regensburg.

Avia vyráběla ocelové provedení přídě, tzn. z nestrategických materiálů. Jak je patrné z dříve uvedeného textu, nešlo o jednoduchý díl, ale kompletně vybavenou, funkční přední část stroje. A to včetně podvozku, výzbroje, vnitřního vybavení, atd. Při závěrečné montáži stroje měl být celý díl pouze namontován (a propojen) na trup a vše muselo fungovat.

Provedení přídě vyráběné v Avii je možné spatřit na Avii CS-92, zachované do dnešních dnů. Tovární štítek dílu jasně hovoří o jeho výrobcích a dává nám možnost porovnat informace z dobových dokumentů se skutečností. Přídíl byla vyrobena skutečně z ocelového plechu, což si vynutilo její záverečný nástřík základním odstínem RLM 02 kvůli antikorozní ochraně. Přídě tak odcházely z Avie „jednobarevně“. Aerodynamické vyboulení na krytu kanonu má u zachované části obdélníkový tvar (na rozdíl od běžného kapkovitého) a bylo nýtováno do vystříženého otvoru (kapkovité provedení mohlo být lisováno přímo na krytu nebo také nýtováno). Jednalo se zřejmě o zmiňovanou „místní změnu konstrukce“ a není jisté, zda jej měly všechny přídě z Avie. Rozhodně tomu tak bylo na konci produkce.*

Dodejme, že Avie nebyla jediným výrobcem ocelového provedení přídě (aby nevznikl dojem, že přídě z ocelového plechu musela pocházet z Avie). Stejně tak ji měly vyrábět (minimálně) firmy Homann ve Wuppertalu a Leichtbau G.m.b.H. v Českých Budějovicích. Protože je známa existence ocelové přídě, která nepochází z Avie (na stroji Me 262A-1a, W.Nr. 500200, dochovaném v AWM), musel nějaký jiný výrobce skutečně existovat.

Ocasní plochy

Kompletní ocasní plochy vyráběl podnik Sumag v Klösterle (Mířetice v Klášterci nad Ohří). Jeho kapacita čítala 600 sad měsíčně a do 6. dubna 1945 vyexpedoval 680 kusů těchto dílů. Problémem byl materiál, jehož množství v podniku, spolu se zásobami u Andersenwerke v Aši (viz dále), umožňovalo jen produkci dalších 1500 sad (což se z pohledu Mtt Regensburg jeví jako nedostatečné). 11. dubna je však zaznamenáno, že výroba byla přesunuta do Mühlendorfu.

Dalším byl podnik Neudeker Wollkammererei (NKW) v Nejdku, který stál

na počátku dubna před zahájením produkce (výroba „Heckleitwerk“). Velkým problémem už však byly dodávky materiálu a součástí. Firma proto podmiňovala zahájení výroby jejich dodáním z Regensburgu. V tom případě byla připravena dodat 2 sady do 11. dubna, 30 sad do 30. dubna a dalších 150 sad v květnu 1945. Zda se tak stalo nevíme a firma zřejmě žádný velký počet zádí nevyrobila.

Mnohem větším dodavatelem byl podnik Andersenwerke Auch (Aš). Ke 4.4.1945 už dokázala zkompletovat 1031 kusů sad, k další produkci však znovu chyběly některé díly. Konkrétně šlo o dřevěné náběžné hrany výškových od firmy Behr ve Wendlingenu, kam na konci března odjel organizovat jejich převoz kurýr. Předpokládalo se, že do 15. dubna přijde dodávka 140 kusů náběžných hran a v tom případě Andersenwerke garantoval výrobu 320 kusů ocasních ploch v dubnu. Další chybějící částí byly žebra. Ta už z Regensburgu odvezl kurýr, který však do 6.4.1945 nedorazil a podnik po něm pátral...

Kritickou situaci se Mtt snažil vylepšit změnami ve výrobních postupech a tak ve firmách Andersenwerke Asch, Sumag Klosterle a NWK zrušil například funkční testy vyráběných dílů. Předpokládalo se, že se zkoušky provedou až na místě závěrečné kompletace.

Zadní část trupu

Seznam přesouvanců výrob z 11. dubna 1945 uvádí u firem produkujících zadní část trupu („Rumpfhinterteil“ – část trupu od konce pilotního prostoru k ocasním plochám) podnik E. Model v Kraslicích („E.Model, Graslitz“). Jeho kapacita měla v té době být 220 sad měsíčně, ale opět musíme uvést, že se zřejmě jednalo o kapacitu teoretickou. O stejném závodě se zmiňuje i poválečný výsledek pracovníka FWE, který jej uváděl jako „Leichtmetall Emo, Graslitz“. Firma dříve vyráběla části draků pro letouny Junkers and Heinkel, ale v lednu 1945 už působila v programu Me 262. Pracovník však nevedl co bylo její výrobní náplní a nejspíše tak schopní potvrdit informace německého dubnového dokumentu. Nepodařilo se nám také zjistit ani příbližnou skutečnou produkci firmy.

Vana pilotního prostoru

Poměrně rozsáhlým dílem byla vana s pilotním prostorem, kterou pro Regensburg a montážní závod v Obertraublingu vyráběl podnik Mtt ve Františkově („Rumpfwannenausrüstung“ v závodě „Mtt, Franzensthal“, jak je uvedeno v dokumentu z 11.4.1945). Výroba dílu pro Me 262 zde probíhala od roku 1944 (předtím se zde kompletoval stejný díl, ale pro Bf 109) a kapacita místa měla být v dubnu 1945 500 sad měsíčně!

Rozhodně šlo o významného dodavatele, o čemž svědčí množství zajištěného materiálu po válce. Ještě v září 1946 a v červenci 1947 dokázal Štáb pro soustředování válečného materiálu zaznamenat ve Františkově například:

- 358 ks pilotních sedaček
- 217 palubních desek v různém stupni kompletace (s a bez zaměřovačů)
- dalších 200 ks palubních desek s umělým horizontem, variometrem, ukazatelem AFN, výškoměry
- 100 ks pozorovacích krytů (kryty kabiny ?)
- 180 ks postraních přístrojových panelů
- 3871 palubních přístrojů atd.

Vše to byla vítaná zásoba drahých dílů pro poválečný český letecký průmysl. Množství součástí zároveň svědčí a zaběhnutému systému výroby, takže v dubnu uváděná kapacita 500 ks van měsíčně nemusí být zcela nereálná. Skutečnost se však nepodařilo zjistit.

Motory

Na místě je třeba zmínit také podnik Jumo v Řekách u Semil. Nepatřil přímo do systému výroby Messerschmittu, ale byl součástí podniku Junkers, produkujícímu motory Jumo 004. Závod v Semilech je skutečně vyráběl a po válce se zde našlo 16 ks částečně sestavených, ale použitelných motorů a dalších 8 pravděpodobně ve vyšším stupni rozpracovanosti.* Dokonce ještě v přehledu stavu zásob paliva IX. Flg.K.(J) z 27. dubna 1945 se uvádí, že v Semilech jsou 3m³ paliva J2 a dalších 23m³ je na cestě. Palivo bylo nutné pro zkoušky motorů.

Bohužel neznáme ani plánované, ani skutečné počty produkovaných motorů.

* Protože právě obdélníkové provedení mají stroje ze série 501, víme že přídě přicházely do LBB z Avie.

* Vedle toho se zde nacházelo 119 ks motorů Jumo 211 pro Ju 88.

V následující části se zaměříme na konkrétní Me 262 vyšle z podniků FWE a LBB. Jejich posloupnost bude sledovat řazení v předchozích kapitolách.

FWE - opravené Me 262

Po obsazení továrny FWE americkými vojsky se v reálu téměř zničeného podniku našlo několik desítek draků poškozených Me 262, které sem byly zaslány na opravu. Z dochovaných fotografií vyplývá, že trupy ležely mezi halami č. 2 a 3 na volném prostranství, ale nemůžeme říci, že by to byla běžná praxe. Zřejmě se zde ocitly v rámci odklizení následků amerického náletu z 25. března 1945. Tři stroje můžeme identifikovat blíže a pokusíme se o rekonstrukci jejich původního zbarvení.

Me 262A, B3+CT, 9./KG(J) 54

Dle označení náležel tento letoun do stavu 9./KG(J) 54. Na jeho boku pod kabinou je patrný šikmý barevný pruh, poměrně časté označení jednotlivých Staffel jednotky. Podle systému barevného označování by, jak tento pruh, tak i písmeno „C“ měly být provedeny žlutou barvou, která byla vyhrazena právě pro 9. Staffel.

Stroj nesl standardní kamufláž Me 262 dřívější produkce s tmavě zbarveným hřbetem a hustými skvrnami obout tmavých kamuflážních barev na bocích. Vzhledem k odmontované přední části nevíme, zda nesl emblém jednotky, ale u třetí Gruppe to není pravděpodobné.

Me 262A, B3+IB(?), St. I./KG(J) 54

Velice podobné zbarvení s předchozím letounem nesl i tento stroj. Jeho individuální označení není zcela zřetelné, ale šikmý, barevný pruh na boku trupu je patrný. Dle posledního písmena v označení „B“, jej můžeme bezpečně zařadit do Stab I./KG(J) 54. Individuální označení, pravděpodobně „I“ by tak mělo být zelené.

První Gruppe měla téměř veškeré své stroje „ozdobeny“ emblémem jednotky. I když není tento na fotografii patrný, předpokládáme, že byl na obvyklém místě.

Me 262A, B3+DM, 4./KG(J) 54

Druhá Gruppe KG(J) 54 nedosáhla operační způsobilosti, i když její výcvik běžel od počátku roku 1945. Samozřejmě při přeškolování personálu docházelo k poškození i ztrátám technicky a uvedený Me 262 byl zřejmě jedním z nich.

Zbarvení tohoto Me 262 jej řadí mezi stroje z výroby Mtt Augsburg, někam do okolí sériových čísel 110500-600. Podobnou kamufláž, s tmavým trupem do poloviny jeho výšky a vlnovitým rozhraním, nesly například stroje W.Nr. 110567, „B3+CL“ ze 3./KG(J) 54, W.Nr. 110604 ze III./EJG 2 a také Me 262A-1a, „B3+BC“ ze St. III./KG(J) 54 vyfotografovaný v březnu 1945 na letišti Neuburg am Donau.

Opět není zřejmé, zda byl na bocích trupu emblém útvaru. II. Gruppe jej příliš často nepoužívala a tak jej nepředpokládáme ani v naší rekonstrukci.

FWE - vyráběné Me 262A-1a/U3

Zbarvování

Jak jsme uvedli v předchozí studii, pro zbarvování Me 262 byl na konci února 1945 vydán dokument „8-262A-1, Bl.3, Flugzeug – Zusammenstellung, Schutzanstrich-Hoheist-u. Kennung“ (23.2.1945). Materiál byl platný obecně pro veškeré Me 262 bez ohledu na verze, nicméně realita byla jiná.

Fotografie průzkumných Me 262 dokládají, že zbarvení těchto strojů bylo rozdílné od stíhacích verzí. Tento fakt je velice zajímavý, protože zbarvování sériově vyráběných letadel podléhalo předpisům a výrobní závod si nemohl jednoduše nějaké vymyslet. To ukazuje na skutečnost, že pravděpodobně nějaké nařízení o způsobu zbarvování průzkumných Me 262 existovalo, byť mohlo být vydáno jen ve formě slovního popisu (jako tomu bylo například v případě He 162). Není však možné, že by si jej určila samotná firma FWE. Na druhou stranu nelze vyloučit ani vliv Oblt. Braunegga, který minimálně komentoval vývoj průzkumné verze.

Na rozdíl od stíhacích, nosily průzkumné Me 262 kamufláž tvořenou jedním světlým odstínem na celém povrchu stroje, doplněnou na horních a bočních plochách hustou spleť tmavých, různě tvarovaných skvrn. Nejučtenější příklad zbarvení průzkumných Me 262 tvoří skupina strojů zanechaných v Lechfeldu. S velkou pravděpodobností náležely do III./EJG 2. Důležitý je však také snímek Me 262A-1a/U3, „bílá 2“ z NAG 1, zachycený v Zerbstu a také soubor fotografií stejného stroje po zničení v Bernburgu. Je to jediný fotograficky zdokumentovaný průzkumný Me 262 z jiné jednotky, než stroje z Lechfeldu.

Veškeré tyto materiály potvrzují, že kamufláž průzkumných Me 262 byla skutečně rozdílná od verzí stíhacích.

Provedení zbarvení však nebylo na všech strojích stejné, což by se u 33 vyrobených (převzatých) strojů dalo předpokládat, ale postupně se vyvíjelo. Část

strojů obdržela celoplošný nástřik světlým odstínem s hustou spleť skvrn dvou tmavých barev. Na zhotovení to byla poměrně náročná kamufláž, zabírající čas a vyžadující tři odstíny barev.

Pěkným příkladem je Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500???, zachycený na barevných fotografiích. Mimo zmiňovaný stroj, který následně obdržel označení „bílá 26“ a byl nalezen v Lechfeldu, mají tento způsob zbarvení i stroje „bílá 25“ a „bílá 27“. S ještě větší hustotou skvrn se setkáme u „bílé 2“.

Naproti tomu „bílá 29“, „bílá 30“, „bílá 33“ nebo „bílá 34“ měly skvrny tvořeny pouze jedním odstínem a navíc byly mnohem širší. Provedení kamufláže tak bylo jednodušší, vystačilo si s pouhými dvěma odstíny barev. Důvod je nasnadě – úspory v použitém materiálu i v čase výroby. V roce 1945 to bylo velice vítáno.*

V obou případech provedení kamufláží však platí, že stříkané vrstvy barev byly minimální, pouze aby překryly podkladový, kovový povrch. Společně jsou proto všem strojům prosvítající linie tmelených trupových spojů.

Ne zcela dořešenou otázkou zůstávají používané odstíny kamuflážních barev. Vzhledem k době výroby průzkumných Me 262A-1a/U3 lze předpokládat použití odstínů pro stíhací letadla, tzn. RLM 76 zespu a RLM 81, 82 (83) ze shora. Zmíněné barevné snímky havarovaného Me 262A-1a/U3 to však zpochybňují neboť ani jeden z tmavých odstínů není „hnědý“ tzn. RLM 81. Zde je nutné vrátit se do historie podniku FWE a připomenout, že hlavní náplní práce byly do poloviny roku 1944 opravy He 111 a He 177, tzn. bombardovacích typů. Práce na těchto strojích, dle vzpomínek pamětníků, skončily ze dne na den a jejich části byly jednoduše vytaženy mimo prostory výrobních hal a ponechány na volných prostranstvích areálu. V podniku zůstalo i ostatní vybavení a materiály používané při opravách, tzn. včetně barev, protože veškerý materiál náležel FWE (tzn. v podstatě RLM).

Tím se dostáváme k možnosti, že firma při kamuflování vyrobených (a zřejmě i opravovaných) Me 262 využila zásoby odstínů určených původně pro bombardovací letouny. To znamená RLM 65, 70 a 71. Barevné snímky havarované Me 262A-1a/U3 (W.Nr. 500100(?), později „bílá 26“) tuto teorii rozhodně nevyvracejí.**

Vysvětlení to je logické, ale na druhou stranu je známo, že logika v období válečného konfliktu nebyla často tím pravým důvodem k organizaci výroby. Zmíněné barevné snímky jsou sice důležitým vodítkem, ale identifikovat z nich přesný odstín nelze jistě. Zvolený způsob kamufláže a jejího provedení, to znamená hadovitě skvrny nástřikované s různou intenzitou na světlý podklad, to téměř vylučují. Výsledná barevnost je jiná, než odstín samotný. Při rekonstrukci barevných schémat průzkumných Me 262A-1a/U3 však nejméně podobu, při porovnání s barevnými fotografiemi havarovaného Me 262A-1/U3, dávala kombinace RLM 76 zespu a skvrny odstínů RLM 82 a 83. Skutečnost tak zřejmě mohla být ještě jiná, než by dávalo jakékoliv logické vysvětlení. Pro rekonstrukci zbarvení fotoprůzkumných Me 262A-1a/U3 jsme použili tři, výše zmíněné odstíny.

Další upozornění se týká letounů uschopněných po válce Američany. U všech strojů zanechaných v Lechfeldu a později používaných Američany, je nutné mít na zřeteli, že úkolem členů 54th ADS (Air Disarmament Squadron) bylo zajistit 15 letuschopných Me 262 pro zkoušky v USA. V areálu letiště byl vybrán jeden nepoškozený hangár, kde personál 54th ADS kontroloval vybrané letouny a v případě nutnosti je doplňoval o části z jiných strojů. Těch bylo v Lechfeldu dost (zpráva CIOS z května 1945 hovořila o 25-ti Me 262, z nichž bylo 6 v dobrém stavu) a byly používány jako zásobárna dílů. Použití různých krycích plechů bylo přitom tou nejjednodušší „úpravou“. Americký personál však, pod dohledem německých techniků, zvládl i výměny hlavních komponentů stroje, tzn. špicí nebo křídla.

Vzhled strojů v tomto období proto nereflektoval jejich stav při operační službě u III./EJG 2. O původním vzhledu můžeme proto mluvit jen u letounů, které nebyly uvedeny Američany do letuschopného stavu, to znamená „bílá 26“, „bílá 29“ a „bílá 33“

Me 262A-1a/U3, W.Nr.500275, „bílá 2“, 1./NAG 1

Stroj

Tento letoun byl vyfotografován na počátku dubna 1945 na letišti v Zerbstu, spolu s dalším Me 262A jednotky. Je to vzácný snímek průzkumného Me 262A-1a/U3 z NAG 1.

Jeho identitu nevědomky odhalila britská odposlouchávací služba, která 12.4.1945 zachytila depeši o zničení Me 262A-4, W.Nr. 500257, „bílá 2“ jednotky 1./NAG 1 na letišti v Bernburgu. Stroj nebyl schopen přeletu na jiné letiště a byl vyhozen do vzduchu vlastním personálem, aby nepadl do rukou nepřítele.

* Označit, přes veškerou logiku, popsání vzory kamufláží jako „úvodní“ (složitější) a „pozdější“ (jednodušší), ale pro příliš malý známý vzorek nelze.

** Zároveň si však uvědomujeme problematičnost identifikace odstínů barev z barevné fotografie.

Po obsazení letiště se na vraku vyfotografovalo několik spojeneckých vojáků a na jedné z fotografií je patrné sériové číslo. I když není identifikovatelné zcela zřetelně, je téměř jisté, že se jednalo o W.Nr. 500257. Z porovnání snímků „bílé 2“ ze Zerbstu a „bílé 2“ z Bernburgu je navíc zřejmé, že se jednalo o stejný stroj.

Z technického pohledu se jednalo o standardní Me 262A-1a/U3 se všemi příslušnými úpravami.

V těchto do sebe zapadajících datech však dělá problém záznam letového deníku Fw. Heinze Lohmanna ze dne 18.3.1945. Mezi 13:01 a 13:19 měl Heinz Lohmann provést zálet a přelet („Einflug + Überführung“) stroje W.Nr. 500275 z Obertraublingu do Neuburgu. Pokud by tomu tak skutečně bylo, jednalo by se o standardní stíhací Me 262 z produkce Mtt Regensburg a dokončovaný v Neuburgu. Pak by ovšem nemohl být upravován ve FWE na průzkumnou verzi.

Tento údaj prozatím nedovedeme vysvětlit. Nabízí se zpochybnění zápisu v deníku (navíc je zde takovýchto sporných zápisů více), ale nemáme o tom žádný jiný důkaz. Považujeme však za nutné tento rozpor zmínit.

Kamufláž

Na dostupných snímcích se stroj jeví jako téměř jednobarevný, při bližším pohledu je však patrné velké množství skvrn dvou odstínů. Intenzita světlejšího z nich je tak velká, že téměř překrývá světlý povrch a letoun se výsledně jeví jako tmavý. S takto hustými skvrnami se na žádném dalším Me 262A-1a/U3 nesetkáme.

Horní plochy dostaly stejný zbarvení.

Označení

Výsostné označení bylo provedeno ve zjednodušené formě, tzn. bílými úhelníky na horní straně křídla a trupu a spodní kříže tvořené jen černým jádrem. Černá svastika byla lemována bíle. Na všech strojích z FWE byla svastika vytvářena za pomoci šablony, zvlášť pro černé jádro a bílý lem. Jak jádro, tak i lem proto mají „barevné přerušeni“ v místech, kde je překrývaly části šablony.

Sériové číslo bylo umístěno pod VOP z obou stran. Tuto pozici mají všechny Me 262A-1a/U3 z FWE, takže si ji zvolila firma. Číslice jsou téměř stejné, vytvořené pomocí šablony černou barvou.

Taktické označení, bílá nelemovaná dvojka, bylo natřeno na obou stranách trupu před kabinou. Jeho pozice je tak zcela rozdílná od Me 262 ze stíhacích útvarů a zdá se, že to byla běžná praxe i v rámci dalších průzkumných jednotek.

Neobvyklým doplňkem byla barevná špička přídě s (pravděpodobně) černou, bílou a červenou částí. Mohlo se jednat o útvárové označení, ale nejsme schopni to ověřit. Jiný snímek Me 262A z 1./NAG 1 totiž není k dispozici.

Podobné označení, tzn. barevně označenou špičku stroje, nosily He 162A od JG 1. Fotograficky jsou zdokumentovány letouny „bílá 21“ v Ludwigslistu, „bílá 21“, W.Nr. 120221 v Lecku, „bílá 23“, W.Nr. 120230 v Lecku (snad stroj velitele JG 1, H. Ihledfelda) a „žlutá 11/bílá 20“, W.Nr. 120074 v Lecku. Označení strojů vysokými taktickými čísly (pokud vynecháme „žlutou 11“) s velkou pravděpodobností znamenalo letoun Stab/JG 1 a stejnou funkci zřejmě měla i černo-bílo-červená špička (pořadí od špičky stroje). „Žlutá 11/bílá 20“ byl letoun Staffelführera 3./JG 1, Karla-Emila Detmuntha, tzn. opět jednoho z velitelských kádrů útvaru. V případě jeho stroje však bylo pořadí barev přehozeno na červená-bílá-černá.*

Barevně zvýrazněný nos letounu tak byl, a opět musíme říci s velkou pravděpodobností, znakem strojů velitelských nebo ze štábních (Stab) částí jednotky.

Na základě této podobnosti můžeme vyslovit domněnku, že Me 262A-1a/U3, „bílá 2“ byla strojem velitele 1./NAG 1 nebo náležela přímo do Stab/NAG 1.

Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500???, „bílá 25“, III./EJG 2

Stroj

„Bílá 25“ je prvním z popisovaných strojů ukořistěných Američany v Lechfeldu. Výrazná tmavá skvrna na špičce prozrazuje, že letoun byl dříve vyzbrojen kanonem MK 108. Musel tedy sloužit u NAG 6, protože pouze několik Me 262A-1a/U3 z tohoto útvaru obdrželo tuto provizorní výzbroj (podrobněji viz popis „Bílá 26“). Předchozí použití u jiné jednotky potvrzuje také přetřené původní označení.**

Z NAG 6 byl stroj zřejmě předán do Lechfeldu ke III./EJG 2 a sloužil zde pro přeškolení pilotů na proudovou techniku. Někdy v březnu 1945 totiž obdržely průzkumné NAG 1 a 6 příkaz, k předání 14-ti Me 262 ke III./EJG 2 (záznam o této skutečnosti je až z 31.3.1945). V dokumentu

* Pro úplnost dodejme, že v Lecku byl zanechán i He 162A-1, W.Nr. 120095 „bílá 20“, který však barevně značení špičky neměl.

** Jeho sériové číslo není známé a ani jej nelze rozeznat na žádné fotografii. Jisté je pouze, že pocházel ze série „500???“.

o deset dní později, tj. 10.4.1945, je už uvedeno, že 11 strojů bylo skutečně odevzdáno. Předpokládáme, že jde právě o fotoprůzkumné Me 262 z větší části nalezené v Lechfeldu. Jak jsme uváděli, sloužily k přeškolení pilotů na Me 262 a snad právě tyto stroje byly používány především pro piloty z 1./NAG 13, nacházející se touto dobou v Lechfeldu. Nicméně létali na nich i jiní piloti, jak uvedeme později. Přestože se jednalo o speciální průzkumnou verzi, nebyl na to u III./EJG 2 brán příliš velký zřetel. Po pravdě řečeno, při výcviku to bylo skutečně jedno.*

S odsunem letecké techniky z Lechfeldu mezi 24. až 29. dubnem odešel i personál III./EJG 2 a 1./NAG 13. Většinu „průzkumné“ techniky III./EJG 2 však jednotka pravděpodobně zanechala v Lechfeldu, kde bylo Američany nalezeno minimálně šest kusů průzkumných Me 262A-1a/U3. Proč se tak stalo, nevíme, možná se jednalo jen o nedostatek pilotů k přeletu.

Mezi nimi byla i „bílá 25“, kterou po ukončení války a okupaci letiště Američany, pojmenoval personál 54th ADS „Connie My Sharp Article“. Po důkladných kontrolách a přípravách, spolu s ostatními Me 262, opustil letiště v Lechfeldu pod vedením Lt. R. Browna 10.6.1945 v 10:30 a odletěl na letiště v St. Dizier a následně Melun. Po letových demonstračních proudových Me 262 generálu Spaatzovi odletly stroje 30.6. 1945 do Cherbourg. Následovalo nalodění na letadlovou loď HMS Reaper a převoz do USA. Loď dorazila do New Yorku 31.7.1945. Ještě v Melunu, ale už v rámci Watson's Whizzers, obdržel označení „444“ a pozměněné jméno „Pick II“. Při zkouškách v USA nakonec létal pod označením FE-4012 a T2-4012. Dochoval se do dnešních dnů v Air Museum in Chino v Kalifornii, ale ve změněné podobě bez přídě s fotoprůzkumnou úpravou.

Kamufláž

Nejprve byl letoun kompletně nastříkán barvou s odstínem RLM 76. Horní plochy trupu, křídla a výškovky pak byly nastříkány nepravidelnými shluky skvrn RLM 82, přes které byly doplněny hadovitě skvrny tmavšího odstínu.

Pravděpodobně během amerických kontrol v Lechfeldu byly některé části letounu nahrazeny a nesly jiné zbarvení. Jednalo se o oba horní kryty a čelní prstence motorů a zřejmě také zadní prstence levého motoru. Na levé straně přídě je opravovaný spoj špičky-trupu, který byl přelepen světlou lepicí páskou.

Označení

Letový snímek „bílé 25“ v amerických rukou, ale s původním výsostným označením potvrzuje zjednodušenou formu křížů, tak jak bylo běžné u Me 262A-1a/U3 z FWE. Na snímku z Lechfeldu lze rozeznat i část technických popisů.

Jak jsme již uváděli, u NAG 6 nosil letoun jednociferné označení, které bylo u III./EJG 2 přetřeno obdélníkem tmavé barvy. Částečně přes tuto barvu natřel personál nové označení „bílá 25“. U všech průzkumných strojů ze III./EJG 2 bylo číslo tvořeno pouze bílým lemem. Je zajímavé, že takovéto označení nekorresponduje s ostatními stroji III./EJG 2. Je však možné, že šlo o „nový“ způsob označení strojů u III./EJG 2, zvolený pro tyto pozdně dodané letouny.**

Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500???, „červená S“, „bílá 26“, III./EJG 2

Stroj

Velice vzácně máme možnost pracovat hned s několika barevnými fotografiemi jednoho letounu, navíc doplněnými o další snímky z pozdějšího období.

Částečně rozeznatelné sériové číslo řadí tento Me 262A-1a/U3 bezpečně do produkce FWE a série 500???. Barevné snímky zachycují jeho starší podobu a v době poškození přední podvozkové nohy nesl provizorní výzbroj jednoho kanonu MK 108 ve špičce. Neměl žádné taktické označení,

* Už v lednu 1945 bylo plánováno přezbrojit 1. a 2./NAG 13 na Me 262 (3./NAG 13 měla z Bf 109 přejít na Ta 152H-10). 1. Staffel měla opustit své Bf 109 v dubnu a s Me 262 být operační v červnu, 2./NAG 13 ji měla následovat s měsíčním zpožděním. Proces ale zřejmě proběhl rychleji, neboť 1./NAG 13 měla sice ještě 26. března 1945 ve výzbroji Bf 109 (10 (6)), ale už je vedena ve stavu přezbrojování („i. Umrust.“). Lw.Kdo.West ve svém pozdějším hlášení o dislokaci jednotek z 19.4.1945 potvrzuje, že Stab a 1./NAG 13 jsou v Lechfeldu, kde prochází výcvikem na novou techniku (ostatní Staffel byly operační s Bf 109). V tuto dobu byla v Lechfeldu i III./EJG 2. 3. května 1945 hlásilo Lf.Kdo.6, že v Hirschingu byl letecký personál 1./NAG 13 včleněn do stavu 1.(F)/100. Jeho přeškolení na Me 262 se nakonec, vzhledem k vývoji válečné situace, nedokončilo.

** Pro úplnost dodejme, že známá čísla průzkumných Me 262 u III./EJG 2 jsou „bílá 25, 26, 27, 29, 30, 33 a 34“. Označení „bílá 35“ obdržel dvoumístný Me 262B-1a, W.Nr. 110639. Z letových deníků pilotů jsou potvrzeny i Me 262 „31“ a „32“, což by také mohly být průzkumné stroje. Nejisté je to u Me 262 s číslem „20“, protože „bílá 19“, ze stavu této jednotky, byla běžná Me 262A-1a (zůstala také zanechána v Lechfeldu). Je tak velice pravděpodobné, že personál III./EJG 2 zvolil pro označení průzkumných Me 262 ve svém stavu řadu číslic mezi bílou 25 – 34. Jednalo se tedy celkem o 10 strojů, což téměř koresponduje s údajem z dokumentu z 10. dubna 1945 o 11-ti předaných letounech z NAG 1 a 6. Ne všechny totiž musely být nutné průzkumné.

ale na zadní části trupu, pod výškovkami bylo červené písmeno „S“. To, jak známo, značilo letouny určené k výcviku. Dostupné dokumenty zmiňují 1. dubna 1945 poškození přední podvozkové nohy u Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500100 během přistání v Brandisu. Stroj byl opraven, ale 5.4.1945 při přistání v Burgu u Magdeburku opět selhal. Druh poškození zachycený na barevných snímcích odpovídá této události a s určitou pravděpodobností by se mohlo jednat o tento letoun. Jde však pouze o hypotézu.

Instalace kanonu napovídá, že stroj náležel do NAG 6 Oblt. H. Braunegga, který po celou dobu spolupráce s Mtt na vývoji průzkumného Me 262 prosazoval nutnost jeho vyzbrojení. Z popsanych důvodů nakonec sériové stroje vyzbroj neměly, ale u NAG 6 její technici do několika strojů provizorně namontovali jeden MK 108. Názor Braunegga ale nesdílelo velitelství průzkumného letectva. Například 2. března 1945 muselo velení NAG 6 upozornit svoji 2. Staffel na příkaz velitele průzkumného letectva, že „do začátku výroby fotoprůzkumné verze s vyzbrojí 2 x MK 108, budou stroje létat bez vyzbroje a provizorní vyzbrojování jedním MK 108 musí přestat!“ Typický střet názorů velitelství a operačního personálu. A typické řešení... Minimálně čtyři Me 262A-1a/U3 však vyzbroj jedním MK 108 obdržely („bílá 3“, „bílá 25“, „bílá 26“ a „bílá 30“) a tento letoun byl jedním z nich. Protože šlo o kus určený k výcviku, můžeme jej s opatrností spojit s rozhodnutím Gen. Qu. z 27. února 1945 o přidělení jednoho kusu „A-4 Schul“ do NAG 6. Mohlo by se jednat právě o tento stroj.

Podle charakteristického zbarvení se podařilo identifikovat stroj mezi vraky Me 262 v Lechfeldu po skončení války. V této době už nesl označení „bílá 26“ a byl součástí III./EJG 2. Červené „S“ pod výškovkami bylo nečitelné, nicméně stále na místě a kanon MK 108 zmizel. Příkaz velitele průzkumného letectva byl splněn. Celá špička přídě byla zřejmě vyměněna (nebo pouze zaslepen otvor po hlavní kanonu) a následně ze shora přestříkána tmavým odstínem. Skvrny stejného odstínu se objevily také na bocích přídě. Vyměněn, resp. nahrazen, byl i horní kryt na špičce, dříve sloužící jako přístup k provizorní vyzbroji.

„Bílá 26“ nebyla mezi stroji odvezenými na zkoušky do USA, takže zřejmě skončila na šrotišti přímo na letišti v Lechfeldu.

Kamufláž

Celý povrch letounu byl nastříkány RLM 76, na horních a bočních plochách doplněný nejprve nepravidelnými shluky skvrn RLM 82. Na ty byly následně nastříkány hadovité skvrny RLM 83 a dosti složitých tvarech. To je dobře patrné právě z barevných fotografií. Skvrny byly stříkány bez jakéhokoliv vzoru a také s různou intenzitou, takže výsledek byl velice rozmanitý. Také je patrné, že jejich tvary částečně záležely na dostupnosti povrchu při stříkání. Vzhledem ke způsobu stříkání kamufláže na sestavený stroj se hadovité skvrny „vyhýbají“ obrysu letounu a náběžné hrany křídel, výškovek, ale i kýlovky zůstaly světlé.

Už v době havárie byla kamufláž některých místech sedřena až na kov a prosvítaly zde vytmelené linie. Zejména horní plocha křídla, v pochozích místech, vykazovala značné poškození.

Po úpravě stroje vyjmutím provizorního kanonu dostala špička přídě ze shora tmavý nátěr, zřejmě RLM 81. Na boky přibýlo i několik skvrn stejné barvy. Nový horní díl nesl jednolitý nástrík světlejším odstínem, snad RLM 02. Pravděpodobně ve stejnou dobu byl částečně opraven i nástrík na bocích trupu, přesně v místech jeho dřívějšího poškození.

Označení

Zjednodušená forma výsostného označení na horních a bočních plochách byla standardem. Svastika měla černé jádro s bílým lemem a opět jsou patrná „přerušení“ barev v místech překrytých šablonou. Pečlivě byly provedeny technické popisky na povrchu stroje. Jsou natřeny na kamufláži, z čehož jasně vyplývá, že kamufláž byla zhotovena ve FWE. Jejich podoba je uvedena na kresbě a je odvozena z fotografií. Za zmínku stojí čtyři černé obdélníčky vlevo před kabinou, které byly zřejmě výrobním štítkem stroje. Jsou identifikovatelné i na dalších průzkumných Me 262A-1a/U3. Na tomto stroji je zde však navíc patrný červený nápis. Snad se jednalo o datum dokončení přestavby a s rezervou jej můžeme interpretovat jako 10.2.1945.*

Na starších fotografiích je stroj zachycen bez označení, pouze s červeným písmenem „S“ pod VOP. Po přidělení ke III./EJG 2 obdržel číslo 26 na boky trupu před kabinu, tvořená bílým lemem. Bylo natřeno rukou, což je patrné z detailních snímků.

Zajímavostí je červeně-hnědá základna DF antény. Zůstala bez nátěru v barvě materiálu, tzn. bakelitu.

Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500098, „bílá 27“, III./EJG 2

Stroj

Sériové číslo letounu je patrné na fotografii a s jistotou rezervou jej lze

identifikovat jako 500098. Jednalo se tak o jeden z prvních průzkumných Me 262A-1a/U3 a letoun stejného čísla zalétal Bernhard Richter 2. a 3. února 1945.*

Do amerických rukou se dostal v Lechfeldu. U 54th ADS obdržel jméno „Joanne“ a po kontrole a nezbytných opravách odletěl z Lechfeldu 10.6.1945 v 9:30 pod vedením Capt. F. Hillise. Později dostal jméno „Cooke VII“ a číslo „666“ (Watson's Whizzers). Byl zničen při havárii dne 19.8.1945 u Pittsburgu, pilot Lt. Ken Holt zůstal nezraněn.

Kamufláž

Na světlý podkladový povrch (RLM 76) byla nastříkána hustá spleť skvrn střední tmavé barvy, která byla následně doplněna tmavými hadovitými skvrnami. Na přídě stroje obě tmavé barvy téměř překryly spodní RLM 76, zatímco na ocasní části světlá často prosvítala. To bylo způsobeno především různou intenzitou skvrn RLM 82.

Stejně zbarvení neslo i křídlo ze shora a boky motorů. Čelní prstence motorů byly v barvě kovu, ale, stejně jako boční kryt pravého motoru, to byl výsledek „sestavování“ stroje z různých částí jiných Me 262 americkými mechaniky během příprav na transport do USA.

Označení

Běžné výsostné označení bylo na obvyklých místech a ve standardním provedení průzkumných Me 262. Pečlivě byly provedeny i technické popisky, což dokládají fotografie.

V době působení v Lechfeldu nesl stroj označení „bílá 27“, vyvedené na bocích přídě. Žádné jiné nebo předchozí označení není patrné.

Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500853, „bílá 29“, III./EJG 2

Stroj

Letoun nesl nevyšší známé sériové číslo z fotoprůzkumných Me 262A-1a/U3. Předpokládáme tedy, že šlo o relativně nový stroj, dodaný z Chebu přímo do Lechfeldu. Američané jej nezařadili mezi letouny určené ke zkouškám, takže skončil jako šrot přímo na letišti. Jeho snímky, po stažení z plochy před hangárem, to potvrzují.

Kamufláž

Tento Me 262 nesl dvoubarevné zbarvení. Jeho provedení na trupu je patrné na detailní fotografii, kde je zároveň dobře vidět prosvítající tmel pod kamuflážními barvami. Spoj špičky-trupu byl opět přelepen páskou a navíc přetřen tmavou, pravděpodobně zelenou, barvou.

Hadovitá kamufláž kryla i boky motorových gondol. Obdobně bylo na horní straně zbarveno i křídlo a VOP.

Označení

Výsostné označení odpovídalo zvyklostem ve FWE. Na jedné z fotografií je viditelný i spodní kříž na křídle, ve zjednodušené formě tmavého jádra.

Sériové číslo je u tohoto stroje natřeno pod VOP, ale číslicemi o menší velikosti. Je možné, že došlo k jeho záměrnému zmenšení nebo použití jiných šablon. Zda to mělo být pro následující stroje běžné, však nevíme.

Bílé číslo „29“ vyvedené pouze ve formě lemu odpovídalo ostatním strojům ze III./EJG 2.

Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500??? „bílá 30“, III./EJG 2

Stroj

Letoun byl nalezen Američany v Lechfeldu s označením „bílá 30“ a vybrán jako jeden ze zkušebních kusů převeznených do USA. Ještě v Lechfeldu obdržel jméno „Marge“ (od 54th ADS) a základnu opustil 10.6.1945 v 10:45 pilotovaný bývalým továrním pilotem Messerschmittu Karlem Baurem. U Watson's Whizzers dostal označení „222“ a pojmenování „Lady Jess IV“. Jeho kariéra skončila havárií 7. listopadu 1945 u Patuxent.

Jeho sériové číslo není známo, rozhodně však pocházel z produkce FWE. Na snímku z demontáže špičky, prováděné po válce Američany, je patrná oprava na horní části špičky stroje. To by mohlo znamenat zaslepený otvor po dřívější, polní montáži kanonu MK 108. Bohužel, snímek není tak kvalitní, abychom byli schopni toto plně potvrdit.

Kamufláž

Minimální počet fotografií v původním zbarvení alespoň potvrzuje, že letoun nesl standardní kamufláž průzkumných Me 262A-1a/U3 tvořenou skvrnami jednoho tmavého odstínu na podkladu světlé barvy. Místo dřívější možné instalace hlavně kanonu bylo po zaslepení přetřeno světlým odstínem, zřejmě RLM 02.

Označení

Vzhledem k běžné kamufláži bez zřejmých výjimek, předpokládáme také standardní provedení výsostného označení.

* Sériové číslo je umístěno na standardním místě pod výškovkou, jako na ostatních průzkumných strojích.

* V letovém deníku Richtera je však uvedeno pouze poslední trojčíslí sériového čísla, které lze navíc interpretovat v prvním případě také jako „078“ a ve druhém jako „798“.

Taktické označení tvořila bílá „30“, která však byla natřena na skvrně tmavě barvy. To prozrazuje existenci nějakého dřívějšího označení a to znamená i zřejmě službu v jiné jednotce. Vezmeme-li v úvahu dříve zmiňovanou možnost provizorní montáže MK 108, jeví se jako pravděpodobným předchodím uživatelem NAG 6. Prozatím o tom však nemáme další důkaz.

Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500539, „bílá 33“, III./EJG 2

Stroj

Jeden z nejlépe fotograficky doložených průzkumných Me 262A-1a/U3 také zůstal na letišti v Lechfeldu. Protože známe jeho sériové číslo, W.Nr. 500539, můžeme odhalit i několik podrobností z jeho předchozí historie. Zálet uskutečnil Franz Oeller v Chebu 16. března 1945 od 16:44 do 16:56. Dvanáctiminutový let zřejmě odhalil nějaké závady, protože o tři dny později, 19.3., usedl Oeller do kabiny znovu. Mezi 11:25 a 11:45 proběhl další, tentokrát půlhodinový, let a vše bylo v pořádku. Stroj byl převzat Luftwaffe. 22. března jej Alfred Brück (Fl.Ü.G. 1) přelétl mezi 16:20 a 16:42 z Chebu do Lechfeldu. Vzhledem k datu předpokládáme, že zde stroj přešel přímo do stavu III./EJG 2 a sloužil jen pro výcvik pilotů.

Další záznam o stroji lze nalézt v letovém deníku Uffz. Walthera Köneho. Zkušební pilot s jednadvaceti sestřely, příslušník 6./JG 11, byl vybrán na přeskolení na Me 262. Do začátku dubna 1945 létal operačně na Bf 109, například ještě 3.4.1945 prováděl doprovodnou akci, při které se střelil v souboji s Jakem 9. Už 16. dubna však letěl v Lechfeldu s Me 262 „33“ na cvičném 25-ti minutovém letu. Na stejném stroji přidal v tento den dalších 35 minut a do třetice pilotoval Me 262 s označením „20“. Předpokládáme, že se jednalo právě o „bílou 33“, W.Nr. 500539.

Po válce zůstal stroj na letišti a byl nalezen v charakteristické pozici „na nose“, po kolapsu přední podvozkové nohy. Zda to byl následek havárie při výcviku, práce německého personálu opuštějího Lechfeld*, nevíme. Letoun byl sešrotován nebo zničen spolu s ostatními zanechanými stroji.

Kamufláž

Na podkladový světlý odstín byly naneseny silně skvrny jednoho tmavého odstínu. Jejich hustota, daná především „divokými“ tvary, byla značná, takže výsledek působil dojmem tmavého stroje se světlými skvrnami. I zde jsou pod kamufláží patrné stopy tmelu na trupových spojích. Tmavá lepicí páska (nebo páska přetřená tmavou, zřejmě zelenou, barvou) kryla spoj špiče-trup.

Tento stroj zřejmě nejlépe reprezentuje původní německé zbarvení, včetně jeho provedení na motorových krytech.

Označení

Výsostné označení odpovídalo provedení z FWE. V černém jádru svastiky a bílém lemu jsou zřetelné barevná přerušení, způsobená přikládáními šablonami.

Sériové číslo bylo natřeno z obou stran pod VOP.

Detailní snímky odhalují i některé z technických popisek. Jejich zhotovení bylo i na konci března 1945 ve FWE nezbytnou částí výroby stroje.

Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500???, „bílá 34“, III./EJG 2 / Aufklärungskommando Me 262

Stroj

„Bílá 34“ nebyla jako jediný letoun III./EJG 2 nalezena v Lechfeldu, ale u dálnice u Brunnthalu. Celá část dálnice mezi Rammersdorfem (Mnichov) a Hofoldingerským lesem byla uzavřena a u města Brunthal byly podél ní vybudovány stojánky. Z dálnice, na které byl dobetonován střední pás, operovaly Me 262, z nichž některé zde zůstaly až do konce války. Jmenujme například W.Nr. 111685, „9K+FH“ (JV 44, ex-KG 51), W.Nr. 111617, „bílá 9“ (III./EJG 2) nebo „W.Nr. 170071, „bílá 2“ (III./EJG 2, ex-Ekdo. 262). Dalšími byly např. W.Nr. 111747, některé v nedokončeném stavu (nebo alespoň bez nátěru). Mezi zanechanými stroji byla i „bílá 34“.**

Po skončení války byly některé letouny dovečeny na shromaždiště techniky u Hofoldingerského lesa (zřejmě na dočasném letišti u Brunnthalu) a s „bílou 34“ se zde ocitly i citované „bílá 9“ a „9K+FH“.

Další Me 262 se nacházely i na letišti v Neubibergu, okolo jehož západního konce procházela zmiňovaná dálnice Mnichov – Salzburg. Neubiberg (v současné době část Mnichova) je vzdálen 7,5 km jiho-západně od letiště München-Riem a po skončení války zde zůstaly především Messerschmitty Bf 109 z II./JG 52*** a Focke-Wulfy Fw 190 z II./SG 10. Ty sem však přiletěly až těsně okolo 8.5.1945. Na základně se však nalézaly i Me 262, například W.Nr. 110376, „bílá 7“ z III./EJG 2 a nedokončený(?) W.Nr. 111728

* nebo amerického personálu obsazujícího Lechfeld

** Severně od Brunnthalu vznikla ještě jedna přistávací plocha, kterou však využívaly jiné typy letadel.

*** Viz „Messerschmitt Bf 109G-10/U4 production and operation service, JaPo 2004.

Pokud porovnáme známá sériová čísla Me 262 z Neubibergu a Brunnthalu se seznamem technicky z 26.4.1945 z „Fl.Horst München-Riem“ je patrné, že mimo W.Nr. 111685 v něm není ani jediný. Seznam tak obsahoval jen stroje přímo na mnichovském letišti, ale žádný ze 7 km vzdáleného Neubibergu nebo o 6 km vzdálenějšího Brunnthalu. A je zde ještě jeden společný prvek mnoha Me 262 z těchto lokalit – nezanedbatelné množství jich pocházelo ze III./EJG 2.

Vysvětlení by se mohlo skrývat ve faktu, že letiště v Neubibergu a přílehlou část dálnice u Brunnthalu, využívala jako svoji základnu III./EJG 2. Ta dlouho působila na letišti v Lechfeldu, ale mezi 21. až 24. dubnem jej musela opustit (spolu s ostatními jednotkami, tzn. JV 44, 1./(F) 100 a další technika). Její úkol byl jiný, než operační nasazení (byť pod vedením Heinze Bära k němu neoficiálně docházelo) a proto se zřejmě neusadila přímo v München-Riem, ale v Neubibergu a na dálnici u Brunnthalu. Vyloučené však není ani využívání obou základen oběma útvary dle momentální potřeby.

Zdá se tedy, že III./EJG 2 operovala po přesunu z Lechfeldu z dálnice u Brunnthalu a zde zanechané Me 262 tak ve většině (pravděpodobně mimo nedokončené kusy) náležely k této jednotce.* Jedinou výjimkou je zmiňovaný „W.Nr. 111685, „9K+FH“, který byl ve zprávě z 26.4.1945 jasně označen jako stroj JV 44. Co se s ním však dělo do odsunu JV 44 z München-Riemu nevíme, navíc musíme brát v úvahu i možnost operací JV 44 z této provizorní plochy.

Tímto způsobem se „bílá 34“ dostala na dálnici u Brunnthalu a nepochybně se jednalo o další stroj III./EJG 2.

V této souvislosti je velice zajímavé vydání rozkazu Lfl.Kdo.6 z 27.4.1945. Lfl.Kdo.6 v něm nařizuje vytvořit ze zbytků, bez rozkazu zrušené, 1./NAG 13 tzv. „Aufklärungskommando Me 262“. Mělo používat veškeré průzkumné Me 262 přidělené k EJG 2 (tzn. ke III./EJG 2) a Lfl.Kdo.6 si tak evidentně chtělo vytvořit svůj průzkumný útvar vyzbrojený proudovou technikou (dosud žádný nemělo a k proudovým strojům se „dostalo“ teprve pohlacením Lfl.Kdo West a Lfl.Kdo 4 dne 26.4.1945). V den vydání rozkazu už III./EJG 2 operovala z Mnichova, resp. Neubibergu nebo Brunnthalu a jejím jediným známým průzkumným Me 262 zde byla právě „bílá 34“. Je samozřejmě otázkou, zda vůbec „Aufklärungskommando Me 262“ začalo operačně fungovat a zda nějaký bojový let „bílá 34“ vykonala.

S velkou pravděpodobností byla „bílá 34“ při výcviku pilotů v Lechfeldu poškozena a zaslána na opravu. Není jasné kam, nabízí se jeden z opravárenských podniků, například FWE v Chebu, ale je možné, že oprava proběhla přímo v Lechfeldu. Při ní došlo, zřejmě v důsledku většího poškození, k rozhodnutí o demontáži špiče s kamerovým vybavením a byla nahrazena standardním stíhacím provedením. Tento krok se jeví logický, protože špiče s úpravou pro kamery byla „nedostatkovým“ dílem a mohla být využita u nového stroje (pokud samozřejmě nebyla poškozena také ona). Pro účely výcviku nebyla nutná a mnohem více se uplatnila v původní roli. Po opravě tak „bílá 34“ představovala běžný Me 262. Zároveň je to dobrý příklad využití existujícího draku při opravě a to včetně původních částí na jiném stroji.**

Mimo špiče, bylo vyměněno celé křídlo, které navíc nedostalo ani kamufláž. Také motory a jejich krycí plechy evidentně pocházely z různých zdrojů. Z původního letounu tak zůstal jen trup bez špiče, včetně výškovek. Z toho je zřejmé, že poškození se týkalo především křídla, možná v důsledku nouzového přistání.

Zmíníme však ještě druhou možnost „vzniku“ této podoby „bílé 34“. Nelze vyloučit, že letoun sestavily po válce americké týmy techniků, pátrající po nepoškozených částech Me 262 pro operaci „Lusty“, tzn. zajištění určitého počtu letuschopných Me 262 pro zkoušky v USA. Jak jsme již uvedli, práce probíhaly na letišti v Lechfeldu, kde Američané uschopnili i několik průzkumných Me 262.

Toto vysvětlení však není podpořeno žádnými důkazy o tom, že by Američané, mimo pátrání po motorech, pneumatikách a dalších náhradních částech, demontovali a opět sestavovali celé stroje mimo letiště v Lechfeldu. Me 262 v Lechfeldu byly opravovány pomocí dílů z jiných Me 262 přímo na letišti a další části z jiných míst se využily především jako zásoba náhradních dílů pro zkoušky v USA. Nemělo smysl, aby nějaký Me 262 opět sestavovali do kompletního stavu, včetně všech krycích plechů.***

* Po pravdě řečeno, po opuštění Lechfeldu už s velkou pravděpodobností žádné lety a už vůbec ne výcvik u III./EJG 2 neproběhly. Dostupné letové deníky pilotů jednotky buď končí v polovině dubna 1945 nebo pokračují přelety Me 262 na jiné základny. Výcvik pilotů už zde zřejmě neprobíhal.

** Zde zmíníme podobný případ „černé 1“ ze 8./KG(J) 6, popisovaný v minulých studiích.

*** Dokonce i kdybychom připustili možnost „zácviku“ amerického personálu pro práci pozemní obsluhy, tzn. i demontáže a opětné montáže Me 262, nemusela by být „cvičná pomůcka“ sestavována zpět do všech detailů. Navíc by bylo rozhodně výhodnější provádět tento „výcvik“ v Lechfeldu (kde se tak dělo) a ne v 60 km vzdáleném Neubibergu.

Přikláníme se proto k teorii, že „bílá 34“ zachycená na fotografiích je v původním, německém stavu, tak jak sloužila u III./EJG 2.

Kamufláž

Původní části letounu, tzn. trup bez špice a VOP, měly standardní kamufláž fotoprůzkumných Me 262, tvořenou světlým podkladem a tmavými hadovitými skvrnami jedné tmavé barvy. Připojená špice nesla jednotlivý tmavý nástrík tmavou RLM 81 s lehce přestříkanými plochami RLM 82. Na spodní straně prosvítal nástrík základní RLM 02, ale bylo to skutečně jen na úzkém pásu spodku.

Z trupu byly odstraněny aerodynamické přechody vyboulení krytů kamer a prostor pod nimi zůstal v barvě kovu. V něm byly dobře patrné linie přetmelených nýtů a chyběla také kruhová, plátěná záslepka přístupu ke šroubu aretace úchytu nádrže. Na mnohých fotografiích je kovový povrch v této části tmavší (v důsledku odrazu světla) a vytváří dojem „skvrn“.

Křídlo bylo zcela nové, bez kamuflážního nástríku s viditelnými vymezenými liniemi nýtů v náběžné části profilu. Křídélka, klapky a sloty nesly nástrík základní RLM 02, tak jak to bylo běžné. Levý koncový oblouk pochází z jiného stroje, protože nesl standardní kamufláž.

Krycí plechy motorů byly sestaveny z různých částí, původních, nových, ale také z jiných strojů. Jejich zbarvení tak vzájemně nesouhlasí.

Taková různorodost a nejednotnost zbarvení je výjimečná a nebyla by možná, pokud by stroj prošel standardním procesem opravy. Jednalo se tak buďto o nouzové řešení místních dílen v Lechfeldu, nebo o nedokončenou opravu, po které by správně následovalo ještě sjednocení kamufláže. To už nejsme schopni určit. Nové křídlo by bylo k dispozici jak v místě řádných oprav, např. ve FWE v Chebu, tak i v Lechfeldu, kde byly zkušební jednotky.

Označení

Výsostné označení zůstalo zachováno na trupu, včetně charakteristické svastiky vytvořené pomocí šablon. Křídlo nemělo označení žádné.

Technické popisky na povrchu stroje byly na trupu zčásti původní, dle provedení z FWE a na špici dle provedení Mtt Augsburg. Špice tak musela pocházet z jiného konkrétního letounu a nejednalo se o náhradní díl. Na křídle popisky samozřejmě chyběly, kryty motorů z jiných letadel si je s sebou samozřejmě přinesly.

Letoun si i po opravě stále zachoval původní označení „bílá 34“, provedené běžnou formou jednoty.

LBB

Me 262A-1a, W.Nr. 501221, „žlutá 3“, 3./JG 7

Stroj

Mimo Me 262 uvedené v předchozí publikaci, je „žlutá 3“ dalším identifikovaným letounem z produkce LBB. Dobře viditelné číslo 501221 je jasné řadí do produkce Mtt Regensburg, závodu Leichtbau Budweis. Jeho kariéra skončila 21. dubna 1945 u Klötze, kdy se stal obětí spojenecké protiletadlové palby. Stroj připadl na konto příslušníků US Army „C“ Battery, 559th Anti-Aircraft Artillery Battalion, 19th Anti-Aircraft Group.

Přes zásahy protiletadlovou palbou provedl pilot nouzové přistání. Letoun při něm sice zcela zničil, ale zároveň se ukázala robustnost celé konstrukce. Střední část trupu s prostorem pilota zůstala relativně v pořádku a letec byl zajat. Bohužel jeho jméno není známo a o jeho dalších osudech nevíme nic.

Nabízí se předpoklad, že letoun startoval z Prahy-Ruzyně, protože pocházel ze stavu 3./JG 7, která v této době sídlila právě v Praze-Ruzyni, ale místo sestřelu je od této základny značně vzdáleno (asi 350 km severozápadně). Navíc v tomto období už všechny Me 262 operující z letišť na českém území (tzn. stroje St., I. a III./JG 7, I./KG(J) 54, III./KG(J) 6) zasahovaly především proti pozemním cílům na východní frontě v okolí Drážďan. Tento prostor je však od místa havárie vzdálen téměř 250 km jiho-východním směrem.

Nemůžeme vyloučit navigační omyl pilota a jeho následný sestřel, ale více pravděpodobná se jeví možnost, že „žlutá 3“ byl jedním ze strojů I./JG 7, který do Prahy nikdy nedorazil. Okolnosti dosti neuspořádaného přesunu proudových jednotek ze základny západně od Berlína jsme popisovali v minulé studii. Tam jsme zmínili, že se do pražského prostoru rozhodně nepřesunuly všechny letouny, některé zůstaly i se svými piloty na původních letištích a následně různě přelétaly z místa na místo. „Žlutá 3“ tak zřejmě startovala ještě z letiště Brandisu nebo Alt-Lönnewitz.

Záznamy operační činnosti JG 7 z této doby chybí a nepodařilo se nám ani zjistit, který z pilotů JG 7 „žlutou 3“ vedl na jejím posledním letu. Ani spojenecké záznamy totiž nezmiňují jeho jméno.

Kamufláž

Zbarvení letounu odpovídalo zvyklostem v LBB, resp. místnímu výkladu jednotných předpisů o zbarvení Me 262. Trup kryla ze shora pole RLM 81 a 82 a barvy zasahovaly přibližně do dvou třetin výšky trupu. Byly ukon-

čeny vodorovnou nepravidelnou linií a spodek trupu byl nastříkan RLM 76. Svislá ocasní plocha nesla skvrny obou horních barev a její náběžná hrana byla nastříkána jedním tmavým odstínem. To je jedním z charakteristických znaků provedení kamufláže Me 262 z LBB.

Horní plochy kryly odstíny RLM 81 a 82 v předpisovém schématu, s vlnovitou dělicí linií na náběžné hraně křídla i VOP. Spodní plochy pak znovu nesly nástrík RLM 76. Stejná pravidla platila i pro motorové gondoly, doplněné o výrazné skvrny RLM 81.

Použití RLM 76 na spodních stranách trupu, křídla a VOP bylo nestandardní. Předpis totiž ponechával tyto plochy bez nástríku, pouze s přetmelenými liniemi panelů a linií nýtů.

Zajímavým detailem jsou stopy horního tmavého odstínu na směrovce, ohraničené obrysem výškovky. Vznikly při střikání horních ploch výškovky a potvrzují, že kamufláž se aplikovala na sestavených ocasních plochách (nebo celém stroji), bez zakrývání okolních částí.

Označení

Výsostné označení tvořily bílé kříže na trupu, černá, bíle lemovaná svastika na SOP, standardní bílé kříže na horní ploše křídla a černé, bíle lemované kříže na spodní ploše křídla. Tato kombinace je pro LBB charakteristická. Nicméně upozorňujeme na naprosto rozdílné pozice křížů na levé a pravé straně trupu.

Detailní fotografie ukazuje, že sériové číslo 501221 bylo zhotoveno ručně přes šablonu a nacházelo se na obou stranách SOP. Stejně tak byly dle předpisu pečlivě natřeny technické popisky. Za zmínku stojí tmavé (šedé?) zbarvené vnitřky výstřelných kanálů kanonů, zřejmě standard strojů vyrobených v LBB.

Žlutá, nelemovaná trojka byla jediným označením letounu a odpovídala zvyklostem označování letounů u JG 7. I taktické číslo, stejně jako trupové kříže, mělo z každé strany jinou pozici a nalevo nebylo navíc ve zcela svislé poloze. Předpokládáme, že stejná číslice byla natřena i na předním krytu příďového podvozku, pro rychlejší identifikaci letounu na zemi.

Před ocasními plochami obeplínal trup modro-červený pruh jednotek „obrány Říše“. Tuto barevnou kombinaci přidělil JG 7 předpis z 20. února 1945. Provedení pruhu mělo u jednotky celou řadu variant a na tomto stroji se červená barva dostala i na kořen náběžné hrany kýlovky.

Předpokládáme, že na bocích trupu, z obou stran před kabinou, byl namalován emblém JG 7, tzn. bílá běžící liška v modro-černém štítu. Nesla jej většina doložených Me 262A z I./JG 7, takže jej předpokládáme i na „žluté 3“, na obvyklé pozici.

Dělicí linie trup-ocasní plochy byla dle standardních zvyklostí přelepena textilní lepicí páskou. Ta při nouzovém přistání na levé straně odpadla a světlá plocha (kovový povrch) vytváří dojem označení III. Gruppe. Je to však omyl a snímek z pravé strany uvádí vše na pravou míru.*

Další proudové stroje nad českým územím

Předchozí text jsme věnovali výhradně strojům Me 262 ve službách KG a KG(J) útvarů nebo jejich výrobě v Čechách. Záměrně jsme odsunuli jejich službu u JG 7, i když popis operačního nasazení ji nakonec zmínil. Na naše území se však na konci války dostaly i další proudové stroje, kterým věnujeme samostatnou kapitolu.

Informace o přítomnosti jiných proudových letounů Luftwaffe na českém území přináší výhradně buď vzpomínky pilotů, podpořené záznamy v letových denících, fotografie nebo dokumenty Spojenců. Písemné záznamy Luftwaffe téměř scházejí, neboť se jednalo o posledních dny konfliktu, ze kterých se většina písemností nedochovala.

Prokazatelně se na naše území dostala Arada Ar 234 a také jeden z prototypů Me 262. Nemáme prozatím žádné informace o přítomnosti He 162, i když zadní část trupu jednoho z prototypů se zde dochovala do dnešních dnů a zřejmě pocházela z pražské konstrukce Junkersu. Operační JG 1 působil s tímto typem v závěru války jen v severním Německu. To bylo od českého území poměrně vzdálené a od 25. dubna 1945 i oddělené, území „Třetí Říše“.

Přítomnost raketového Messerschmittu Me 163 Komet je na českém území doložena pouze rozporuplnými zprávami a nutno dodat, že téměř všechny případy můžeme prohlásit za chybu v lokalizaci míst. Už jen ze samotného operačního doletu Me 163, který byl nejvýše 70 km, vyplývá, že žádná ze základen JG 400, kde typ operačně létal, nebyla tak blízko českému území, aby se na ně stroj dostal. Německé dokumenty sice zmiňují, že v létě 1944 byla zvažovaná možnost vybudovat na Mostecku základnu pro nasazení Me 163 (patrně rozšířením polního letiště u Libkovic), ale k realizaci nápadu nedošlo. Me 163 tak v rámci JG 400 vzletaly jen z letišť mimo české území a zmínky o jejich přítomnosti zde pocházejí pouze ze spojeneckých hlášení.

* V několika pracích se totiž stroj objevuje jakou součástí III./JG 7.

Prvně se objevuje Me 163 v hlášení pilotů Mustangů od 364.FG doprovázející dne 7.října 1944 bombardovací svaz 8.AAF nad rafinerií STW v Záluží u Mostu. Při této misi se 1./Lt. Willard G. Erfkamp a Capt. Elmer A. Taylor podělili o sestřel osamocené Me 163. K střetnutí mělo dojít přímo nad Mostem (jak uvedli američtí stíhači), ovšem bombardovací svaz pro hustou oblačnost cíl nenalezl a roztroušené skupiny bombardérů odhazovaly své bomby na různé, příležitostné cíle. Nutno doplnit, že 7. říjen 1944 byl patrně nejaktivnějším dnem v kariéře bojového nasazení Kometů. JG 400 nasadila až 20 strojů, které z Brandis u Lipska opakovaně startovaly proti americkým bombardérům a Fw. Rudolf Zimmermann a Fw. Kurt Schiebler nárokovali po jedné sestřelené B-17 Flying Fortress. Mezi 4 ztracenými Komety figuruje jediný sestřelený Mustangy Me 163 W.Nr. 16310071, který přistál nouzově u obce Borna. Pilotovi Fw. Rudolfu Zimmermannovi se podařilo letoun na zemi opustit a následně jej rozstříleli američtí stíhači.

Zcela neurčitá je také zpráva z 24.března 1945. Podle souhrnného hlášení 461.BG, jejíž 15 bombardérů B-24 Liberator tvořilo součást svazu bombardujícího nádraží v Českých Budějovicích, přeletělo v prostoru náhradního cíle (Villach) před svazem 6 Me 163, 6-7 Me 109 a 3 Fw 190.

A konečně, záznam v hlášení Intops 649 z 1.5.1945 o průzkumu, který den předtím 30.dubna 1945 provedly nad Přerovem a Prostějovem dva P-38 Lightnings od 5.Photo Rec Group (15.AAF), uvádí mezi desítkami letadel na prostějovském letišti také jeden Me 163. 5.PR.G touto misí ukončila svůj pravidelný dohled nad těmito základnami Luftwaffe a přenechala prostor Sovětům, kteří se probíjovali k městu. Proto více podrobnosti o možné přítomnosti Me 163 na letišti v Prostějově schází.

Arado Ar 234

Arado Ar 234 nebylo v českém prostoru takovou raritou, jak by se mohlo zdát. Již v prosinci 1944 pracoval Flugtechnische Versuchsanstalt Prag na projektu nových variant křídla pro Ar 234. Prager Büro projektovalo křídélka a vztlakové klapky a větroně produkující firma Petera ve Vrchlabí vyráběla k zkouškám určené pokusné dřevěné křídlo s lomeným šípem. Můžeme uvažovat, že k montáži křídla na prototyp mělo dojít v areálu FVA v Praze-Letňanech, ale křídlo bylo po mnoha průtazích dokončeno a převezeno do Prahy až po válce. Jestli byl v Praze již za války připraven nějaký prototyp k montáži křídla, nevíme.

III./EKG 1

Nejranější doklad přítomnosti Arada 234 nám poskytl americký letecký průzkum (15.USAAF), který už 8. dubna 1945 zachytil v pražské Ruzyni, vedle 16-ti Me 262, také jeden Ar 234. Podobně tomu bylo o jedenáct dní později, 20.4.1945, kdy se přes částečně zakrytý cíl mraky, podařilo vyfotografovat 23 Me 262 a 3 Ar 234. Další průzkumy Prahy-Ruzyně už do konce války neproběhly.

Zmíněná Arada 234 s největší pravděpodobností náležela do stavu III./EKG 1, tzn. výcvikové části KG 76 (dříve IV./KG 76). Ta vykazovala 31.3. a 10.4.1945 2ks Ar 234 a v této době sídlila v Alt Lönnewitz. Pražská Ruzyně však představovala téměř ideální základnu proudových strojů, relativně mimo „zájem“ Američanů a s perfektním zázemím. Lze si tak představit, že se sem Ar 234 dostala v rámci cvičných letů III./EKG 1, ale jde pouze o naši spekulaci.*

Alt Lönnewitz byl však ve druhé polovině dubna ohrožován ruským pozemním postupem a tak se 18.4. začal přesouvat (po zemi) personál III./EKG 1 na novou základnu do Plzně. Letecké části následovaly o den později, kdy brzy ráno začaly přeletě He 111, Si 204 a Ar 234. Přes den transport neprobíhal a teprve večer pokračovaly kyvadlové lety He 111 mezi Alt Lönnewitz a Plzní. Přesun tímto způsobem trval až do 21.4.1945.** Ze vzpomínek pilotů (Hptm. Diether Lukesch) vyplývá, že jednotka měla ve stavu také tři Ar 234C-3, tedy nejnovější verzi proudového stroje. Jedno z nich se mělo, s továrním pilotem Arada, zřítit, snad 19.4.1945 večer, při přistání v Plzni.***

* Tento závěr je naší interpretací znalostí o nasazení a dislokaci jednotek vyzbrojených na počátku dubna 1945 typem Ar 234. Samozřejmě nelze vyloučit, že šlo o letouny jiné jednotky nebo účelu (zkušební). Nicméně jak bombardovací KG 76, tak i průzkumné 1.(F) 100, 1.(F) 33, 1.(F) 123, 1.(F) 122 (v přezbrojení) působily v dosti vzdálených prostorech a přítomnost jejich strojů v Praze je tedy nepravděpodobná.

** Jako příklad uvádíme lety Johana Oepena. První let na He 111, F1+OW provedl z Alt Lönnewitz do Plzně 19.4. v 5:40. Zpáteční let uskutečnil až večer ve 20:45, přičemž cesta trvala přibližně hodinu. Ve 23:30 vyrazil zpět do Plzně, kam dorazil půl hodiny po půlnoci. Už v jednu hodinu v noci (tzn.20.4.) následoval další let z Plzně do Alt Lönnewitz, odkud v 5:28 vyrazil zpět. Pak musel počkat do další noci, kdy ve 2:55 následujícího dne (21.4.1945) provedl poslední let do Alt Lönnewitz. Odtud odstartoval v 5:18 do Plzně, kde už zůstal. Přesun III./EKG 1 byl ukončen.

*** Rozdíl v množství držených strojů mezi záznamem z 31.3. (10.4.) – 2ks - a vzpomínkou z 20.4. – minimálně 3ks - není podstatný. Ukazuje však na poměrně malé množství proudových Arad v III./EKG 1.

Jednotka zůstala v Plzni, kde sdílela letiště s II./Erg.KG(J). Je tak možné, že se její Ar 234 objevila při cvičných letech i v Praze-Ruzyni, kde je 20.4.1945 zachytily průzkumné stroje 15. USAAF. Ráno 28. dubna nastal, alespoň z části, další přesun, tentokrát do Pockingu. Nemáme však k dispozici přímý rozkaz o přesunu (informace pochází z letového deníku Johana Oepena) a navíc mnoho letecké techniky zůstalo až do konce války v Plzni. Budto nedošlo k úplnému přesunu útvaru nebo měly zaznamenané lety jiný účel. Opět máme k dispozici letový deník Johana Oepena, který 28.4.1945 přelétl z Plzně do Pöckingu s He 111, F1+MW a na přesun vzpomínal i Diether Lukesch. Jeho svědectví je spojeno s přeletem posledních dvou Ar 234, které byly následně v Pöckingu vyhozeny do vzduchu.

29. dubna 1945 přišel rozkaz Lf.Kdo.6 o zrušení III./EKG 1. V něm se mimo jiné říká, že „Ar 234B a C“ se mají odeslat k 1.(F)/100 v Horschingu, zatímco He 111 k TGr. 30 v Neubibergu. Z personálu se vytvoří obslužný útvar průzkumných jednotek s Ar 234 resp. Me 262 v síle nanejvýše 200 mužů, který se ihned přesune do Fl.H. Zeltweg. V době rozpuštění se však mnoho techniky III./EKG 1 stále nacházelo v Plzni a citovaný rozkaz potvrzuje, že útvar v té době disponoval oběma verzemi Ar 234. Tím služba Ar 234 u III./EKG 1 skončila.

1.(F)/100

Proudová technika od III./EKG 1 měla přejít k 1.(F)/100. To byla druhá jednotka, která nepochybně přivedla na naše území proudové stroje. Průzkumná 1.(F)/100 se seznámila s Ar 234B na přelomu let 1944/45, kdy se na tento typ začala přeskolovat (první tři Ar 234B přišly k útvaru v prosinci 1944). Do operačního nasazení se vrátila někdy v polovině února 1945 a působila pod Lw.Kdo. West. S postupem Spojenců musela neustále měnit základny a 12. dubna 1945 se ocitla v Grossenhaimu v síle 5 (3) Ar 234B. O dva dny později však přelétla do Lechfeldu a následně do München-Riemu, kam některé stroje dorazily už 24. dubna 1945. 26.4. jednotka vykazovala stav 6 (4) Ar 234. Odtud přelétla okolo 29.4.1945 do Horschingu. Rozkaz o přesunu z München-Riemu nepochybně souvisel s odsunem ostatní proudové techniky ze základny ve stejný čas (JV 44, KG 51), popsány v minulé studii. O čtyři dny později, 3. května 1945, je útvar v hlášení Lf.Kdo.6 stále uváděn v Horschingu.

Jak jsme již uvedli 29. dubna bylo rozhodnuto o zrušení III./EKG 1 a přidělení jejích Ar 234B a C k 1.(F)/100. Zda se tak opravdu stalo, nevíme, ale předpokládáme, že ano. Stejně tak byla 1.(F)/100 v Horschingu posílena o letecký personál 1./NAG 13, což zmiňuje dokument ze 3.5.1945. Z obou faktů vyplývá, že Lf.Kdo.6 se snažil průzkumnou 1.(F)/100 udržet v operační způsobilosti za každou cenu.

Lf.Kdo.6 udávalo ve svém denním rozkaze pro nasazení 1.5.1945 (vydán 30.4.1945 pod VIII.Flg.Korps, Lw.Kdo.West a Lg. Kdo.VIII), že v současné době není možný přesun moderních proudových průzkumných strojů. Nepochybně je míněn jejich přesun pro průzkum východní fronty. Jen ve výjimečných případech a na žádost Lf.Kdo.6, se připouští jednotlivá akce (doslova „Absprung“) nebo mezipřistání proudových průzkumných strojů v pražském prostoru. Zároveň je však zde i poznámka, že provedení takového nasazení je vzhledem k síle příslušných útvarů nejisté. Proudové průzkumné jednotky, zde 1.(F) 100, měly evidentně problém s početním stavem techniky.

V předchozí publikaci jsme citovali rozkaz Lf.Kdo.6 z 1. května 1945 o dalším nasazení proudových jednotek (resp. IX.Flg. K.(J)) a nočních stíhačů. Zde se říká, jakými jednotkami disponuje IX.Flg.K.(J) a jaké jednotky do jeho řízení spadají jen za určitých podmínek. Ve druhém případě je uváděna právě 1.(F) /100. Její stroje mohly být přesunuty pod velení IX.Flg.K.(J): „...pouze po služební žádosti armády a se zřetelem na technickou obsluhu.“ V podstatě se jedná o stejné sdělení, jako v rozkaze vydaném den předem. Je zřejmé, že proudové průzkumné stroje, tak důležité v této rychle se měnící situaci, si Lf.Kdo. 6 zárlivě střežilo.

Na tomto místě přicházejí na řadu údaje ze vzpomínek pilotů a záznamy jejich letů. Letový deník Ofw. Nitschkeho z 1.(F)/100, spolu s jeho svědectvím ukazují, že v Praze byli po 4.5.1945 minimálně tři piloti této jednotky. Nitschke přelétl s Ar 234B, W.Nr 140146(?), T9+NL (vlastním strojem se budeme věnovat později) z Horschingu do Prahy 4. května 1945. To samozřejmě nemohl provést bez nějakého rozkazu, jak je patrné z dokumentů citovaných výše. Zde se setkal se svým bývalým nadřízeným Rudolfem Prassem z Wekusta 26, který v té době velel letišti v Praze-Ruzyni. Naplánoval si úlet do Španělska, ale vše vzalo za své o dva dny později, po vypuknutí pražského povstání. Nitschke se, spolu s ostatní proudovou technikou, musel 6.5.1945 přesunout do Žatce. Pro přelet použil stejné Arado a na palubu vzal ještě kolegu ze své jednotky Ofw. Olbortha. Bylo štěstí, že se nejednalo o tak zcela běžné Arado 234B.

Ještě 8. května 1945 letěl Nitschke s Ar 234B, T9+NL na průzkumný let prostoru Žatec – Most – Teplice – Horní Litvínov (Saaz – Brüx – Teplitz – Oberlentsendorf), při přistání však stroj poškodil. Příliš silný boční vítr způsobil zničení předního kola. Nitschke jej proto nemohl použít pro úlet do amerického zajetí a letoun byl v Žatci vyhozen do vzduchu. Na letišti se domluvil s Oblt. Benzem (takte příslušníkem 1.(F)/100), který jej spolu s Ofw. Olborthem vzal do Me 262V11, W.Nr. 110555 a přelétl s nimi na základnu Weimar-Nohra, kde přistál bez podvozku.

Z těchto událostí vyplývá, že v Praze bylo skutečně více pilotů 1.(F)/100 a byli zapojeni do běžné operační činnosti. Musel tak existovat nějaký příkaz k přesunu, který však nemáme k dispozici. Jeho vydání odhadujeme na 3.5.1945 a musel samozřejmě splňovat podmínky z dříve citovaných rozkazů z 30.4. a z 1.5.1945 (tzn. žádost LfL.Kdo.6 nebo armády). Přesun 1.(F)/100 do Prahy je nepřímo patrný také z toho, že po válce nezůstala v Hörschingu žádná její technika, tzn. Ar 234 (zároveň však připomínáme, že 12. dubna disponovala jednotka pouze 5-ti Ar 234, z toho 3-mi schopnými nasazení).

Do Prahy se tak dostaly stroje 1.(F)/100, která létala s průzkumnými Ar 234B. Ve stavu však zřejmě měla i Ar 234B a C ze zrušené III./EKG 1 a jednotka „po cestě“ (v München-Riem) zrekvírovala i jiné stroje, stažené sem z Lechfeldu.

To byl pravděpodobně i případ Ar 234B, W.Nr. 140146(?), T9+NL v München-Riem. Nitschke jej poprvé pilotoval 29.4.1945 při přeletu z München-Riemu do Hörschingu (do té doby létal s Ar 234B z 1.(F)/100, např. T5+BH nebo T5+JH), takže letoun byl v této době na mnichovském letišti. Jak napovídá označení, náležel do 3./Versuchsverband OKL* a byl druhým zkušebním Ar 234 upraveným pro noční stíhání. Konverze byla hotova v únoru 1945. Nenesl výzbroj (poznámka v letovém deníku Ofw. Nitschkeho mluví o „Nachtjäger o.W.“ – „noční stíhač bez výzbroje“), ale měl upravený prostor pro obsluhu radiolokátoru a zřejmě i radiolokátor FuG 218 Neptun. Proto nebyl problém vzít 6.5.1945 při přeletu do Žatce Ofw. Olbortha. Letoun byl zničen na letišti v Žatci samotnými Němci při opuštění základny. Bohužel se dosud nenašel žádný snímek, alespoň v raku, stroje.

Vedle výše zmíněných proudových letadel, zaznamenaných především v písemných dokumentech, zůstaly na českém území další, doložené fotograficky. Především to byla dvě Ar 234C-3 na pražské Ruzyni, jejichž popis naleznete dále. Po válce se stala předmětem zájmu firmy Avia, která je v prosinci 1946 nechala prohlédnout a zhodnotit jejich stav pro další využití. Zpráva z prohlídky však mimo popis zmíněných strojů odhaluje, že ve stejné době vlastnila Avia v Letňanech další Ar 234, tentokrát však verze B (v textu je uvedeno „Ar 234 v Avii je pro dva motory Jumo 004 a bez kanonů“). To znamená, že se na pražských letištech muselo zachovat minimálně jedno další Ar 234B. Bohužel jakékoliv další údaje o něm schází.

Předpokládáme, že po odletu ostatní techniky 6.5.1945 zůstalo také v Praze-Ruzyni a náleželo do stavu 1.(F)/100. V úvahu však musíme vzít i dění v samém závěru války, kdy se na pražskou základnu, nepoškozenou a s betonovou vzletovou dráhou, přilétalo velké množství různých strojů z různých jednotek. S Ar 234 tak například přilétli 12.4.1945 bývalí piloti I./JG 400 z Brandisu Ofw. Kristoph Kurz a Uffz. Georg Neher.** Údajně se zde dozvěděli, že zde nejsou vítání a pokračovali dále, tentokrát v Bf 108, do Plattlingu. Arado tak zřejmě v Praze zůstalo. Tento příklad ukazuje, že identifikaci stroje nelze provést jen na základě oficiálních dokumentů a znalosti operační situace. Závěr války byl nabit podobnými, polo-oficiálními událostmi.

Konkrétní stroje

Ar 234C-3, W.Nr 250001, 250012

Stroj

Dvě poměrně vzácná Arada 234 zůstala na konci války v Praze-Ruzyni. Jsou zachycena na několika fotografiích, které je nepochybně identifikují jako verze Ar 234C-3, sériových čísel W.Nr. 250001 a 250012. Ve světle uvedených faktů se nabízí vysvětlení, že se jednalo o letouny zrušené

* V této době však známé spíše pod názvem Komando Bonow, podle svého velitele Oblt. Kurta Bonowa. Ten po smrtelné havárii Hptm. Josefa Bispinga na prvním upraveném nočním Ar 234B/N, W.Nr. 140145 dne 13.2.1945 převzal jeho místo. Útvar ještě 12. dubna 1945 vykazoval dva kusy Ar 234 a jednoho pilota.

** Do Prahy-Ruzyně se dostalo více pilotů bývalé JG 400 a to na žádost Majora Wolfganga Späteho (bývalého velitele JG 400). Někteří, jako například Lt. Friedrich Kelg, se zde připojili a bojovali v rámci JG 7 (viz Messerschmitt Me 262s of KG and KG(J) units, JaPo, 2010), jiní pokračovali dále do Fürstenfeldbrucku. Z Brandisu přilétali například s Bf 110G, používanými k vlekání Me 163 mezi letišti nebo v obyčejných Ju 52. Veškeré Me 163B však zanechali v Brandisu.

III./EKG 1, předané na konci dubna 1.(F)/100, se kterou se dostaly až do Prahy-Ruzyně.*

Verze Ar 234C-3 bylo před koncem války vyrobeno pouze několik kusů. Produkce probíhala v závodě Arado v Alt Lönnewitz od konce ledna 1945, ale počty sestavených a předaných strojů byly velice nízké. Dílem to bylo vinou permanentních potíží se zásobováním materiálem a narušeným systémem dopravy, především ale Luftwaffe stála o stíhací letouny. Plány z poloviny prosince 1944 předpokládaly dodávku prvních třech kusů v únoru 1945, dále následovanou deseti, dvaceti a čtyřiceti kusy v následujících měsících. Plné měsíční výroby 370-ti kusů mělo být postupně dosaženo v listopadu 1945.

Závod v Alt Lönnewitz byl v polovině dubna 1945 obsazen nepřítelem a do té doby vzniklo a bylo předáno okolo 15-ti kusů strojů (nejvyšší ověřené číslo je 250012). Jak bylo tehdy běžné, první kusy odešly na různé zkoušky, zbytek pak putoval ke III./EKG 1 a několik též ke III./KG 76.

Z detailnějších informací víme, že 26. března 1945 rozhodl Gen. Qu. o odeslání jednoho Ar 234C-3 do E-Stelle Rechlin, o pět dní později, 31.3., pak o odeslání jednoho Ar 234C-3 do K.d.E., jednoho k firmě BMW a jednoho k firmě SAGOS. Lety na W.Nr. 250002 a 250004 provedl 27.3.1945 zkušební pilot Arada Günther Eheim v Alt Lönnewitz.

Také piloti III./KG 76 vzpomínali na lety s Ar 234C-3 a to na konci dubna 1945. 28.4. pilotoval Ofw. Johne jeden Ar 234C-3 z Rechlinu do Blankensee, druhý příslušník stejné jednotky, Lt. Stellbrink, při stejném letu s Ar 234C-3 havaroval a zahynul. Ještě 3. května 1945 měla III./KG 76, tehdy sídlící v Kalterkirchenu, obdržet čtyři kusy Ar 234C-3.

I když v souhrnných zprávách o výrobě a distribuci Ar 234 z 31.3. a 10.4. nejsou stroje děleny podle variant, z výše uvedených záznamů je zřejmé, že několik sériových Ar 234C opravdu vzniklo a dostaly se ještě do činné služby.** Dá se zjednodušeně říci, že se „rozletěly“ několika směry. Některé zůstaly u III./EKG 1 v Alt Lönnewitz, některé odešly na zkoušky a zbytek pak k operační III./KG 76. Zatímco stroje u III./EKG 1 zamířily z Alt Lönnewitz 19. dubna jižním směrem do Plzně, zkušební a operační se postupně stahovaly na sever. Na začátku května 1945 se zkušební jednotka Arada, po různých přesunech, dokonce setkala se III./KG 76 v Kaltenkirchenu. Opět se mohla opakovat situace s přebíráním zkušebních strojů operační jednotkou a některá Ar 234C se tímto způsobem mohla dostat ke III./KG 76 (viz předchozí zmínka o 4 nových kusech Ar 234C-3 ze 3.5.1945).

V jižním prostoru byl, mimo dva kusy na pražské Ruzyni, další Ar 234C-3, W.Nr. 250006 ukořistěn Američany v München-Riem. Protože také postrádal označení, můžeme jej spojit s ruzyňskými letouny a prohlásit, že s velkou pravděpodobností se také jednalo o letoun III./EKG 1, později převzatý 1.(F)/100.

O letounech zanechaných v Praze-Ruzyni nevíme téměř nic. W.Nr. 250001 byl prvním sériovým Ar 234C-3 a známe datum jeho záletu – 30.1.1945. Pak už údaje schází.

O druhém Ar 234C-3, W.Nr. 250012 nevíme vůbec nic.

Oba stroje zůstaly po skončení války na ruzyňském letišti a na konci roku 1946 se staly předmětem zkoumání firmou Avia (v záznamu jsou označovány jako „dva vraký Ar 234 pro dvě dvojčata proudových motorů BMW 003 a pro dva pevné kanony umístěné na bocích pod pilotem“). Ta projevila v prosinci 1946 zájem o provedení prohlídky strojů, která nakonec proběhla na počátku měsíce. Po téměř jeden a půl ročním stání na otevřené ploše u letišť byly draky celkem zachovány, jen trupové gumové nádrže byly vyřezány. Letouny neměly motory, pneumatiky, prosklení a vybavení kabin, „robotů umístěných v zadní částech trupů“, ale trupy, křídla a například podvozky byly v pořádku. Ze zprávy prohlídky vyplývá, že ačkoliv se jednalo o stejnou verzi Arada, nebyly stejného technického provedení. Rozdílné bylo vyvážení kormidel. U W.Nr. 250001 pomocí segmentů (jako u Ar 234B), u W.Nr. 250012 pomocí protizávaží. To je také viditelné i na dochované fotografii. W.Nr. 250012 už byl vyroben ve formě skutečného sériového stroje se všemi příslušnými detaily. V těch se shodoval i s W.Nr. 250006, takže technické rozdíly u W.Nr. 250001 souvisely se snahou o co nejrychlejší náběh sériové výroby. Z tohoto důvodu byly některé technické detaily převzaty z prototypů, resp. z Ar 234B.

* Lze si však také představit, že stroje přelétly z Plzně přímo do Prahy po té, co se tam přesunula 1.(F)/100. Jak jsme již zmínili, III./EKG 1 byla zrušena 29.4.1945. V této době už měla být v Pöckingu, ale mnoho strojů III./EKG 1 zůstalo na plzeňském letišti až do konce války, takže zmiňovaný přesun do Pöckingu absolvovala pouze část útvaru. Arada tak mohla zůstat v Plzni a do Prahy přelétnout odtud. Provádění rozkazů o rušení jednotek a předávání techniky nebylo „okamžité“ i když v tomto případě jej od LfL.Kdo.6 obdržela III./EKG 1 přímo a ne po subordinaci linii.

** Abychom byli důslední, existuje také záznam o sestřelení Ar 234C-4 (tzn. průzkumné varianty) z 1.(F)/123 dne 4.4.1944 u Böblingenu.

Kamufláž

Oba letouny nesly standardní zbarvení Ar 234C-3, tvořené zespodu odstínem RLM 76 a zeshora kombinací RLM 81 a RLM 82 dle přesně daného schématu. Protože se dochoval i barevný snímek W.Nr. 250006 z München-Riem, jsou použité odstíny na Ar 234C potvrzeny. Zbarvení nevykazovalo žádné výjimky. Snad za jedinou bychom mohli považovat světle zbarvené, zřejmě nenastříkané, krycí plechy přechodu výškovka-kylovka u W.Nr. 250012.

Označení

Ani jeden z fotograficky doložených Ar 234C-3 neměl žádné označení. To ukazuje na jejich pozdní přidělení k operačnímu útvaru, který už se takovými detaily nezabýval. Letouny tak létaly jen se sériovým číslem nastříkaným přes šablonu na obou stranách vrcholu kylovky. První tři číslice byly provedeny v menší velikosti, zbylé tři pak ve výrazně formě. Obslužné popisky byl na obvyklých místech.

Z dochovaných snímků není možné určit, zda byl na spodní straně křídla aplikován Stammkennzeichen, což byla vedle sériového čísla, druhá forma identifikace konkrétního stroje.*

Výsostné označení dodržovalo u W.Nr. 250012 předpisem vyžadovanou formu. Na bocích trupu a horní ploše křídla bylo tvořeno bílými úhelníky, na spodní straně křídla černé jádro s bílým lemem. Svastika na kylovce měla také zjednodušenou formu bílého lemu a oproti Ar 234B i výrazně menší rozměr. Lze ji tak využít i k identifikaci typu. Stejně provedení výsostného označení nesl i W.Nr. 250006 zanechaný v München-Riem.

Naproti tomu W.Nr. 250001 nesl ještě větší formu svastiky, běžnou u sériových Ar 234B a prototypů Ar 234C a na spodní ploše křídla se nacházely s velkou pravděpodobností kříže tvořené jen černými úhelníky (také se v některých případech objevovaly na Ar 234B). Tyto detaily opět potvrzují, že se provedení sériových strojů měnilo a vylepšovalo i během výroby. Hranice mezi vývojem a sériovou produkcí byla velmi tenká (speciálně v tomto čase, tzn. v roce 1945) a první sériově vyrobený kus byl ve skutečnosti ještě „něco mezi“ zkušebním letounem a sériovým strojem.

Me 262V11, W.Nr. 110555, „V555“

Stroj

Zajímavým proudovým strojem, který se dostal na naše území, byl zkušební Me 262V11, W.Nr. 110555. Jak jsme uvedli, stroj se 8.5.1945 nalézal na letišti v Žatci a do zajetí odlétl pod vedením Oblt. Benze, příslušníka 1.(F)/100. Předpokládáme, že si jej útvar přivlastnil v München-Riem, kam se dostal 24. dubna. Mnoho prototypů nebo zkušebních strojů se takto „neoficiálně“ dostala k bojovým útvarům, protože zkušební útvary už byly zrušeny. V tomto případě to navíc souviselo s odsunem veškeré provozuschopné techniky z Lechfeldu, ke kterému v té době docházelo. Odlétaly odtud nejenom řádné útvary III./EJG 2, 1.(F)/100, 1./NAG 13, ale také zkušební stroje. Me 262A-1a/U4, W.Nr. 111899 s kanonem MK 214 odlétl do Mnichova pod vedením Lt. Kurta Bella ze III./EJG 2 už 21. dubna, Me 262A-1a/U4, W.Nr. 112355 z Lechfeldu do Mnichova pilotoval 23. dubna dokonce Heinz Bär. Oba stroje pak v rámci JV 44, usazené právě v München-Riem, prošly i epizodním bojovým nasazením. Dostalo se však i na další - například Me 262V8 přelétl z Lechfeldu do München-Riem 24.4.1945 pod vedením Lt. Arna Schulze z E-Kdo Lärz. Jak je tedy zřejmé, většina zkušebních Me 262 (pravděpodobně těch, které byly schopny přeletu a byli pro ně k dispozici piloti...) skončila na letišti München-Riem. Zde si je následně „rozebraly“ přítomné útvary nebo byly přelétávány dále.

Stalo se tak i s W.Nr. 110555. Jednalo se o druhý přestavěný stroj do podoby A-2a/U2, „Schnellestbomber mit Lofte“ (prvním byl W.Nr. 110484), tedy rychlého bombardéru se zaměřovačem Lofte 7H. Úprava W.Nr. 110555 do nové podoby, zahrnující zhotovení prostoru pro druhého člena posádky ve špičce, byla ukončena v lednu 1945 a zkušební lety začaly v únoru 1945. Vedle prověřování úprav na verzi A-2a/U2, na něm byly zkoušeny různé jiné systémy, například autopilot K 22, akustický radar „Baldrian“, ale i vyhřívání čelního štítu. Do konce března 1945 nalétal celkově 22 letů v celkové délce 5 hodin a 5 minut.

Po vyklizení Lechfeldu 24.4.1945, odlétl, jako většina jiných zkušebních Me 262, do München-Riem, kde jej do svého stavu zařadila 1.(F)/100 (která taktéž opustila 24.4.1945 Lechfeld a přesunula se do München-Riem). Přes svoje původně bombardovací zaměření se hodil i na průzkumné účely a jednotka, trpící nedostatkem techniky, si jej ráda přivlastnila. Osudy W.Nr. 110555 mezi koncem dubna a 8.5.1945 však neznáme a také nevíme zda v jeho kabině usedal vždy jen Oblt. Benz. Dá se však předpokládat, že s jednotkou absolvoval všechny přesuny. To znamená z München-Riemu

* Každý vyrobený německý letoun měl přiděleno sériové číslo a Stammkennzeichen. Oba údaje byly po celou dobu existence stroje neměnné. Stroj W.Nr. 250006 z München-Riem jej však neměl.

do Horschingu a okolo 4. května do Prahy-Ruzyně. O dva dny později musel odletět do Žatce a v posledním dnu války pak do amerického zajetí.

Kamufláž

Série fotografií V11 po nouzovém přistání na letišti ve Weimar-Nohra ukazuje, že zkušební stroj nesl „standardní“ kamufláž, běžnou pro Me 262. Nebylo tomu tak vždy, neboť jsou známy snímky W.Nr. 110555 těsně po přestavbě s nezbarvenou přestavěnou přední částí a původní kamufláží. Ta pocházela z doby jeho výroby na konci listopadu 1944 (zálet W.Nr. 110555 proběhl 25.11.1944) a odpovídala tehdejšímu provedení u výrobce Mtt ve Schwäbisch Hall, Hessental Wald-Werk. Pro srovnání můžeme uvést zbarvení „příbuzných Me 262, například W.Nr. 110556, „červené S“, od III./EJG 2 nebo 110567, „B3+CL“ od 2./KG(J) 54 nalezený na letišti v Giebelstadtu. Tmavé horní kamuflážní barvy byly na trupu nastříkány zhruba do poloviny jeho výšky a ukončeny nepravidelnou, vlnovitou linií. Zbytek bočních ploch pokrývaly skvrny obou tmavých odstínů na základě RLM 76. Celé spodní plochy, včetně křídla i výškovky také nesly nástřik RLM 76.

Po přestavbě zůstala celá upravená před nějaký čas v jednolitěm zbarvení, předpokládáme že RLM 76 nebo RLM 02. To však netrvalo příliš dlouho a personál Mtt kamufláž upravil. Nejenom však na před, ale také spodní polovinu výšky trupu, který nyní pokrývaly tmavé odstíny až téměř na spodní plochu. Záměr byl zřejmý - zvýšit ochranu stroje stojícího na zemi před objevením ze vzduchu. Proto zmizely světlé boky. Původní dělicí linie však při určitém úhlu pohledu zůstala patrná. Stroj tak dostal vzezení letounu kamuflovaného jedním tmavým odstínem. Úprava zbarvení byla v roce 1945 téměř nutností, vzhledem ke vzdušné převaze protivníka a velice častým „návštěvám“ spojeneckých stíhačů i nad zkušebními centry Luftwaffe.

Horní plochu křídla, výškovky a trupu tak kryla kombinace tmavých RLM 81 a 82, spodní plochy pak RLM 76. Většina zbarvení samozřejmě pocházela z doby výroby W.Nr. 110555. Tomu tak odpovídalo jak provedení, tak i použité odstíny barev.

Označení

I v době (pravděpodobně) služby u 1.(F)/100 si letoun ponechal označení ze zkušební obdoby. Znamenalo to bílé „V555“ na obou stranách trupu před kabinou. Černé číslo 555 přibýlo také na přední kryt příďového podvozku. Žádné jiné se u něho nevykyslovalo.

Sériové číslo v běžné formě Schwäbisch-Hallu bylo provedeno černou barvou přes šablonu pod svastikou na kylovce. Také výsostné označení odpovídalo zvyklostem ze Schwäbisch-Hallu.

Dělicí linie špiče-trup a ocasní plochy-trup byly přelepeny bílou lepicí páskou. Opět se jednalo o běžný zvyk německého leteckého průmyslu a zvyšovala se tím aerodynamická kvalita povrchu.

Výzbroj Me 262A-1a/U3

Několikrát byl v textu zmiňován problém vyzbrojování průzkumných Me 262A. Onen neustálý rozpor mezi požadavky operačních jednotek, reprezentovaných skupinou pilotů okolo Braunegga a přizvaných ke konzultacím při vývoji typu a nedostatkem konstrukčních kapacit Messerschmittu. Jak jsme uvedli, výroba průzkumné verze Me 262A s výzbrojí do konce války nezačala a na vině byla skutečně kapacitní neschopnost projektové kanceláře Messerschmittu.

Průzkumné letectvo bylo po celou dobu války v technických otázkách velice samostatnou částí Luftwaffe. Jeho dílny upravovaly dle vlastních návrhů různé typy letadel jak pro taktické, tak i dálkové průzkumné účely a vyvábily tím neobvyklé modifikace původních provedení. Nutno říci, že to v první polovině války byla nutnost, protože letecký průmysl žádný speciální fotoprůzkumný letoun sériově nevyrobil. Vždy musely být upravovány stávající typy. Příslušné opravny, firmy, a také operační jednotky, průzkumného letectva, byly zběhlé i v poměrně složitých úpravách draků letadel. Proto si byly schopny poradit i v případě „potíží“ s vyzbrojením průzkumného Me 262.

Přes deklarovaný nedostatek konstrukčních sil Messerschmittu, se výzbroj do některých průzkumných Me 262 dostala, o čemž svědčí jejich fotografie. S jistotou můžeme hovořit o třech případech – Me 262A, „bílá 3“, pravděpodobně od III./EJG 2, Me 262A-1/U3, „bílá 25“ a „bílá 26“ od III./EJG 2. Stroje „bílá 3“ a „bílá 26“ jsou vyfotografovány přímo s výzbrojí, na „bílá 25“ je patrná oprava špiče po demontáži výzbroje. Navíc „bílá 25“ byla po válce odvezena do USA na letové zkoušky a při technických úpravách špiče byl celý prostor bývalého uložení výzbroje vyfotografován.

S určitou dávkou nejistoty můžeme mezi vyzbrojené průzkumné Me 262A-1/U3 zařadit i „bílou 30“, u které je také viditelná oprava náteru (povrchu?) na špičce, v místě průchodu výstřelného kanálu kanonu.

Je nutné říci, že prozatím není jasné, kde k instalaci provizorní výzbroje docházelo. Zda ve zkušebních vývojových dílnách průzkumného letectva, zkušebních jednotkách (např. 3./Versuchsverband des O.K.L.) nebo přímo

u Kommandu Braunneg, resp. Kommandu Panter, posléze NAG 6. Všechny uvedené možnosti jsou pravděpodobné. Protože je však znám rozkaz velení průzkumného letectva ke 2./NAG 6 z 2. března 1945, že „provizorní vyzbrojení Me 262 musí přestat“, s určitostí víme, že NAG 6 úpravy opravdu prováděla. Nejpravděpodobnějším „pachatelem“ tak byla tato jednotka a můžeme v tom spatřovat i vliv samotného Braunnegga, jejího velitele, jehož problém evidentně tížil od samého začátku jeho zapojení do vývoje průzkumného Me 262.

Nicméně se zachoval i rukou provedený náčrtek provizorní instalace MK 108 v průzkumném Me 262 od Hptm. Fritze Labjona. Příslušník zkušebního střediska v Tarnowitz (zkušební středisko letecké výzbroje) jej vyhotovil po válce, pravděpodobně po paměti, ale dokazuje to, že úprava se dostala i mimo NAG 6 a provádělo ji i zkušební středisko.

Zvolené technické řešení umístění jednoho kanonu do původního prostoru výstřelných kanálů, nad šachtou příďového podvozku (mezi přepážkami „500“ a „1510“) je stejné na všech zmíněných strojích. I tento fakt ukazuje na skutečnost, že úprava byla zřejmě prováděna na jednom místě. Z technického hlediska zde ani příliš mnoho jiných řešení neexistovalo. Zajímavostí jistě je, že stejný prostor měl být využit pro uložení zbraní i v projektované variantě Me 262A-1a/U1, i když s jiným počtem a typem výzbroje.

Jeden kanon MK 108 byl jednoduše uchycen v ose letounu na podlážku zvoleného prostoru, v podstatě naprosto shodným způsobem, jako vnější kanony u stíhacího provedení Me 262. Obdobně zůstal vyřešen přísun munice a odvod prázdných nábojnic, kdy se využíval spodní prostor špice okolo šachty příďového podvozku. Příslušné prostupy s úchyty usměrňovacích šachet byly vytvořeny v obdélníkovém plechu, který byl následně přivařen do vyříznutého otvoru v podlážce. Domníváme se, že se personál v maximální možné míře snažil využívat dílů instalace kanonů ze stíhací verze Me 262, včetně například zmiňovaných podávacích a odvodních šachet pásů střeliva.

Pozice otvorů přívodu a odvodu munice tak vymezují nejpravděpodobnější polohu zbraně. Oba byly umístěny co neblíže k přepážce „950“, nacházející se ve spodním prostoru pod podlážkou. Přepážka zůstala, evidentně z pevnostních důvodů, neporušena. Nedostatek místa zřejmě nedovoloval nějaké příliš velké tvarování přívodních a odvodních šachet a tak, ze vzájemného porovnání pozic zmiňovaných otvorů a rozměru zbraně, musel být kanon upevněn těsně před přepážkou „1510“.

Pravý otvor (při pohledu ve směru letu) pro pás munice byl blíže ke zbraní. Obdobně tomu bylo i u vnějšího levého kanonu u stíhací verze, takže pravděpodobně tato instalace sloužila jako základ montáže MK 108 u průzkumných Me 262 (včetně použití přívodních a odvodních šachet munice). Munice tedy přicházela do zbraně zprava. Každopádně jak střelivo, tak i prázdné nábojnice a články nábojového pásu byly uchovávány v prostorech vedle šachty příďového podvozku, kam nebyl žádný přístup z vnějšku trupu. Nelze samozřejmě vyloučit možnost zhotovení obslužných otvorů přímo ve stěnách šachty podvozku a možná že ke stejnému účelu (tzn. přístupu) sloužil čtvercový otvor v levé přední části podlážky prostoru.

Zajímavé je, že otvory přívodu a odvodu munice nebyly zcela stejné (jak tomu bylo u stíhací verze) a pravý (přívodní) byl poněkud větší. Důvod zřejmě spočíval v dodatečné instalaci trubkové vzpěry, připravené mezi přepážkou „1510“ a bok šachty podvozku, která omezovala levý prostup. Snad šlo o zpevnění špice, po vyříznutí různých otvorů v její konstrukci.

Výstřelný kanál tvořila trubka, vyčnívající z obrysu špice. Z tohoto důvodu musel být vyříznut i otvor do první přepážky („500“) špice. Kanon a munice svojí hmotností částečně nahrazoval závaží, připravené právě na první přepážce. Kde byl upevněn zbytek závaží není jisté, možná zůstal na první přepážce, pod hlavní kanon.

Nejmenším problémem instalace bylo přivedení elektrického a pneumatického vedení ke kanonu. Předpokládáme také, že tlakové lahve stlačeného vzduchu, potřebné pro jeho činnost, byly namontovány do původního prostoru vedle šachty podvozku, nyní vedle objektivů kamer.

Přístup k výzbroji byl odšroubováním horního krytu špice, což sice nebylo nijak příjemné pro obsluhu, ale jednalo se o provizorní řešení.

Řešení to bylo skutečně jednoduché, až se naskytá otázka, proč byl pro Messerschmitt tak velký problém jej konstrukčně zpracovat. Zde je nutné připomenout, že záměrem firmy bylo vyzbrojit stroj dvěma kusy kanonů MK 108 a ne jedním. Mnohem závažnější však byla otázka řádného pevnostního výpočtu špice po jejích úpravách. Na to Messerschmitt kapacitu neměl. Připomeňme, že ani samotná modifikace špice pro kamerové vybavení neprošla standardním procesem výpočtu a všech následných zkoušek. Veškeré zmíněné konstrukční úpravy byly podloženy pouze zkušeností a erudicí provádějícího personálu a stále hrozilo, že dojde k vážným pevnostním poruchám dílu. A to zejména při přistávání a pohybu na zemi, protože zde byl upevněn příďový podvozek. Ten způsoboval největší silové namáhání špice.

Výše uvedený popis je založen na snímcích špice „bílé 25“. Celý díl byl

v USA během zkoušek namontován na stroj Me 262A-1a, W.Nr. 500491, respektive u těchto dvou strojů došlo k výměně těchto dílů. Zřejmě kvůli záměru sestavit pro další testy jeden Me 262 v co nejlepším stavu. Tím byla v té době „bílá 25“ (tehdy FE-4012), ale před s průzkumnou úpravou by ovlivňoval výsledky testů. Proto dostal letoun špici ze stíhacího W.Nr. 500491 (tehdy vedeného jako FE-111). „Ex-bílá 25“ nakonec havarovala a byla zničena, stejně jako druhý průzkumný W.Nr. 500098, „bílá 27“. Naproti tomu W.Nr. 500491 se zachoval a byl předán do sbírek NASM. V té době měl stále špici s fotoprůzkumnou úpravou. Pro účely vystavování však NASM potřebovalo stíhací variantu (a většina stroje byla skutečně stíhací) a tak došlo v dílnách muzea k „přestavbě“ fotoprůzkumné špice na stíhací. V podstatě opačný proces, než který prováděl podnik FWE za války. Během této úpravy personál NASM naštěstí pořídil sérii snímků, které odhalují provedení provizorní instalace kanonu a průzkumné úpravy obecně. Nejméně tři (čtyři ?) Me 262A-1a/U3 tak létaly s provizorní výzbrojí MK 108. Jak se osvědčila nevíme, ale zajímavé je, že na otázku ohledně vyzbrojení průzkumných Me 262 odpovídají bývalí členové NAG 6 záporně. Žádný z nich si takovýto stroj nepamatuje. Je tedy otázkou, zda se letouny s výzbrojí vůbec dostaly k operačnímu nasazení. Všechny známé snímky ozbrojených průzkumných Me 262 pocházejí z jejich služby u výcvikové III./EJG 2.

Není tak vyloučeno, že provizorní vestavba MK 108 sloužila především jako „důkaz“ skupiny okolo Braunnegga, že vyzbrojení průzkumné Me 262 není zase tak příliš složitý technický problém. Pokud tomu tak bylo, důkaz firmu Messerschmitt nepřesvědčil a běžně fotoprůzkumné Me 262A-1a/U3 létaly nadále bez výzbroje.

Dotázky k Messerschmitt Me 262s of KG and KG(J) units

I. Ausbildungs-Kommando II./KG(J) 54

Uváděli jsme, že minimálně od 21. dubna 1945 operovaly proudové Me 262 IX.Flg.K.(J) proti pozemním cílům na přístupech k Berlínu. V tento den jsou doloženy ozbrojený průzkumný letounů z I./KG(J) 54 a útoky na pozemní cíle se od této doby staly hlavní náplní operačního nasazení těchto jednotek. V této době se na letišti Praha-Ruzyně stále nacházely stroje „Ausbildungs-Kommando“ II./KG(J) 54 pod velením Hptm. Helmuta Kornagela. Jejich úkolem byl výcvik pilotů Me 262, ale pod tlakem válečné situace se začalo počítat i s jejich využitím v boji.

Dokument z 21.4.1945 ukazuje záměr velení na využití pilotů a techniky „Ausbildungs-Kommando“ pro boj proti pozemním cílům. Piloti, bylo jich mnohem více než letounů, byli rozděleni do čtyř rojů (Schwarm) po dvou dvojicích (Rotte). V seznamu figuruje i Oblt. Löhe, jehož část letového deníku o působení v Praze jsme přinesli v minulé publikaci.

Materiál zároveň odhaluje konkrétní piloty jednotky přítomné v Praze a také stav techniky. Letouny byly pouze tři, A-1a, W.Nr. 110730, „červená 1“, A-1a, W.Nr. 500594, „červená 2“ a A-2a, W.Nr. 110662, „červená 3“, přičemž plně operační byla pouze „červená 2“. To znamená, že útvar musel v průběhu působení v Praze ztratit tři Me 262, protože do Čech přilétl se šesti Me 262.

Není jasné, zda byly síly „Ausbildungs-Kommando“ skutečně využity pro útoky na postupující ruské síly.

Jak jsme uvedli v předchozím titulu, Oblt. Kornagel nakonec zahynul při odletu Ausbildungs-Kommando II./KG(J) 54 dne 28.4.1945 na „červené 1“ a zbylé stroje, tzn. „červená 2“ a „červená 3“ přelétly do München-Riem o den později.

II. Stíhací ochrana letišť Me 262 v Čechách

Proudové Me 262 byly nejzranitelnější při vzletu nebo přistání, kdy je omezovala jejich nízká akcelerace a nemožnost být využita převaha rychlosti. O tom se Němci přesvědčili už na podzim roku 1944 a začali proudové stroje chránit během těchto fází letu protiletadlovým dělostřelectvem a stíhačkami. Jako první si tuto roli vyzkoušela III./JG 54 s novými Focke-Wulfy Fw 190D-9 a během konce roku 1944 připadl podobný úkol i dalším stíhacím jednotkám s letouny s pístovým pohonem.

Presun proudových útvarů v polovině dubna 1945 na české území s sebou samozřejmě přinesl obdobný problém. Obrana letišť, vybraných pro Me 262, proti spojeneckým útokům byla, vedle zajištění paliva a dostatečného počtu letadel, dalším z nejběžnějších citovaných problémů. Nicméně přesun byl tak rychlý, že nebyl čas situaci včas řádně vyřešit. Posilování protiletadlového dělostřelectva jsme popisovali v minulé studii. Skutečně k němu došlo a proces se nikdy nezastavil. Zajímavé je, že z německé strany neustále zaznívaly výtky o její nedostatečnosti, zatímco ze strany Spojenců byla hodnocena jako velice nebezpečná. Pravdou zůstává, že veškeré ztracené spojenecké letouny z útoků na Me 262 nad Čechami má na svědomí

právě protiletadlové dělostřelectvo. Došlo zde však také k pokusům o krytí vzletajících nebo přistávajících Me 262 pístovými stíhačkami.

Rychlost a někdy i zmatek dubnového přesunu St., I., III./JG 7 a I./KG(J) 54 nedávala možnost zabývat se touto otázkou do detailu už během vlastního provádění. V žádném z dokumentů souvisejícího s plánem nebo prováděním přeletů se neobjevila zmínka o úmyslu zajištění ochrany základů proudových jednotek pístovými stíhačkami. Až teprve radiodepeše I./KG(J) 54 z 21. dubna 1945, popisující nasazení strojů z předěšlého dne, zmiňuje uvedený problém: „Nasazení proudových letadel 20.4. nebylo možné kvůli blokování letiště nepřátelskými stíhači. Pro ochranu proudových letadel při startu vyžadujeme ponechání jedné bojeschopné Gruppe JG 27 v pražském prostoru jako ochranu letiště“.

Problém tedy nezástal neřešen a důkazem je přítomnost I. a III./JG 27 na konci dubna v Praze. Předtím operovaly obě Gruppe z letiště v Grossenhainu, zatímco Stab., II. a IV./JG 27 operovaly z okolí Achmeru, Schwerinu a Lecku, kde setrvaly do konce války.

Připomeňme, že proudové útvary usazené v Praze náležely v polovině dubna 1945 pod velení IX.Flg.K.(J) v podřízenosti LfI.Kdo. Reich a jejich případnou stíhací ochranu tak muselo zajistit LfI.Kdo. Reich svými silami. Naproti tomu pražský prostor náležel do kompetence LfI. Kdo 6 (resp. Lg. VIII), která zde žádný stíhací útvar neměla a navíc, její operační zaměření bylo na východní frontě.

Nevíme, zda byl přílet části JG 27, spadající pod LfI.Kdo. Reich, do Prahy vyvolán potřebou ochrany základů s Me 262 nebo byl jen příležitou zastávkou během přesunu na jihoněmecké základny pod velení 7.JD. v rámci LfI. Kdo. West.

Zmenšující se území Říše už 18. dubna donutilo RLM k reorganizaci a LfI. Kdo.6 mělo od 21.4.1945 převzít pod své velení i LfI. Kdo.4 na jižním úseku východní fronty a také LfI. Kdo. West na jižní části fronty západní. Nicméně IX.Flg.K.(J), i po přesunu svých útvarů okolo 11. dubna do Prahy, zůstával stále pod velením OKL a LfI.Kdo. Reich, takže svoji organizaci a operační problémy musel řešit bez pomoci „místní“ LfI.Kdo.6. Zdá se tedy, že výsledkem bylo rozhodnutí o přeložení dvou Gruppe JG 27 do Prahy. Také je možné, že důvodem přesunu byly čerstvé zkušenosti z bojů s Američany 16. – 19.4.1945 v českém prostoru, kdy byla značná část ztracených Me 262 sestřelena právě při vzletu nebo přistání. Faktem zůstává, že se Messerschmitty Bf 109K-4 od I. a III./JG 27 objevily těsně před 20. dubnem na základně v Praze-Kbelích.

Přítomnost JG 27 v Praze v dubnu 1945 uvádí několik dokumentů. Pokud pomíneme zřejmě milnou poznámku u havárie dvou letadel dne 9.dubna o jejich startu z Prahy-Kbel, je prvním dokladem přítomnosti příslušníků JG 27 v Praze hlášení četnické stanice Vinohr o havárii americké stíhačky dne 16.dubna a zadržení jejího pilota „poddůstojníkem Karlem Hirschem od Jagdgeschwader 27 z Kbel“^{*}. Zadrženým americkým letcem byl 1./Lt. Maurice W. Miller z 4.FG, který zde nouzově přistál s Mustangem 44-14527 po zásahu flakem během útoku na letiště Kbely.

Operační působení I. a III./JG 27 na novém působišti ale nebylo příliš úspěšné. Poprvé se do bojů a zřejmě i k plnění svého úkolu, tzn. ochranné vzletajících Me 262 z Prahy-Ruzyně, dostaly její Messerschmitty právě 20. dubna 1945.* Jenomže sami ochránci byli napadeni při vzletu z letiště Prahy-Kbely stíhači z 355.FG, konkrétně Mustangy z 357. a 358.FS. Mezi 11:55 až 12:15h nárokovali američané celkem 7 – 0 – 4 Bf 109. Dle hlášení pilotů z 358.FS, hlídkovala squadrona chvíli před tím nad Ruzyní a na zemi identifikovala 15 Me 262. Úkolem 355.FG tak bylo zablokovat vzlet proudových stíhačů, čemuž měly Bf 109 z JG 27 zabránit.

III./JG 27 pohřbovala v pražském prostoru dne 20.dubna 1945 tři své letce. Nezvěstnými byli Obgef. Bernard Mairose, Fw. Hubert Doberer a Uffz. Heinz Durchdewald (2.3.1945 sestřelil Spitfire, 25.3.1945 pak P-38). Jejich ztráta nepochybně souvisí s leteckými souboji, které se odehrály přímo nad plochou Kbelského letiště.

Dle četnického hlášení došlo 20.dubna k prvnímu souboji ve 12 hodin a v obvodu četnické stanice Kbely byly sestřeleny dvě německé stíhačky. Obě dopadly v prostoru letiště. Na americké straně byla zřejmým aktérem 355.FG. Velitel její 357.Sq. Maj. Henry S. Bille uvádí: „*Letěl jsem jako velitel roje Custard při volném stíhání v okolí Prahy. Po zhruba třiceti minutách v oblasti velitel skupiny (pozn. Lt. Col. Clay Kinnard) upozoroval na letňanském letišti několik Me 109 připravujících se ke vzletu. Napadl jsem tato nepřátelská letadla, jakmile se odlepila od země, já jsem sestřelil jednu stodevítku krátkými dávkami zezadu, palbu jsem zahájil ve vzdálenosti 200 yardů a ukončil zhruba 50 yardů od cíle. Odhadoval jsem, že se nepřítel nacházel zhruba ve výšce 200 stop, ale můj wingman prohlásil, že se pilot zachránil pádákem. Nárokuji uznání zničení tohoto Me 109.*

Znovu jsme vystoupali a já jsem čelně zaútočil na dvojici Němců, kteří spolu

* Úkol, se kterým 20.4.1945 Messerschmitty z JG 27 vzletly neznáme a pouze předpokládáme, že se jednalo o ochranu Me 262.

s třemi dalšími nepřátelskými letouny létali v levotočivé obranné kruhové formaci. Zasáhl jsem toho, na něhož jsem vystřelil. Když jsem ho míjel, vytékala z jeho pravé strany nějaká tekutina. Setřásl jsem nepřítele z ocasu a změnil směr zatáčení, abych se mohl zapojit do obranného kruhu. Udělal jsem to, ale točili jsme tak ostře, že ukazatel gyroskopu byl většinou mimo stupnici. Podařilo se mi vystřelit několik dávek a myslím, že jsem poškodil další stodevítku. Ohlédl jsem se a uviděl tři stodevítky za ocasem svého wingmana. Přistřelil zatáčku a kruhové formace se rozpáda. Pronásledoval jsem jeden z těchto nepřátelských letounů až k zemi, rychle jsem se k němu přibližoval. Střelil jsem na něj, dokud jsem ho nepřeletěl, palbu jsem zahájil zezadu ve vzdálenosti asi 250 yardů. Nepřátelské letadlo bylo zasaženo po celé délce. Když jsem vybíral klesání, dopadlo na zem a explodovalo. Nárokuji sestřel dvou Me 109 a poškození dalších 2. V soubojích jsem vystřelil celkem 1061 nábojů.“

Maj. Henry S. Bille a Lt.Col. Clay Kinnard dosáhli každý dvou sestřelených Bf 109, 1./Lt. Victor D. Iglesias a 1./Lt. Harold P. Knutty společně s 1./Lt. Keo L. Snookem po jednom. Další 4 Bf 109 byly letcům 355.FG přiznány jako poškozené.

Střetnutí dokládá obecní kronika blízkých Horních Počernic: „*Bylo to poprvé, kdy jsme u nás mohli sledovat vzdušný letecký souboj. Spojenecká letadla kroužila rozptýleně, jakoby hlídkovala v prostoru kbelského letiště. Kdykoliv se vzneslo německé letadlo, ať již za jakýmkoliv účelem, bylo jimi napadeno a sestřeleno. Tehdy bylo v našem obvodu sestřeleno osm německých letadel, která se zřítily i s posádkami, nemajíc již možnost zachránit se pádákem. Pouze v jediném případě (sestřel na Bílém vrchu) se letec zachránil a neletěl právě zvlášť vysoko. Trošky letadel zůstaly na místě sestřelu a byly odstraňovány až mnohem později. Některé součástky si lidé rozebrali. Tělesné pozůstatky sestřelených letců byly německými oddily odstraněny až po několika dnech a po několikerech upozornění obce, aby se tak stalo.“* Na konkrétní místo pádu jedné z uvedených německých stíhaček vzpomíná očitý svědek Ing. František Špilar (*1932) „...*my jako kluci jsme registrovali deset sestřelených letadel... jako kluci jsme to brali támhle spadlo a támhle spadlo, jestli to bylo u Satalic nebo Počernic nám bylo jedno, takže tady se mluví o osmi (pozn. obecní kronika), ale jinak my jako kluci jsme konstatovali deset. To bylo tadyhle, byli jsme se tam jako kluci podívat, když je trať mezi Počernicema a Vysocanama a tady, když se vyjede Počernic tak na pravý straně je takovej lesík, březovec tak tam někde, tam byl nějaký stob taky, tak tam spadlo letadlo... tam byly trosky letadla.“* Tři zříčené německé stíhačky dne 20.dubna 1945 zmiňuje poválečné hlášení v okolí Svěmyslic a další v souboji poškozená stíhačka nouzově přistála až u Nymburka.

Intops Summary No. 355, 8.USAAF z 20. dubna 1945 popisuje událost následně: „*K jediným vzdušným bojům došlo v okolí Prahy, kde se skupina P-51 při volném stíhání v rámci podpory Třetí armády střetla přibližně v 11:40 se zhruba 12 Me-109 krátce poté, co byl pozorován start nepřátelských letadel z letiště Praha-Ruzyně. Když se naši stíhači poprvé přiblížili k letišti, nepřátelská letadla připravená ve startovacích pozicích vypnula motory a počkala, dokud P-51 neopustí oblast. Teprve poté odstartovala. P-51, které kroužily mimo oblast letiště, však oblast sledovaly a byly odměněny nárokovánými 7-0-4, když počkaly, až všechny letouny odstartují. Podle hlášení byli nepřátelští piloti agresivní a odhodlaní, nicméně nezkušené. Pozoruhodná byla absence činnosti Me-262, která jinak provázela nedávné operace v okolí Prahy.“*

Jak je zřejmé, Američané Němce zcela deklasovali. Na druhou stranu musíme říci, že němečtí piloti vstupovali do boje z nevýhodné pozice. Jak uvádějí příslušníci 357 Sq., hlídkovali v prostoru Prahy už 30 minut před tím, než spatřili, jak se ve Kbelích připravují německé stíhačky ke startu. JG 27 tedy vzletala v době, kdy už P-51 hlídaly v okolí a o Messerschmittech věděly. Američané se nepokoušeli napadnout Messerschmitty na letišti, protože dobře znali nebezpečnost protiletadlové obrany. Počkali, až se Němci dostanou mimo dostřel flaku a z výhodné pozice zaútočili.

Naproti tomu si JG 27 zřejmě nemohla příliš vybírat a předpokládáme, že ke vzletu ji donutily žádosti (rozkazy?) z Prahy-Ruzyně o eliminaci spojeneckých stíhačů nad letištem. Do vzduchu poslala skupinu o síle minimálně jedné Staffel. Projevila se však nevýhodnost situace a také v průměru nižší kvalita německých pilotů.

Ve stejný den večer však došlo k dalšímu střetnutí. Hlášení četnické stanice Kbely zmiňuje v 19 hodin večer nad letištem letecký souboj. I v tomto případě známe aktéra na americké straně. Mezi 18 a 20:30 hodinou bylo do prostoru Cham – Plzeň vysláno na hlídku 14 Mustangů 354.FG 9.Air Force, přímo podporující postup 3.US Army. Nad Prahou se v 19 hodin střetly se skupinou Bf 109 a další dva sestřelené Bf 109 si připsal 1./Lt. Andrew J. Ritchey a dva poškozené byly připsány dalším pilotům od 353.FSq.

Tentokrát ovšem byli úspěšní i němečtí stíhači. 2./Lt. Frederick R. Canada popisuje sestřelení svého velitele: „*Letěl jsem jako číslo 3 v bílé letce, když jsme se osm mil východně od Prahy dostali do souboje s osmi Me-109. Bílou letku vedl 1. Lt. Francis J. O'Connell, který sestřelil jeden Me 109. Letěl jsem jako jeho horní doprovod a viděl jsem to. Krátce poté jsem upozoroval osamělý P-51 směřující na západ. Doprovodil jsem ho, protože z něj vytékala chladicí kapalina nebo palivo. Identifikoval jsem ho jako letoun pilotovaný na této akci 1.Lt. O-*

Connellem. Asi tři míle východně od Prahy se v P-51 vznítily oheň a krátce nato došlo k explozi, která odtrhla celé ocasní plochy. Zbytek letadla se ve vzduchu divoce točil, pilot vyskočil a dostal se bezpečně od letadla. Viděl jsem, že se otevřel padák, který se snášel k zemi v minimální výšce 300 stop. Dopadl na jihozápadním předměstí Prahy..."

Pražská Civilní protiletectká obrana hlásí v 18:50 hodin 4 letadla v prostoru Hrdlořež a Kbel a další zápis v 18:59 hodin uvádí „v prostoru u Staré Strašnice se zřítilo letadlo, vystupuje černý dým, zřítivší se letadlo bylo americké značky“. V 19:07 hodin 3 letadla odlétla přes Kobylisy. Na večerní letecký soubor vzpomíná Vratislav Kdýr (*1929): „... z okna sem se díval od Hostivaře naboru na Měcholupy, měl jsem angýnu, tak jsem ležel... slyšel jsem dělostřeleckou palbu flaku, tak jsem vstal a honem jsem bhal do pokoje k otevřenému oknu. Kouknou se z okna a krásně vidím na to místo na Groši, bylo hezký počasí, sluneční počasí a chladno, takový počáteční jarní, a pak se to najedou seběhlo, ale to byl zlomek, to bylo pár vteřin. Najednou přiletěli dva nebo tři Mustangy a na ně zaútočily německé stíhačky. A tenhle pilot, ten američan, letěl směrem od Strašnic k tomu našemu baráku a teďka udělal výkřut, napadlo ho jedno, dvě letadla, a stoupal naboru a to už sem ho neviděl. Chvilku na to sem teprve viděl jak spirálovitě padá letadlo dolu a za ním jak padá na padáku pilot.“ Letec I./Lt. Francis J. O'Connell těsně nad zemí vyskočil a zachránil se na padáku. Zasažený Mustang 44-72076 se zřítil v Praze-Hostivaři na okraj cesty hned vedle hostince U posledního groše. Požár letadla likvidovali hostivařští hasiči.

U tohoto večerního souboru není jasné, zda se skutečně jednalo o Bf 109 z JG 27. Nicméně žádná jiná jednotka s tímto typem se v Praze nevykytovala a z toho lze usoudit, že s největší pravděpodobností ano.* Tentokrát se nevyhodná situace z poledne neopakovala, ale německé ztráty přesto převýšily ty spojenecké.

Ještě 20. dubna 1945 se měl uskutečnit přelet zbylých Bf 109 od I. a III./JG 27 do Bad Aiblingu. Patrně nedošlo k okamžitému přesunu všech letadel, možná plánovaný přesun narušily letecké soubory během dne, kterým za obět padlo podle údajů americké strany 8 Bf 109 sestřelených a 6 poškozených.

Pokud bylo hlavním úkolem letců z JG 27 vyčištění prostoru od amerických stíhačů a zajištění bezproblémového vzletu a přistání Me 262, tak v tento den neuspěli. Odkazujeme znovu na hlášení I./KG(J) 54 z následujícího dne, kde se uvádělo, že vzlet jejich Me 262 byl nemožný. Me 262 z Prahy nakonec létaly (viz Messerschmitt Me 262KG and KG(J) units, JaPo 2010), ale k ohrožení bombardérů 8.AF se nedostaly. V tom jim američtí stíhači, přes snahu JG 27, zabránili.

Že někteří letci JG 27 zůstali v Praze i po 20.dubnu vzpomíná Hans-Joachim Bebenroth. Uvádí, jak se někdy počátkem dubna 1945 jejich jednotka JG 27 přesunula do Prahy. Několik letců, včetně jeho samého, bylo umístěno na základnu v Klecanech, asi 10 km severně od Prahy (původně základna I./KG(J) 6, zrušená rozkazem z 9.dubna 1945) a přelétávali odtud do Kbel použitelné stroje Bf 109 (evidentně se jednalo o Messerschmitty po zrušených I. a II./KG(J) 6). Od konce dubna již zůstal ve Kbelích až do 6. května, kdy hned ráno v 6:30 hodin odstartovala jeho skupina k přeletu do Drážďan. Nepříznivé počasí skupinu rozptýlilo a Hans-Joachim Bebenroth musel nouzově přistát u severočeského Duchcova.

Stálou přítomnost Messerschmittů Bf 109 v Praze naznačuje i další soubor dne 26. dubna 1945, kdy 6 Mustangů od 332.FG doprovázelo nad Prahu průzkumný F-5 Lightning. Opět přesně v poledne, asi 15 km jižně od Prahy, spatřili piloti Mustangů 5 nepřátelských Messerschmittů a okamžitě na ně zaútočili. První Bf 109 se po výstřelech 2./Lt. Richarda A. Simonse ve spirále roztržilo o zem. Další dva Bf 109 se pokusily uniknout přízemním letem, ale 2./Lt. Thomas W. Jefferson s výhodou převýšení je dostihl. Včas vyskočil jen jeden dostižený letec. Čtvrtý sestřelil po krátkém souboji 1./Lt. Jimmy Lanhan a pátý Bf 109 byl zničen pravděpodobně. Doplňme, že tento průzkumný let zaznamenal mimo jiné 1 Me 262 na letišti v Českých Budějovicích.

Příslušnost těchto Bf 109 není jasná. S velkou pravděpodobností se nejednalo o stroje JG 27 neboť ta nasadila v rámci Lw.Kdo.West už 24.4.1945 19 Bf 109 do bojů v okolí Dillingenu.** Mohlo se však jednat o výše zmínované letouny po zrušených I. a II./KG(J) 6, které byly postupně přelétány do jižního prostoru. Tomu nepřímě napovídá i místo souboje, tzn. jižně od Prahy. S ochranou letiště Praha-Ruzyně už ale neměla tato činnost nic společného.

Po tomto nepřilíhš povedeném úvodu se začaly uskutečňovat organizační změny rozhodnuté 18. a platné od 21. dubna 1945. Lf.Kdo.6 dostalo do

své rozhodovací pravomoci Lf.Kdo. West a Lf.Kdo. 4 a zároveň mělo organizačně zajišťovat i jednotky IX. Flg.K.(J) na letištích v Čechách. O dva dny později, 23.4.1945, Lf.Kdo.6 informovalo OKL (radiodepeši) o úmyslu dislokovat v pražském prostoru jednu Gruppe JG 2 za účelem ochrany jednotek IX. Fliegerkorps(J) a požádalo o souhlas. Je to jasný důkaz o tom, že problémem ochrany proudových letadel během nejkritičtějších fází jejich nasazení se někdo zabýval a to na nejvyšších stupních velení. Za zmínku však stojí, že opatření neprováděl nadřazený útvar IX.Fl.K.(J) (kterému Me 262 náležely), ale „místně příslušná“ operační složka Luftwaffe, tzn. Lf.Kdo.6. Důvodem byla zřejmě povinnost Lf.Kdo.6 organizačně jednotky IX.Fl.K.(J) zajišťovat, pod kterou spadala i ochrana letišť.

Pro tento účel vybralo Lf.Kdo.6 jednotku JG 2, v této době podléhající Lf.Kdo. West a s trochou nadsázky můžeme říci, že ta byla v této době v jakémsi „neuchopitelném“ stavu. Hlášení o dislokaci jednotek Lf.Kdo. Reich z 19.4.1945 uvádí JG 2 v podřízenosti 15. Fl. Div. (v rámci Lf.Kdo. West), s jednotlivými částmi „v okolí Chebu (2 Gruppe) a Berlína (1 Gruppe)“. Vzhledem k podrobnosti údajů ostatních jednotek to byly velmi nepřesné informace a svědčily o skutečnosti, že velení Lf.Kdo. West moc nevědělo, co se JG 2 vlastně děje a kde se nachází.*

O něco později, 21.4.1945, hlásila JG 2, že je komunikace s nadřízenou 15. Fl.Div. přerušena a proto požaduje dočasně služby (zejména logistické zabezpečení) po 7. Jagdivision (7.JD). Stab a I./JG 2 byly na cestě do Chamu (v té době však v Mariánských Lázních), III./JG 2 se nalézala v Plzni. Velitel jednotky požadoval údaje o pozici 7.JD.

Ve stejný den se JG 2 dotkla instrukce č.20642 vydaná OKL (Koller) nařizující prostřednictvím buď Lf.Kdo.Reich nebo Lf.Kdo.6 zrušení některých jednotek. Byla mezi nimi i I./JG 2. Provozuschopné stroje s osádkami se měly velením do existujících jednotek, zbylý personál a vybavení mělo být dáno k dispozici OKL, dle instrukce č. 1857 Org. Staff OKL.

Následující den se JG 2 dočkala odpovědi na její dotaz. Ve 23:00 udala 7.JD svoji pozici v Pfaffenhofenu, 40 km severně od Mnichova a dále vydala, skrze 3./NAG 13, rozkaz zastavit přesun St. a I./JG 2 do Chamu. O chvíli později byly části JG 2, spolu s 3./NAG 13, informovány, že spadají pod Lf.Kdo.6 a mají zůstat na stávajících letištích – St. a I./JG 2 v Mariánských Lázních, III./JG 2 v Plzni. Jednotka se našla...

Po jasně formulovaném záměru o použití JG 2 pro ochranu letiště z 23.4.1945, pocházejí další údaje z 25. dubna 1945. O půlnoci vydalo Lf.Kdo.6 doatek k organizační změně platné od 21.4.1945, ve kterém je výslovně zmíněna podřízenost IX.Fl.K.(J) pod Lf.Kdo.6 (resp. její VIII.Fl.K.) a dále převedení JG 2, se svou Stab, I. a II./JG 2, pod IX.Fl.K.(J). Na rozdíl od předchozích zpráv je zde zmíněna II. Gruppe, chybí však údaje o Gruppe III. Je možné, že se v skutečnosti jednalo o chybu zápisu v předešlých dokumentech a celou dobu byla zmíněna II./JG 2.

Další záměry s jednotkou se objevily v korespondenci z 26.4.1945. Opakuje se fakt o vymezení JG 2 z podřízenosti Luftflotte West, který je doplněn informací o jejím převedení ve všech ohledech pod IX. Fliegerkorps(J). Stab a I./JG 2 měly být rozpuštěny, uvolněný letecký i pozemní personál a výzbroj měli doplnit stav II./JG 2. Tato Gruppe měla být použita pro ochranu letišť proudových stíhačů.

Je nutné podotknout, že právě tento den došlo k další důležité organizační změně, kdy celý IX. Flg.K.(J) přešel pod plné vedení Lf.Kdo. 6. To, jak je vidět, ihned potvrdilo své předchozí rozhodnutí o zajištění stíhací obrany letiště s proudovými letouny (tzn. stroji IX.Fl.K.(J)) přidělením úkolu JG 2. Její neutěšený stav techniky vyřešilo zrušení dvou částí a koncentrací síly do II./JG 2.

O další tři dny později (29.4.1945) zachytila britská odposlouchávací služba rozkaz IX.Fl.K.(J) o přesunu II./JG 2 do Prahy-Kbel. Zpráva není zcela jasná, ale po předchozím umístění JG 27 na stejné letiště by dával rozkaz logiku. Jednotka určená k ochraně Me 262 z ruzyňského letiště měla opět sídlit na letišti Praha-Kbely.

Prvního května potvrdil dříve citované skutečnosti o JG 2 další rozkaz z Lf.Kdo.6. Stab a I./JG 2 byly v likvidaci a zbytek jednotky, tzn. II./JG 2, podléhal velení IX.Fl.K.(J) (ten následně pod velení Lf.Kdo.6). O III./JG 2 není nikde žádná zmínka.

V přehledu rozmístění leteckých útvarů Lf.Fl.6 z 3. května 1945 je poznámka o JG 2 napsána jen tužkou a těžko čitelná. Lze rozeznat jen slovo „Protektorat“, takže se částí útvaru zřejmě náležely „kdesi v Protektorátu“. Podobný dokument ze 7.5.1945 hovoří o St. a II./JG 2 v Chebu a I./JG 2 v Karlových Varech. Zatímco Stab a I. Gruppe byly v likvidaci, II./JG 2 byla na přesunu do Prahy („in Verl. n. Prag“).

Uvedené rozkazy a citace ukazují jasný záměr o využití jednotky. Jaká však byla skutečnost, není úplně jasné. Prozatím nemáme žádný zřejmý důkaz o tom, že se stroje JG 2 (v tuto dobu Fw 190D-9 s několika Fw 190D-13)

* Dne 20.dubna 1945 je pohřešován také Lt. Wolfdieter Zirzow, příslušník I./KG(J) 6. Je možné, že někteří zkušební letci z I./KG(J) 6 z Klecan byli zařazení k bojovým jednotkám, např. k JG 27 a zasáhli do leteckých soubojů nad Prahou.

** O dva dny později, 26.4.1945, zaznamenala Lf.Kdo. 6 a její 7.JD dislokaci III./JG 27 v Bad Aiblingu. Nakonec 3. května 1945 byly I. a III./JG 27 usazeny v Salzburgu a částečně v Zell am See a přetvářely se (teoreticky) do „Jagdgruppe 27“.

* Zmatek souvisel zřejmě se snahami o předchozí přesuny operačních částí JG 2 z 16.4.1945 do prostoru Berlína, evidentně k posílení útvarů bránících hlavní město.

dostaly na naše území a už vůbec se neobjevily v roli, ke které byly určeny. Dokonce je možné spekulovat o tom, že rozkazy byly vydávány, plány o využití existovaly, ale ve skutečnosti se nic nedělo. Vysvětlení můžou nabídnout následující data. V hlášeních o síle operačních útvarů LfL.Kdo.Reich jsou u JG 2 až do 4. dubna 1945 použita data z 26.3.1945, protože nové údaje nedorazily. To je přinejmenším neobvyklé. Přehledy o operační způsobilosti se aktualizovaly každý den, ale LfL.Kdo. Reich devět dní nemělo od jednotky žádné hlášení. Pravděpodobně vůbec nevědělo kde a v jakém stavu se nachází.

Ještě 26. března vykazovala celá JG 2 (tzn. Stab, I., II a III. Gruppe) sílu 111 strojů, z toho 56 schopných nasazení. Když přišlo 5. dubna 1945 čerstvé hlášení o stavu jednotky, dozvěděl se LfL.Kdo.Reich, že JG 2 disponuje pouhými 28 Focke-Wulfy, z čehož bylo jen 20 letuschopných. O týden později klesly tyto počty na 21 strojů, z toho 10 schopných nasazení. Mezi koncem března a polovinou dubna 1945 tak přišla JG 2 o 81% své techniky a přestala tak téměř existovat. Dubnové a květnové rozkazy o přesunech a plány o využití JG 2 k ochraně letišť v Čechách tak fakticky směřovaly k neexistujícímu útvaru. Jednotka vybraná pro stíhací ochranu letišť proudových letadel svůj úkol splnit nemohla, protože neměla s čím.

Co se týká dislokace jednotky, něco málo nám ukáží letové deníky pilotů. Ofw. Willi Morzinek, pravděpodobně velitel I./JG 2, prováдел své lety mezi 2. až 8. dubnem 1945 z letišť u měst Gotha, Laucha a Jena. Většinou se jednalo o stíhací-bombardovací operace a pilotoval přitom Fw 190, „<<“. Bohužel záznamy končí zápisem z 8.4.1945. Je však patrné, že útvar působil jižně od Berlína a dle zápisů sváděl souboje se západními Spojenci v okolí Erfurtu, Mühlhausenu a Langensalzy.

Dosud se však na žádné ze zmiňovaných základů v Čechách, tzn. Chebu, Karlových Varech, Mariánských Lázních, Praze-Kbelích nebo Plzni nepodařilo identifikovat žádný zanechaný Focke-Wulf Fw 190D, prokazatelně náležející k JG 2. Podrobná zpráva o stavu strojů 10.Staffel z 19.4.1945, v útržcích zachycená britským odposlechem, zmiňuje přítomnost bojem z 25% poškozeného Fw 190 W.Nr. 211119 v centrálních dílnách na letišti v Plzni. Z kontextu dalších údajů zprávy je ale zřejmé, že minimálně v aktuální datum nešlo o domovské letiště 10./JG 2.

Po skončení války zůstaly na plzeňském letišti minimálně dva Fw 190D-9 (W.Nr. 211115 and 401381) a dokonce i Fw 190D-13, W.Nr. 836016, s označením velitele I. Gruppe. W.Nr. 211115 působil u Erg.KG(J), W.Nr. 401381 není označen a jeho příslušnost je tedy nejasná. Zmíněný D-13, W.Nr. 836016 byl mohl pocházet ze Stab I./JG 2, nicméně stejně tak i ze Stab I./Erg.KG(J). Oba útvary měly typ ve výzbroji. I když připustíme možnost, že Fw 190D-13, W.Nr. 836016 pocházel ze Stab I./JG 2 (v tom případě by to byl letoun, na kterém velice pravděpodobně létal na počátku dubna zmiňovaný Willi Morzinek), neznamenalo by to přítomnost plnohodnotné bojové jednotky. Na základně mohl být ze stejného důvodu jako W.Nr. 211119, tzn. kvůli opravě, čemuž by napovídaly i demontovaný motor. Navíc připomínáme, že 26. dubna byl vydán rozkaz o zrušení Stab a I. Gruppe a začlenění techniky a personálu do II. Gruppe. Organizace takové změny by si jistě vyžadovala přítomnost velitelů všech stupňů a jejich různé přesuny, včetně jejich letadel. Je to však vše jen v úrovni našich spekulací.

Náhodnou přítomnost strojů JG 2 v Čechách připomínají různá lokální policejní hlášení. Již 8. dubna 1945 oznamuje Schutzpolizei Most na velitelství do Ústí n/L nouzové přistání německého letadla, které pilotoval Uffz. Alfred Beisler z „I Jagdflugzeuggeschwader II Richthofen“, v 8.20 hodin na pole mezi Duchcov a (dnes zaniklou) Hrdlovku. Letadlo mělo ulomený podvozek a poškozenou vrtuli, nezraněný pilot ihned vlakem odcestoval zpět k jednotce do Schafstädt u Halle. O 5 dní později, dne 13. dubna v 9.20 hodin nouzově přistál pro nedostatek paliva a nepříznivé počasí Fw 190 W.Nr. 500422 u Všehrd, jižně od Chomutova. Letadlo bylo podle četnictva poškozeno asi z 20%, pilot Fw. Rudolf Zimmermann (patrně totožný se dříve zmíněným pilotem Me 163) vyvázl nezraněn.

Dne 15. dubna 1945 při útoku amerických stíhaček na letiště Mariánské Lázně byl mezi několika oběťmi také Maj. Dr. Valentin Donath ze Stab/JG 2 a následující den 16. dubna byl po leteckém souboji nad Plzní pohřešován Fw. Siegfried Kapschat, dlouhodobý příslušník 9.Staffel s uznaným sestřelem P-38 dne 20. října 1944 a P-47 hned následujícího 21. října 1944, kdy sám také musel poškozený Fw 190 opustit na padáku. K jeho ztrátě 16. dubna dodejme, že protivník žádný sestřel ani souboj s Fw 190D nepotvrzuje. V období dubna 1945 byl bez bližších podrobností v českém prostoru pohřešován z JG 2 ještě Lt. Friedrich Hochwald.

Strípkovité zprávy o JG 2 potvrzují přítomnost jednotky od poloviny dubna 1945 na českém území, ale nedovolují posoudit charakter a rozsah jejího fyzického působení nebo nasazení. Do Čech se dostaly patrně jen ojedinelé Fw 190D a údaje o různých pozicích útvaru (Plzeň, Mariánské Lázně, Cheb, Karlovy Vary) se vztahovaly jen na ustupující pozemní personál a piloty bez letadel. Hlavní bojové jádro JG 2 tvořené Focke-Wulfy 190D zaniklo již na

konci března 1945 roztroušeno na letištích ve středním Německu.

Závěrem lze říci, že problém krytí vzlétajících a přistávajících proudových strojů pomocí pístových stíhaček nezůstal bez povšimnutí velení ani po přesunu jednotek s Me 262 na naše území. V praxi však nebylo funkční, neboť první řešení, s JG 27, nedopadlo dobře a následně, s JG 2, se vůbec neuskutečnilo. Hlavní roli tak po celou dobu hrálo jen protiletadlové dělostřelectvo.

Konkrétní stroje

Bf 109K-4, „červená 7“, W.Nr. 331xxx, 10./JG 27, Praha-Kbely

Stroj

JG 27 za sebou na našem území nechala jen trosky svých sestřelených strojů. Jeden z nich se dochoval i na dobových snímcích. Vrak Bf 109K-4, „červená 7“ ležel na západním kraji dráhy letiště Praha-Letňany, tzn. nedaleko domovské základny JG 27 v Praze-Kbelích. Můžeme spekulovat o tom, že se pilot pokoušel nouzově přistát na nejbližší vhodné ploše, což se mu, vzhledem ke stavu vyfotografovaného letounu, povedlo. Na trupu letounu jsou patrná poškození, není však možné říci, zda pocházejí z boje nebo až ze „zájmu“ místních občanů po skončení války.

O letounu samotném nemáme žádné podrobnější informace. Jednalo se o standardní Bf 109K-4, tehdy běžný (a s největší pravděpodobností vylučný) typ z výzbroje III./JG 27. Barva taktického označení (červená) jej řadí do 10. Staffel a právě z této části útvaru pocházejí i zaznamenaní ztracení piloti z 20.4.1945.

Dle kamufláže můžeme stroj zařadit do starší výrobní série se sériovými čísly 331xxx. Podobné jsou známy stroje Bf 109K-4, „modrá 16“ z 12./JG 27 nebo „bílá 10“ z 9./JG 27* a útvar Bf 109K-4 těchto čísel hojně využíval.

Kamufláž

Obvyklé provedení kamufláže Bf 109K-4 starší série zahrnovalo spodní plochy nastříkané odstínem RLM 76, horní pak kombinací RLM 75 a RLM 83. Kontrast horních barev potvrzuje použití starší RLM 75 a dobře patrné je to především na horní straně křídla. Naopak kombinaci tmavých RLM 81 a 83 ve formě poměrně ostře ohraničených skvrn jednotného formátu nesla kýlovka. To bylo způsobeno její dodávkou od výrobce včetně zbarvení, které na sestaveném stroji nebylo sjednocováno. Naproti tomu směrovka se stejnou formou zbarvení nesla odstíny RLM 76, 75 a 83.

Hraniční linie horních barev vytvářela na bocích velké „vlny“ a zachovávala mezi jednotlivými letouny jakýsi vzor. Zbylé světlé boky byly doplněny velkým množstvím lehce nastříkaných skvrn tmavě RLM 83.

Na „červené 7“ je dobře patrné místo rozsáhlé opravy náteru trupu za bočním křížem, které porušilo dělicí linii. O použité barvě můžeme jen spekulovat, snad se jednalo o modro-zelenou variantu spodního odstínu.

Další oprava, tentokrát tmavým odstínem, je zřetelně viditelná před taktickým označením. Její pravidelnost je neobvyklá a neumíme jí vysvětlit. Je možné, že se jednalo o původní označení číslicí „1“.

Celý povrch stroje vykazuje značné známky opotřebení, což je, vzhledem k jeho předpokládanému datu výroby na přelomu října a listopadu 1944, pochopitelné. Ve službě u 10./JG 27 byl zřejmě už od roku 1944, aby nakonec jeho bojová kariéra skončila v Praze.

Označení

Výsostné označení odpovídalo zásadám vyráběných Bf 109K z Mtt Regensburg. Zajímavé je snížení intenzity bílých částí trupového kříže tmavší, snad modro-zelenou barvou. Podobný zásah je znám i z jiných Messerschmittů ze III./JG 27, např. W.Nr. 330255, „<<“, zanechaný ve Wunstorfu.

Barva označení vyplyne z porovnání se žlutou barvou popisky plnění paliva. Žlutá na tomto snímku je zobrazena poměrně tmavě, takže se zřejmě jednalo o orthochromatický film. Na takovém je červená barva zobrazována tmavě, kdežto modrá téměř shodně se žlutou. Protože je zde barva označení tmavší než žlutá v popisce, přikládáme se k názoru, že taktická číslice byla natřena červenou barvou. Tak jako na ostatních strojích III./JG 27 bylo i toto označení lemováno, zde bílou barvou. Obdobně bylo provedeno i označení Gruppe.

Před ocasionálními plochami nesl tento stroj zelený identifikační pruh ze systému označení stíhacích jednotek. Jeho šířka nebyla u letadel III./JG 27 stálá a lišila se stroj od stroje.

Technické popisky odpovídají zásadám Mtt Regensburg.

* Více podrobností viz Messerschmitt Bf 109K, Camouflage and marking, JaPo, 2000

Text 3. strany obálky

Noční Ar234

V hlavním textu jsme zmínili přítomnost Ar 234B, „T9+NL“ na letišti v Praze a Žatci. Bohužel není znám žádný jeho snímek, můžeme se však, ze známých faktů, pokusit o jeho rekonstrukci.

Nepochybně se jednalo o stroj Ar 234B-2, W.Nr. 140146, který byl, jako druhý, v únoru 1945, přestavěn na noční stíhačku (pravděpodobně se tímto změnilo i jeho označení na Ar 234B-2N). Stejně jako první stroj W.Nr. 140145 měl být vybaven radarem FuG 218 Neptun, zařízením FuG 350 Naxos a prostorem pro operátora radaru v zadní části trupu. Podle vzpomínek personálu byla spodní prosklená část přídě tohoto stroje, na základě výtek Oblt. Kurta Weltera z předešlých zkoušek, přetřena černou barvou, aby se zabránilo oslnění pilota.

Známé snímky Ar 234B-2N, upraveného do standardu nočního stíhače, ukazují nejpodstatnější změny provedené na draku. Bohužel není známo, zda zachycují W.Nr. 140145 nebo právě 140146, spíše se kloníme k názoru, že šlo o první z nich. Přesto lze fotografie brát jako podklad i pro provedení rekonstrukce W.Nr. 140146, protože v dostupných materiálech se o žádných změnách dodatečného vybavení mezi oběma zkušebními stroji nehovoří.

Kanonová výzbroj, která nebyla u verze Ar 234B-2 běžná, měla být zajištěna pomocí odnímatelného kontejneru („Magirungsbombe“) s dvojicí kanonů MG 151/20 pod trupem. V době přítomnosti stroje na českém území (tzn. po 29.4.1945) však na letounu nebyla instalována, o čemž jasně hovoří letový deník Ofw. Nitschkeho.

Letoun přibyl do stavu Kommando Bonow (oficiálně části 3./Versuchssverband OKL) pod označením T9+NL v únoru 1945 a minimálně pět operačních letů na něm z Oranienburgu absolvovali Oblt. Kurt Bonow s radiooperátorem Ofw. Beppem Marchettim. Při několika kontaktech se spojeneckými letouny se však nedostali do příležitosti skórovat.

Kommando Bonow vykazovalo 12.4.1945 ve stavu pět pilotů a dvě Ar 234 (žádné však operační). Jedním bylo určitě Ar 234B-2N, W.Nr. 140146 (první noční Arado, W.Nr. 140145, bylo zničeno při havárii při přistání 13.2.1945), druhým pak mohlo být Ar 234B-2, W.Nr. 140608, určené pro výcvik pilotů. Na konci dubna 1945 se stroj nalézal na letišti München-Riem, kam se nepochybně dostal po přesunu z Oranienburgu ohrožovaném postupem Spojenců. Jeho další osud byl popsán v předchozím textu a nakonec byl vyhozen do vzduchu ustupujícími německými jednotkami na letišti v Žatci 8. května 1945.

Obsah

Flugzeugwerk Eger G.m.b.H. (FWE) – historie 1940-44	1	Me 262A, B3+IB(?), St. I./KG(J) 54	13
Me 262 ve FWE	1	Me 262A, B3+DM, 4./KG(J) 54	13
FWE opravy Me 262	1	FWE - vyráběné Me 262A-1a/U3	13
FWE - výroba Me 262	2	Zbarvování	13
Průzkumné Me 262A	2	Me 262A-1a/U3, W.Nr.500275, „bílá 2“, I./NAG 1	13
Výroba Me 262 Aufklärer ve FWE	4	Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500???, „bílá 25“, III./EJG 2	14
FWE – organizace výroby	5	Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500???, „červené S“, „bílá 26“, III./EJG 2	14
FWE – subdodavatelé prací	6	Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500098, „bílá 27“, III./EJG 2	15
FWE – výroba částí	6	Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500853, „bílá 29“, III./EJG 2	15
Shmutí	6	Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500???, „bílá 30“, III./EJG 2	15
Sériová čísla Me 262 z FWE	6	Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500539, „bílá 33“, III./EJG 2	16
Verze Me 262 z FWE	7	Me 262A-1a/U3, W.Nr. 500???, „bílá 34“, III./EJG 2 / Aufklärungskommando Me 262	16
Technické provedení	7	LBB	17
Nasazení Me 262A z FWE	8	Me 262A-1a, W.Nr. 501221, „žlutá 3“, 3./JG 7	17
Leichtbau G.m.b.H. Budweis (LBB) – historie 1942-44	8	Další proudové stroje nad českým územím	17
Me 262 v LBB	8	Arado Ar 234	18
LBB – výroba Me 262	8	III./EKG 1	18
Organizace výroby LBB	9	I.(F)/100	18
Výroba částí v LBB	10	Konkrétní stroje	19
Sériová čísla	10	Ar 234C-3, W.Nr 250001, 250012	19
Verze Me 262A z LBB	10	Me 262V11, W.Nr. 110555, „V555“	20
Technické provedení Me 262A-1a z LBB	11	Výzbroj Me 262A-1a/U3	20
Nasazení Me 262A z LBB	11	Dodatky k Messerschmitt Me 262s of KG and KG(J) units	21
Další významní dodavatelé programu Me 262 na českém území.	11	I. Ausbildungs-Kommando II./KG(J) 54	21
Špice	11	II. Stíhací ochrana letišť Me 262 v Čechách	21
Ocasní plochy	12	Konkrétní stroje	24
Zadní část trupu	12	Bf 109K-4, „červená 7“, W.Nr. 331xxx, 10./JG 27, Praha-Kbely	24
Vana pilotního prostoru	12	Text 3. strany obálky	25
Motory	12		
FWE - opravované Me 262	13		
Me 262A, B3+CT, 9./KG(J) 54	13		