

P-51B/C

Mustangi nad III Rzeszą

Tomasz Szlagor



Tomasz Szlagor

P-51B/C

Mustangi nad III Rzeszą



Spis treści

Wstęp	3
P-51 Mustang	10
Nad III Rzeszą	18
Nad Berlin i dalej	34
Od zachodu i z południa	46
Przypisy	74
Bibliografia	74
Załączniki	74

Na okładce: 30 stycznia 1944 roku blisko 800 ciężkich bombowców amerykańskiej Ósmej Armii Powietrznej wzięło na cel zakłady lotnicze w rejonie Brunszwiku. Przeciwno nim Luftwaffe skierowała m.in. dwusilnikowe myśliwce Messerschmitt 110. Na północny zachód od Brunszwiku jeden z nich padł ofiarą Maj. Jamesa Howarda, dowódcy 356. Dywizjonu Myśliwskiego ze składu 354. Grupy Myśliwskiej. Było to jego piąte zwycięstwo na P-51. W ten sposób Howard, były pilot słynnych „Latających Tygrysów”, został pierwszym asem Mustangów nad Europą.

Podziękowania:

Autor pragnie serdecznie podziękować następującym osobom, które użyczyły swoich archiwów zdjęciowych lub też w inny sposób pomogły stworzyć niniejszą książkę: Stuart Burling, James Crow, Mark Degnan, Timothy Kirkup, William Marshall (historyk 355. Grupy Myśliwskiej), Merle Olmsted (historyk 357. Grupy Myśliwskiej), Peter Randall, Leszek A. Wieliczko oraz Bruce Zigler (4th Fighter Group Association).

P-51B/C – Mustangi nad III Rzeszą • Tomasz Szlagor

Wydanie pierwsze • LUBLIN 2007

ISBN 978-83-60445-29-7

© Wszystkie prawa zastrzeżone. All rights reserved. Wykorzystywanie fragmentów tej książki do przedruków w gazetach i czasopiśmie, w audycjach radiowych i programach telewizyjnych bez pisemnej zgody Wydawcy jest zabronione.

Nazwa serii zastrzeżona w UP RP

Redakcja: **Ryszard Szlagor**

Tłumaczenie: **Tomasz Szlagor**

Rysunek na pierwszej stronie okładki: **Arkadiusz Wróbel**

Plansze barwne: **Janusz Świątłóń**

Design: **Tomasz Gąska, KAGERO STUDIO**

Oficyna Wydawnicza **KAGERO**

www.kagero.pl • e-mail: kagero@kagero.pl, marketing@kagero.pl

Redakcja, Marketing, Dystrybucja:

OW KAGERO, ul. Mełgiewska 7-9, 20-952 Lublin

tel.: (+48) 081 749 20 20, tel./fax (+48) 081 749 11 81, 0609 543 927, 0601 401 157, www.kagero.pl



P-51B z 354. FG (9. AF) w locie nad Anglią, grudzień 1943 roku. Dobrze widoczne białe pasy identyfikacyjne na skrzydłach i statecznikach, które miały zapobiec myleniu Mustangów z Messerschmittami 109.

Early P-51B of the 354th FG in flight over England, December 1943. Of note are white recognition bands. They were to help identify Mustangs, which at some angles bore resemblance to the Messerschmitt 109. (AFHRA)

Był 6 marca 1944 roku. Tego dnia, pomimo zalegającej nad całą Europą zwartej masy ciężkich, śniegowych chmur, z lotnisk w Anglii wystartowała powietrzna armada 730 amerykańskich ciężkich bombowców pod eskortą 801 myśliwców. Ich celem był Berlin, stolica III Rzeszy. Na czele amerykańskiej formacji leciały Mustangi 4. Grupy Myśliwskiej. Dowodził nimi pułkownik Donald Blakeslee. Zadaniem jego pilotów było nie dopuścić myśliwców Luftwaffe, zwanych w kodzie radiowym „bandytami”, do bombowców. Cpt. James „Goody” Goodson, prowadzący tego dnia jeden z dywizjonów jednostki, tak zapamiętał ten dzień:

„Właśnie po lewej rozpoznałem Magdeburg, kiedy przed nami wyłoniła się formacja bombowców. Pozostawione przez nie strugi kondensacyjne widzieliśmy już od jakiegoś czasu. Teraz zobaczyłem błyski słońca odbijające się w owiewkach bombowców. Małe czarne punkty, pogrupowane w boksy, sunęły majestatycznie w stronę celu, nie

zważając na rozrywające się wokół nich pociski artylerii przeciwlotniczej. Dołączyliśmy o wyznaczonej godzinie i zaczęliśmy zygzakować ponad nimi. Niemal natychmiast przednie boksy stały się celem ataku. W słuchawkach rozbrzmiewały kolejne meldunki: ‘Bandyci na dwunastej’, ‘Cała chmara na pierwszej!’.

Blakeslee poprowadził grupę do ataku. Kierował się na formację, w której leciały strzelające rakietami Junkersy Ju 88. Rozpędzając się w locie nurkowym, łukiem sprowadziłem swój dywizjon w pobliże bombowców. Spoglądając na najbliższy box dojrzałem, że jest atakowany przez około dziesięć Messerschmittów 109. Znaleźliśmy się w dobrej pozycji i mieliśmy przewagę prędkości. Szybkie spojrzenie za siebie uświadomiło mi, że możemy przejechać się po nich i odskoczyć w górę, zanim spadnie na nas górna osłona Niemców.

Zawołałem przez radio do Blakeslee’a, że zabieram swój dywizjon na dół. Zwiększając kąt nurkowania niemal do pionu, pędziliśmy w stro-



nę Messerschmittów. Miałem jeszcze czas upewnić się, że mój dywizjon podąża za mną i że nikt nam nie siedzi na ogonie. Wtedy zobaczyłem, jak około trzydziestu Me 109 zaczyna nurkować naszym śladem. Przy tej prędkości wciąż mogliśmy przeprowadzić szybki atak i wykonać unik, żeby samemu nie oberwać z góry. Powiedziałem swoim pilotom, żeby natychmiast po pierwszym podejściu odbijali ostro w prawo. Wyprowadziłem maszynę z nurkowania, szybko zbliżając się od dołu do grupki Me 109. Wciąż spoglądałem za siebie. Wybrałem jednego na cel i czekałem, aż dostrzegę czarne krzyże na płatowcu. Był to najlepszy sposób na ustalenie odpowiedniej odległości do strzału, jeśli chciało się zaliczyć pewne zwycięstwo. Me 109 były coraz bliżej bombowców i ich piloci koncentrowali się na własnym ataku.

Trafiłem pierwszą serią. Przy każdym kolejnym naciśnięciu spustu widziałem coraz więcej rozbłysków, znaczących miejsca trafień rozrywających się na kadłubie Me 109 pocisków. Kiedy szarpnąłem swój samolot w bok, aby uniknąć zderzenia, zobaczyłem jeszcze, jak opada spirala, wlokąc za sobą płomień i strugę dymu. Często widzę tę scenę oczyma wyobraźni. Jest jakieś surowe piękno w tej kombinacji kolorów: szary kadłub, czarne krzyże, czarny dym, żółto-czerwone płomień. Ten obraz wraca do mnie za każdym razem, kiedy widzę czarno-czerwono-żółtą flagę Niemiec.

Cpt. James „Goody” Goodson z 4. FG (od marca 1944 roku dowódca 336. FS) i jego talizman. Podobnie jak wielu innych czołowych asów 4. FG, Goodson zaczął karierę myśliwca w 1940 roku w kanadyjskim RCAF, następnie służył w 133. Sqn RAF, jednym z amerykańskich „Dywizjonów Orłów”. Swoje pierwsze pięć zestrzeleń skompletował latając na Thunderboltach. 20 czerwca 1944 roku został zestrzelony przez Flak w czasie ataku na lotnisko w Neubrandenburgu i dostał się do niewoli. Do tego czasu zbierał na swoim koncie 14 zestrzeleń.

Cpt. James “Goody” Goodson of 4th FG (from March 1944 CO of 336th FS) looking at his lucky charms hanging on his dogtags. Like many “top guns” of 4th FG, Goodson started his fighter pilot career in the RCAF (in 1940), and later served with the No 133 Sqn RAF, one of the American ‘Eagle Squadrons’. He scored his first five victories while flying Thunderbolts. On 20th June 1944 he was shot down by Flak while strafing Neubrandenburg aerodrome and ended up as a POW. At that time his score stood at 14 aerial victories. (via Bruce Zigler)

Teraz jednak nie mam czasu na refleksje. Planowałem odskok po pierwszym ataku i ostry zwrot o 180 stopni, tak by osłonić tyły ostatniej sekcji mojego dywizjonu. Udało się. Moja czwórka utrzymała szyk. Niemal natychmiast zobaczyłem przed sobą Mustanga z Messerschmittem na ogonie. W mgnieniu oka miałem Niemca w celowniku. Znowu miałem szczęście. Tamten był skoncentrowany na swoim ataku. Jeszcze raz trafiłem pierwszą serią. Moje pociski oderwały kawałek metalu, który mignął mi przed oczami. Szarpnąłem za drążek sterowy, ale za późno. Poczulem wstrząs i usłyszałem metaliczne *klank*. Wyrwany kulami kawałek poszycia niemieckiego samolotu uderzył w moje śmigło.

Ze zdumieniem stwierdziłem, że silnik nadal działał bez zarzutu. Moja niedoszła ofiara uciekła, nurkując w stronę ziemi. Przynajmniej przepędziłem go z ogona Mustanga. Nagle dookoła zrobiło się pusto. Poprowadziłem swoją sekcję ponownie w górę. Wciąż znajdowaliśmy się poniżej i za strumieniem bombowców. Wzięliśmy pod opiekę wlokącą się z tyłu uszkodzoną Fortecę. Bombowce, które wypadły z szyku, były zawsze łatwym łupem dla niemieckich myśliwców. Nagle zobaczyłem zbliżające się dwa Focke-Wulfy FW 190. Lecieliśmy powyżej B-17, do którego przymierzali się Niemcy. Zawróciłem i zjechałem im na ogon. Wybrałem sobie jednego, ale zanim wszedłem w zasięg ognia, tamten uskoczył gwałtownym zwrotem. Ruszyłem za nim – być może nie dość szybko lub nie tak ostro. Przyzwyczailiśmy się już do tego, że niemieckie myśliwce unikały walki z nami. Poza tym byliśmy przekonani, że P-51 mógł bez trudu wymanewrować FW 190 w walce kołowej. Tym razem dostałem nauczkę. Nagle zdałem sobie spr-

wę, że to nie ja ścigam FW 190, ale on mnie. Wykonywałem jak najciaśniejsze zwroty, ale nie pomagało. Siła odśrodkowa ściągała mi maskę tlenową z twarzy. Mój oddech zrobił się krótki i płytki. Patrząc za siebie widziałem przesuwany się kołpak śmigła Focke-Wulfa. Niemiec ustawiał się do strzału. Pomyślałem, że odłożył już dostateczną poprawkę, żeby mnie trafić. Dociągnąłem jeszcze mocniej drążek do siebie i poczułem, że mój samolot zaczyna drżeć na granicy przeciągnięcia. Tamten posłał w moją stronę pierwszą, próbną serię. Nie miałem wątpliwości, gdzie trafi następna. Sięgnąłem prawą ręką do dźwigni uruchamiającej podskrzydłowe kłapy i opuściłem je o parę stopni. Mój samolot przestał trząść się i zszedł z linii ognia. FW 190 zareagował natychmiast, nurkując w stronę ziemi, typowym dla Luftwaffe unikiem. Rzuciłem się za nim.

Działo się coś dziwnego. Zwykle, lecąc w dół, P-51 mógł utrzymać się na ogonie FW 190 albo nawet dogonić go – przynajmniej wtedy, kiedy ścigany zaczął wyprowadzać swój samolot z nurkowania. Ten FW 190 oddalał się ode mnie, jakbym stał w miejscu. Wtedy dotarło do mnie... Ty durniu! Leciąłem z opuszczonymi kłapami. Kiedy je schowałem, mój samolot szybko zaczął nabierać prędkości, ale było już za późno. FW 190 odstawił mnie daleko z tyłu¹.

* * *

Pomysł, aby myśliwce eskortowały bombowce, tak oczywisty z perspektywy czasu, ewoluował zaskakująco długo. Jeszcze w okresie międzywojennym teoretycy sztuki wojennej nawoływali do budowania bombowców na tyle szybkich i silnie

uzbrojonych, by mogły uniknąć walki lub ewentualnie obronić się same. Przekonanie, że w trakcie kolejnej wojny przeciwnik nie stworzy myśliwca dość szybkiego, by przechwycić z natury wolniejszy, wielosilnikowy, obładowany bombami samolot, okazało się złudne. Nawet najszybszy bombowiec okresu II wojny światowej, niemiecki odrzutowy Arado Ar 234, był w sprzyjających warunkach (jak choćby przewaga pułapu, która pozwalała na atak z dużą prędkością w locie nurkowym) przechwytywany i zestrzeliwany przez alianckie myśliwce o tradycyjnym napędzie tłokowym. Również próby takiego dozbrojenia bombowców, by mogły same odpierać ataki myśliwców, okazały się chybione. Wobec tak statycznego celu przeciwnik skierował wielosilnikowe samoloty „niszczycielskie”, uzbrojone w broń pokładową kalibru artyleryjskiego i niekierowane pociski raketowe, a nawet usiłował zwalczać bombowce ich własną bronią, zrzucając na nie bomby.

Kiedy pierwsze doświadczenia wojenne obaliły popularną w okresie międzywojennym teorię, że „bombowiec zawsze się przedrze”, wprowadzenie myśliwca eskortowego dalekiego zasięgu stało się koniecznością. Szybko jednak ujawniły się słabości takiego rozwiązania. Mały, jednosilnikowy myśliwiec był krótkodystansowcem. Im dalej bombowce sięgały w głąb terytorium wroga, tym bardziej wychodziły poza zasięg swojej eskorty. Przekonali się o tym Niemcy w czasie Bitwy o Anglię latem 1940 roku, kiedy ich Messerschmitty 109, chociaż startowały z francuskiego wybrzeża kanału La Manche, ledwie dolatywały nad Londyn. Niedługo później również RAF, z powodu braku myśliwców eskorty dalekiego



P-51C-5-NT (n/s 42-103622) z 107. TRS (67. TRG), przebudowany na wersję F-6C (rozpoznania fotograficznego), o kodzie bocznym „AX-G” i imieniu *Shoo Shoo Baby*.

P-51C-5-NT (s/n 42-103622) of 107th TRS (67th TRG), in F-6C configuration (photographic reconnaissance), coded “AX-G” and named *Shoo Shoo Baby*. (James Crow coll.)

XP-51 (n/s 41-038), czwarty wyprodukowany NA-73 dla RAF, zatrzymany przez USAAC.

XP-51 (s/n 41-038), the fourth serial-production NA-73 from the RAF order, one of the two machines passed by the producer to the USAAC for tests. (NASA)





LMAL
27031



Mustang Mk I (AL958), pierwszy egzemplarz z produkcji seryjnej dla RAF, oblatywany nad Kalifornią przez pilota fabrycznego North American Aviation.

Mustang Mk I (AL958), the first of the production batch ordered by the RAF, test-flown over California by the North American Aviation's factory pilot. (NARA)

zasięgu, przestawił się na bombardowania nocne (choć ich celność pozostawiała wiele do życzenia). Kiedy do Anglii przybyły jednostki USAAF, jego dowództwo zignorowało doświadczenia swoich brytyjskich sojuszników (i Niemców) w tej kwestii. Za tę pewność siebie przyszło Amerykanom zapłacić wysoką cenę.

Amerykańska Ósma Armia Powietrzna (U.S. 8th Army Air Force, w skrócie 8. AF), która z czasem stała się najpotężniejszym zgrupowaniem sił lotniczych okresu II wojny światowej, powstała w styczniu 1942 roku. Celem jej działań miała być dzienna, strategiczna ofensywa bombowa przeciwko III Rzeszy. Pierwsze ciężkie bombowce 8. AF, czterosilnikowe Boeing B-17 Flying Fortress, przybyły do Anglii w lipcu 1942 roku, debiutując miesiąc później wypadem nad Francją. Przez kolejne miesiące 1942 roku Amerykanie, latając w asyście licznej osłony Spitfire'ów, bombardowali cele w Holandii i północnej Francji. Do końca 1942 roku 8. AF wykonała 27 misji bojowych nad okupowaną Europą, tracąc 32 samoloty, czyli nieco ponad 2% użytych sił (straty poniżej 4% były uważane za akceptowalne).

27 stycznia 1943 roku samoloty 8. AF po raz pierwszy wtargnęły w przestrzeń powietrzną III Rzeszy, bombardując bazę niemieckiej marynarki wojennej w Wilhelmshaven. Przez kolejne parę miesięcy grupy kilkudziesięciu bombowców z białymi gwiazdami przeprowadziły kilka ataków na cele położone na północno-zachodnim skrawku Rzeszy, w pobliżu granicy z Holandią, tracąc poje-

dyncze maszyny. Pierwszy wstrząs nastąpił 17 kwietnia 1943 roku, w trakcie nalotu na Bremę. W wyniku zmasowanego ataku Luftwaffe na pozabawione eskorty bombowce, ze 115 maszyn utraciono 16. Doświadczenia kolejnych miesięcy pokazały, że straty sięgające 10% użytych sił nie były wyjątkiem. Już wiosną i latem 1943 roku mniej niż 10% załóg bombowców miało dość szczęścia, by przetrwać 25 misji, czyli tyle, ile wymagano do ukończenia tury bojowej. Średnia przeżywalność wynosiła 12-14 lotów. Wprowadzenie do służby 8. AF drugiego ciężkiego bombowca, Consolidated B-24 Liberator, tylko pogorszyło te statystyki.

Na przełomie 1942 i 1943 roku pierwsze jednostki VIII Fighter Command (Ósme Zgrupowanie Myśliwskie, grupujące jednostki myśliwskie 8. AF, w skrócie VIII FC) zaczęto wyposażać w nowy myśliwiec amerykańskiej produkcji: Republic P-47 Thunderbolt. Jako pierwsze ten typ samolotu otrzymały 4th, 56th i 78th Fighter Group (4., 56. i 78. FG). Pojawienie się Thunderboltów nad wybrzeżem okupowanej Europy wiosną 1943 roku początkowo niewiele zmieniło. W tym czasie zasięg P-47 nie różnił się od zasięgu Spitfire'ów, które mogły docierać w głąb kontynentu nie dalej jak do Paryża czy Brukseli. Milowym krokiem naprzód okazało się wprowadzenie odrzucanych zbiorników na paliwo. W lipcu 1943 roku Thunderbolty wyposażono w dodatkowy, podkadłubowy zbiornik na 75 galonów paliwa (284 litry), co umożliwiło im odprowadzanie bombowców do granic III Rzeszy. W sierpniu, dzięki zastosowaniu

powiększonego zbiornika o pojemności 108 galonów (409 litrów), P-47 mogły już docierać w okolice Kilonii, Hamburga, Hanoweru czy Stuttgartu. Było to jednak wciąż niewielkie pocieszenie dla załóg bombowców, które wyprawały się aż nad środkowe i południowe Niemcy, daleko poza ówczesny zasięg swojej eskorty.

Apogeum walk krwawego lata 1943 roku miało miejsce w sierpniu, podczas nalotu na Schweinfurt i Regensburg. Straty amerykańskie sięgnęły 60 Latających Fortec, co stanowiło 16% zaangażowanych sił. W październiku 1943 roku, po ponownej jacie nad Schweinfurtem (tym razem straty wśród bombowców sięgnęły aż 20% użytych sił), sprowadzono do Anglii kolejny amerykański myśliwiec, Lockheed P-38 Lightning. Jego zasięg eskorty był większy o 250 km niż w przypadku Thunderbolta. Ku rozpaczy dowództwa 8. AF, Lightningi zawiodły pokładane w nich wielkie nadzieje. Okazało się, że ten skądinąd doskonały myśliwiec, który sprawdził się nad Pacyfikiem

i Afryką Północną, do działań eskortowych nad północno-zachodnią Europą w zasadzie nie nadawał się. Problemem dla ówczesnych wariantów P-38, z ich niewydolnym systemem chłodzenia silników, był już sam pułap operacyjny ciężkich bombowców, sięgający 30 000 stóp (ponad 10 000 metrów). Co gorsza, dopiero teraz, kiedy P-38 zaczęły operować na tak dużych pułapach, ujawnił się problem utraty kontroli nad sterami przy dużych prędkościach nurkowania w rozrzedzonym powietrzu. Niemcy szybko zorientowali się, że pilot P-38 nie będzie ryzykował pościgu w dół. W razie zagrożenia, półbeczką przewracali swoje maszyny na plecy i bezkarnie znikali w dole.

I tak, na przełomie 1943 i 1944 roku, okazało się, że 8. AF posiada P-47, który ma doskonałe osiągi na dużych wysokościach, ale nie ma zasięgu, oraz P-38, który ma zasięg, ale w zasadzie nie nadaje się do latania na pułapie bombowców. Po raz kolejny sens kontynuowania dziennej ofensywy bombowej nad III Rzeszą stanął pod znakiem zapytania.



Cpt. Clarence „Bud” Anderson z 363. FS, jeden z czołowych asów 357. FG (16,25 zestrzeleń, wszystkie na Mustangach). Z 357. FG wylatał dwie tury bojowe. Na P-51B (trzech różnych egzemplarzach) latał w trakcie pierwszej, od lutego do lipca 1944 roku. Wszystkie jego Mustangi nosiły imię *Old Crow* (od nazwy trunku – *Kentucky Straight Bourbon Whiskey*).

Cpt. Clarence “Bud” Anderson of 363rd FS, a triple ace with 357th FG (16.25 aerial victories, all in Mustangs). He completed two combat tours with the 357th. He flew P-51Bs (three different aircraft) during his first tour, from February to July 1944. All his Mustangs bore name *Old Crow* (after *Kentucky Straight Bourbon Whiskey*). (NASM)

P-51 Mustang

Nawet najwięksi optymiści w dowództwie USAAF w Europie, jeśli po doświadczeniach z drugiej połowy 1943 roku jeszcze tacy byli, zdali sobie sprawę, że kolejne półśrodki i improwizacje już nie wystarczą. Sama idea odrzucanych zbiorników była w pewnym sensie kompromisem. Podstawowym problemem był zbyt mały zapas paliwa pozostający w wewnętrznych komorach ówczesnych myśliwców eskortowych, które w momencie wejścia do walki musiały pozbyć się dodatkowych zbiorników. Potrzebny był samolot, który nie tylko mógł przewozić więcej paliwa w swoim wnętrzu, ale przede wszystkim oszczędniej nim gospodarować. Nagła potrzeba zmuszała do szukania kandydatów do tej roli wśród istniejących konstrukcji – na projektowanie nowego myśliwca, który spełniałby powyższe wymagania, nie było czasu. To wówczas przypomniano sobie o samolocie, w którym od dawna drzemał ukryty potencjał.

W pierwszych latach wojny firma North American Aviation była znana przede wszystkim jako producent popularnego samolotu treningowego AT-6 Texan (w siłach Brytyjskiej Wspólnoty Narodów zwanego Harvard), na którym szkoliły się rzesze przyszłych pilotów myśliwskich. Na początku 1940 roku Brytyjczycy intensywnie rozglądali się za możliwością zakupu w USA samolotów myśliwskich. Pierwszym amerykańskim samolotem w tej klasie, który (choć z trudem) spełniał wymagania europejskich sojuszników, był P-40, produkt konkurencyjnej dla North American firmy Curtissa. Jako że fabryka Curtissa była już zajęta realizowaniem zamówień Korpusu Powietrznego Armii Stanów Zjednoczonych (USAAC), Brytyjczycy zwrócili się do North American z propozycją produkcji licencyjnej. Widząc swoją szansę, prezes North American natychmiast zaproponował Brytyjczykom własny projekt.

Prototyp, oznaczony przez producenta jako NA-73X, został oblatany w październiku 1940 roku. Nawet z silnikiem V-1710 Allisona wyposażonym w jednostopniową sprężarkę (tym samym, który był bolączką wczesnych wersji P-40), myśliwiec produkcji North American osiągał prędkość

ponad 600 km/h na wysokości 4500 metrów. Był więc szybszy niż Spitfire Mk V, w tamtym czasie podstawowy myśliwiec RAF. Ponadto zaproponowany Brytyjczykom samolot mógł pozostać w powietrzu przez cztery godziny, co dawało mu dwukrotnie większy zasięg! Chociaż już na pierwszy rzut oka NA-73X wyglądał na rasowy myśliwiec, o jego dalszym losie zdecydowały słabe osiągi powyżej 4500 metrów, czyli na pułapie, gdzie odbywała się większość walk powietrznych. Jego rolą w RAF miało być przede wszystkim rozpoznanie taktyczne. Samolot wszedł do produkcji seryjnej na wiosnę 1941 roku pod brytyjską nazwą Mustang Mk I.

Służąc w jednostkach liniowych RAF od początku 1942 roku, Mustang powoli pracował na swoją reputację. 27 lipca 1942 roku brytyjskie Mk I dalekiego rozpoznania wykonały brawurowy, dzienny wypad nad Zagłębie Ruhry, przekraczając – jako pierwsze alianckie myśliwce w tej wojnie – granicę III Rzeszy. 19 sierpnia tego samego roku Mustangi RAF wzięły udział w operacji „Jubilee”, lądowaniu pod Dieppe. Przy tej okazji P/O Hollis Hills z kanadyjskiego 414. Sqn RCAF (*notabene* Amerykanin) zdobył pierwsze, historyczne zwycięstwo powietrzne na Mustangu, zestrzeliwując Focke-Wulfa 190. W lipcu 1942 roku North American rozpoczął realizację dostaw wersji Mk IA uzbrojonego w cztery skrzydłowe działka kalibru 20 mm.

Chociaż produkowany na potrzeby europejskiego sojusznika, nowy produkt North American nie umknął uwagi amerykańskich wojskowych. Jeszcze w 1940 roku producenta Mustanga zobligowano do oddania dwóch seryjnych maszyn (czwartej i dziesiątej) na potrzeby USAAC. Korpus oznaczył je jako XP-51, wstawił do jednego ze swoich przepastnych hangarów w bazie Wright Field i... szybko o nich zapomniał. Po pierwszych sukcesach Mustanga w służbie RAF, samolot został „odkryty” przez Siły Powietrzne Armii Stanów Zjednoczonych (USAAF, od maja 1942 roku następcą USAAC), jednak w dalszym ciągu postrzegano go jako samolot wsparcia taktycznego. USAAF bezceremonialnie przywłaszczył sobie część brytyjskiego zamówienia na Mu-

stangi Mk IA. Oznaczony jako P-51, amerykański Mustang przeszedł debiut bojowy wiosną 1943 roku w Tunezji.

Tymczasem North American, widząc zainteresowanie USAAF Mustangiem jako samolotem wsparcia taktycznego, zaproponował... bombowiec nurkujący, odpowiednik niemieckiego Stuka. W tym celu stworzył wersję A-36 Apache, wyposażoną w podskrzydłowe hamulce aerodynamiczne. W tej roli amerykańskie Mustangi służyły jeszcze długo na froncie południowym (Afryka Północna i południowe Włochy) jako samoloty wsparcia wojsk lądowych. Kolejny wariant Mustanga – P-51A – wyposażony w mocniejszy silnik, zbliżył go do osiągnięć godnych myśliwca, chociaż wciąż daleko mu było do ówczesnych wersji Spitfire'a czy Messerschmitta 109. Dostarczony w połowie 1943 roku do amerykańskich jednostek, debiutował w roli myśliwca eskortującego, latając w osłonie średnich bombowców na Dalekim Wschodzie, m.in. w składzie 1st Air Commando. Pierwsze P-51A w bar-

wach USAAF pojawiły się w Anglii w październiku 1943 roku. Bez możliwości operowania na pułapie ciężkich bombowców 8. AF, były jednak bezużyteczne w roli myśliwców eskortowych. Zostały przydzielone do 67. TRG (*Tactical Reconnaissance Group*), jednostki rozpoznania taktycznego. W wersji rozpoznania fotograficznego były oznaczane jako F-6A.

Fakt, że potężny amerykański przemysł lotniczy kuleje z produkcją swoich myśliwców ze względu na marną jakość ich jednostek napędowych, w sytuacji kiedy brytyjski sojusznik dysponował jednymi z najlepszych silników lotniczych na świecie, nie mógł długo pozostać niezauważony. Jeszcze we wrześniu 1941 roku amerykańska firma Packard Motors z Detroit rozpoczęła licencyjną produkcję doskonałych silników Rolls-Royce Merlin, którego wcześniejsze wersje napędzały m.in. słynne brytyjskie myśliwce Hawker Hurricane i Supermarine Spitfire. W licencyjny silnik Merlina wyposażono P-40F, znacznie poprawiając w ten sposób osiągi popu-



Drugi XP-51 (n/s 41-039), dziesiąty wyprodukowany NA-73 dla RAF, również zatrzymany przez USAAC.
XP-51 (s/n 41-039), the tenth serial-production NA-73, the other machine retained by the USAAC. (NASA)

larnego myśliwca Curtissa. Było więc tylko kwestią czasu, aż ktoś wpadnie na pomysł przymierzenia silnika Rolls-Royce Merlin do smukłej, aerodynamicznie dopracowanej sylwetki Mustanga. Efekt końcowy tego mariażu przeszedł najśmielsze oczekiwania – prędkość maksymalna ponad 700 km/h i pułap operacyjny powyżej 9000 metrów.

Pomysłodawcą wyposażenia Mustanga w nową jednostkę napędową był Ronald Harker, brytyjski pilot-oblatywacz z wytwórni Rolls-Royce'a. Harker zasugerował takie rozwiązanie w kwietniu 1942 roku, po testowym locie na Mustangu Mk I z silnikiem Allisona. Pierwszy Mustang z silnikiem Rolls-Royce Merlin 65 został oblatany w Anglii w październiku 1942 roku, natomiast po drugiej stronie oceanu pierwszy Mustang z licencyjnym silnikiem Packard V-1650-3 wzbił się w powietrze miesiąc później. Aby podolać rosącemu lawinowo zapotrzebowaniu na nowy myśliwiec (zamówienia zachwyconego dowództwa USAAF szły w tysiące!), firma North American uruchomiła, oprócz swojej macierzystej fabryki w Inglewood w Kalifornii, drugą linię produkcyjną w Dallas w Teksasie. Pierwsze seryjne P-51B opuściły montownię w Inglewood w maju 1943 roku. Ich odpowiednik z Dallas – P-51C – w sierpniu tego samego roku. Pierwsze egzemplarze P-51B dotarły do Anglii jesienią 1943 roku.

Dla wielu pilotów wymiana sprzętu na P-51 była początkiem błyskotliwej kariery pilota myśliwskiego. P-51B okazał się lepszy od obu ówczesnych typów niemieckich myśliwców (Me 109² i FW 190) niemal pod każdym względem. Na pułapie 8500 metrów był szybszy od FW 190A o 80 km/h, a powyżej tej wysokości aż o ponad 100 km/h. W przypadku starcia z Bf 109G, na pułapie 4500 metrów Mustang utrzymywał przewagę 50 km/h, która powyżej pułapu 9000 metrów wzrastała do 80 km/h. Chociaż Focke-Wulf 190 dysponował znacznie większą prędkością przechyłu (a co za tym idzie, był dużo zwrotniejszy), ciasniejszy promień skrętu P-51B czynił go trudnym przeciwnikiem w walce kołowej dla obu niemieckich typów, zwłaszcza dla Messerschmitta 109. Ponadto, chociaż Me 109 miał przewagę prędkości w początkowej fazie lotu nurkowego, Mustang bez trudu doganiał w nurkowaniu zarówno Me 109, jak i FW 190. Również prędkość wznoszenia niemieckich myśliwców nie była atutem w spotkaniu z P-51B.

Russel Haworth, który otrzymał przydział do 55. FG w okresie, kiedy jednostka przezbierała się z Lightningów na Mustangi, stwierdził krótko:

„Temu wydarzeniu zawdzięczam życie. P-38 jako myśliwiec to był kiepski żart”³.

Robert J. Goebel był asem Mustangów z 31. FG, która wykonywała długodystansowe loty eskortowe z terenu Włoch jako część amerykańskiej 15. Armii Powietrznej. Jego jednostka latała wcześniej na Spitfire'ach. On sam tak wspominał wymianę sprzętu:

„V-1650-3 Mustanga był świetnym silnikiem. Przy starcie, przy trzech tysiącach obrotów na minutę, ciśnienie doładowania można było zwiększyć do 61 cali słupa rtęci⁴. W trakcie walki pilot miał do dyspozycji tzw. moc awaryjną, czyli 67 cali doładowania, chociaż tylko przez pięć minut. Większość silników szybko traciła moc na wyższym pułapie, zwykle gdzieś pomiędzy 4500 i 6000 metrów. P-51 był wyposażony w dwustopniową sprężarkę, której pracę regulował czujnik barometryczny. Na wysokości około 5200 metrów, kiedy trzeba było docisnąć dźwignię przepustnicy do oporu, by utrzymać prędkość wznoszenia, automatycznie włączał się drugi stopień sprężarki. Ciśnienie doładowania gwałtownie wzrastało i można było dalej rwać do góry aż do pułapu 9000 metrów. P-51 mógł latać znacznie wyżej, ale na takiej wysokości moc silnika znacznie spadała i należało ostrożnie obchodzić się ze sterami. Podwozie Mustanga było solidne, a koła szeroko rozstawione, trzeba było więc bardzo się postarać, żeby spieprzyć lądowanie.

[...] Szybko zdaliśmy sobie sprawę, że P-51 Mustang należał do zupełnie innej klasy samolotu. Po pierwsze, był bardzo szybki. Na niskim pułapie Mustang osiągał 400-420 km/h prędkości przelotowej, w porównaniu do 340 km/h P-39 czy P-40. Przy 812 km/h wskazówka prędkościomierza Mustanga wchodziła na czerwone pole. Chociaż nie był to Spitfire, jego promień skrętu był zupełnie niezły, zwłaszcza kiedy opuściło się o 10° podskrzydłowe klapy. Na wznoszeniu był bez zarzutu, a w locie nurkowym szybko przyspieszał. Jednak tym, co wyróżniało go spośród wszystkich innych myśliwców, zarówno naszych jak i wroga, był jego zasięg. Z dwoma podskrzydłowymi zbiornikami na 75 galonów paliwa, mógł dokonać rzeczy niesłychanej: pozostać w powietrzu przez sześć godzin!⁵.

Rzeczywiście, oprócz doskonałych osiągnięć Mustanga, to właśnie jego zasięg robił olbrzymie wrażenie na wszystkich, którym przyszło spotkać się z tym samolotem – włącznie z Niemcami. Jedną z tajemnic sukcesu P-51 w tym względzie były skrzydłowe zbiorniki paliwa (Thunderbolta wyposażono w takowe dopiero pod sam koniec wojny, w wersji P-47N). Każdy

z dwóch zbiorników w skrzydłach mógł pomieścić 92 galony (348 litrów) paliwa. Umieszczony za fotelem pilota zbiornik kadłubowy miał pojemność 85 galonów (321 litrów), co dawało w sumie 269 galonów (1018 litrów). Zasięg na paliwie w wewnętrznych zbiornikach wynosił 815 mil (1311 km). Z dwoma podskrzydłowymi zbiornikami na 75 galonów samolot osiągał maksymalny zasięg 1240 mil (1995 km). Kiedy do użycia weszły podskrzydłowe zbiorniki na 108 galonów, Mustang mógł – przynajmniej w teorii – przelecieć 2210 mil (3556 km), czyli dwukrotną odległość z Anglii do Berlina i z powrotem! W praktyce nie było to jednak takie proste. Clarence Anderson, potrójny as Mustangów z 357. FG, wspominał: „Nie zawsze lataliśmy z prędkością przelotową. Jeśli goniłeś za kimś, albo ktoś gonił ciebie, Merlin żłopał stuoktanowe paliwo w zastraszającym tempie. Były też inne czynniki decydujące o tym, ile paliwa miałeś do dyspozycji: czas spędzony w walce, kierunek wiatru, pułap lotu, wiek silnika, ile czasu krążyłeś nad Anglią w trakcie formowania szyku, wycieki z powodu uszkodzeń w walce. Zawsze staraliśmy się zachować jak największy zapas”⁶.

Z drugiej strony, P-51B nie był bez wad. Niektóre z nich skutkowały zmarnowaną okazją do zestrzelenia przeciwnika, inne kosztowały życie pilotów. Robert Welden z 354. FG, pierwszej amerykańskiej jednostki myśliwskiej w Anglii wyposażonej w Mustangi, tak wspominał trudne początki: „Z powodu pośpiechu, z jakim Mustanga rzucono do walki w roli myśliwca eskortowego dalekiego zasięgu, nie było czasu na próbne loty w jednostkach liniowych. To kosztowało 354. FG sporo problemów, kiedy zaczęliśmy latać na P-51. Dla przykładu, cztery półcalowe karabiny maszynowe P-51B były pochylone na bok o około 45°, tak by mogły zmieścić się w skrzydłach o bardzo cienkim przekroju laminarnym. Taki kształt i przekrój skrzydeł był, jak na owe czasy, rewolucyjnym rozwiązaniem, ale nie pasował do jedynego dostępnego w tym czasie uzbrojenia. Przy krawędzi natarcia, gdzie były osadzone karabiny maszynowe, skrzydła były po prostu za cienkie.

Taśmy amunicyjne i ich prowadnice były układane wzdłuż skrzydła, po stronie przeciwnej do kadłuba. Taśmy przechodziły górą ponad zamkami karabinów i łączyły się z nimi pod ostrym



P-51B-1-NA (n/s 43-12105) podczas testów w NACA (National Advisory Committee for Aeronautics) w Langley Field w Wirginii.

P-51B-1-NA (s/n 43-12105) during tests at NACA (National Advisory Committee for Aeronautics) at Langley Field, Virginia. (NASA)



Ten A-36A (n/s 42-84067) służył w myśliwsko-bombowej 27. FBG (*Fighter Bomber Group*), która używała tego typu samolotu aż do 1944 roku. Widoczny na zdjęciu egzemplarz wykonał 140 misji bojowych, skrupulatnie zaznaczonych na okopowaniu silnika. Zdjęcie wykonano we Włoszech, zanim jednostka przebroiła się na Thunderbolty.



This A-36A (s/n 42-84067) soldiered on with 27th FBG (Fighter Bomber Group) well into 1944. It completed 140 operational sorties, all of them meticulously stencilled on engine cowling. The photo was taken in Italy, before the 27th FBG converted to Thunderbolts. (USAF)

kątem. To było fatalne rozwiązanie. W czasie walki, kiedy trzeba było odłożyć poprawkę, by złapać przeciwnika w celownik, a siły odśrodkowe sięgały wartości 3-4 G, w miejscach styku z zamkami karabinów taśmy amunicyjne zwijały się w harmonijkę. Ogniwa taśm rozchodziły się, co doprowadzało do częstych zacięć.

[...] Problemy z nawalającą bronią pokładową spowodowały spore poruszenie, aż do samej góry łańcucha dowodzenia. Do naszej bazy ściągnięto przedstawicieli North American, żeby coś z tym zrobili. W końcu ktoś wybrał się do pobliskiej bazy bombowców B-26 i przyjrzał się ich taśmom amunicyjnym, które musiały przebyć dużo dłuższą drogę od magazynka do zamka karabinu niż w przypadku P-51. Stamtąd ściągnięto całą masę małych silniczków, około 10 centymetrów długości, które przesuwają taśmy amunicyjne w B-26. Silniczki były na jednym końcu wyposażone w zębate kółka, aktywowane przez naciśnięcie spustu. Zęby kółek wchodziły pomiędzy pociski i pchały taśmę do przodu. Nasi mechanicy i zbrojmistrze spędzili większą część dwóch dni i dwóch nocy instalując silniczki na wszystkich naszych P-51B. Jedynym problemem był fakt, że po ich zamontowaniu w komorach amunicyjnych zrobiło się trochę ciasno. Jeden mechanik musiał stawać na pokrywie komory, dociskając ją całym swoim ciężarem, by inny mógł dokręcić ją na swoje miejsce. Problem zacięć został jednak rozwiązany.

Pomijając problem z kaemami, poza doskonałym silnikiem Mustang wyróżniał się jeszcze jedną cechą. Był to w tym czasie jedyny myśliwiec, na którym można było przy dowolnej prędkości opuścić do połowy kłapy podskrzydłowe. Jeśli w walce kołowej nie mogłeś odłożyć dostatecznej poprawki, wystarczyło wysunąć kłapy o jedną czwartą, a nawet do połowy. Dzięki temu siła nośna skrzydła znacznie wzrastała, a nos samolotu zataczał łuk, przesuwając celownik w pożądanym miejscu. Trzeba było jedynie uważać, by takiego manewru nie robić bez dostatecznego doładowania mocy silnika. Poza tym kłapy można było opuścić tylko na moment, posłać serię i natychmiast schować je. Z opuszczonymi kłapami samolot gwałtownie wytracał prędkość⁷⁷.

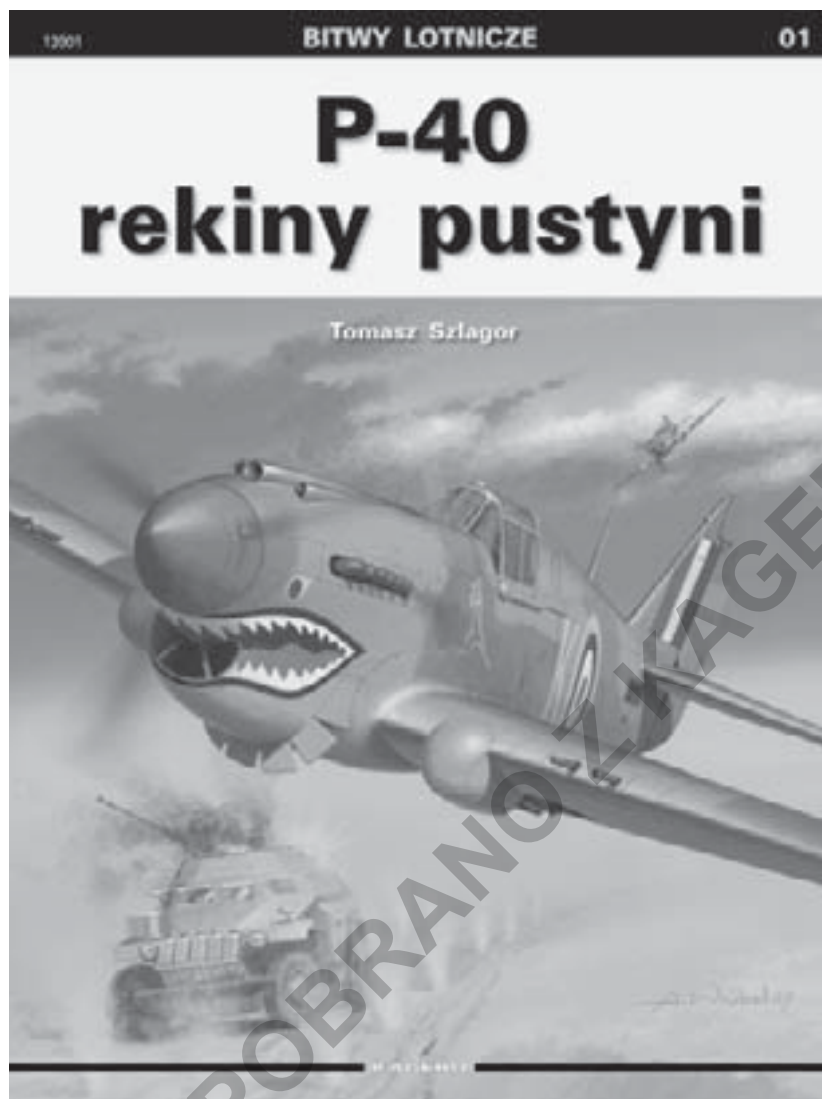
Chociaż problemy z pierwszymi P-51B nieco ostudziły zapał pilotów, szybko docenili oni olbrzymi potencjał tego samolotu. Norman Fortier, jeden z asów 355. FG, która przezbroiła się na Mustangi z Thunderboltów, tak wspominał swoje doświadczenia: „Chociaż P-51B miał swoje kaprysy, szybko przypadł mi do gustu. Przy-

zwyczailem się do chrapliwego dźwięku jego silnika, czterech kaemów, a nawet notorycznych problemów ze świecami zapłonowymi. W tym przypadku powodem problemów była słaba jakość dostępnego paliwa, jak również latanie na ubogiej mieszance w celu zaoszczędzenia paliwa w trakcie długodystansowych misji eskortowych.

[...] Niektórzy piloci – zwłaszcza ci z uzupełnień, z małym doświadczeniem na P-51 – twierdzili, że Mustang był zdradliwy, gdyż przy ciasnym zwrocie bez żadnego ostrzeżenia wpadał w korkociąg, zwłaszcza przy dużych prędkościach (tzw. *high-speed stall* – przyp. aut.). Nigdy nie mogłem pojąć, o czym mówią. Ja zawsze mogłem wyczuć na drążku sterowym ten krytyczny moment. Owszem, samolot nie dygotał jak opętany, ale poprzez delikatne, ledwo wyczuwalne drżenie dawał do zrozumienia, że traci siłę nośną. W ten sposób mówił mi, żebym nie ściągał drążka na siebie tak ostro, albo dodał mocy silnika, albo jedno i drugie.

Prawdę mówiąc, brakowało nam potężnej baterii ośmiu karabinów maszynowych P-47 i jego niezwyklej odporności na uszkodzenia. Piętą achillesową Mustanga był jego system chłodzenia silnika. Jedna mała przestrelina w którymś z przewodów doprowadzających chłodziwo mogła wykończyć cały silnik. Czasem nawet i bez dziury w przewodach można było stracić chłodzący silnik glikol. Mechanizm kontrolujący wlot powietrza do silnika, znajdujący się w kokpicie tuż nad trymerem steru kierunku, miał trzy położenia: zamknięty, otwarty i automatyczny. Zwykle był ustawiony na automat. Zegar na tablicy przyrządów wskazujący temperaturę glikolu znajdował się tuż pod wskaźnikiem ciśnienia doładowania silnika. Jeśli automat regulujący otwarcie wlotu powietrza nawalił, wlot samoczynnie zamykał się. Nie trzeba było dużo czasu, by w takiej sytuacji glikol zagotował się. Jeśli pilot nie zauważył na zegarze rosnącej szybko temperatury płynu chłodzącego, ciśnienie wybijało zawór bezpieczeństwa i glikol wystrzeliwał fontanną na zewnątrz. Jeśli pilot w porę zauważył problem, mógł ręcznie otworzyć wlot powietrza do silnika. Jeśli nie zdążył, miał dwie opcje: skakać ze spadochronem albo lądować awaryjnie na brzuchu. Na szczęście tego typu awarie zdarzały się rzadko. Chociaż Mustang miał swoje narowy, z czasem pokochaliśmy go. Potrafił dolecieć nad Berlin, a nawet dalej, i zmierzyć się z Me 109 i FW 190 na równych warunkach. A potem wrócić do Anglii. Thunderbolt tego nie potrafił⁷⁸.

Polecamy!



- 80 stron
- format: 205 × 275 mm
- rysunki w skali 1:72
- plansze barwne
- ponad 50 fotografii archiwalnych

Rekiny Pustyni to spojrzenie z kokpitu P-40, słynnego myśliwca Curtisa, na wojnę o panowanie na niebie u brzegów Morza Śródziemnego. W tej kampanii, pełnej dramatycznych zwrotów akcji i słynnych pól bitewnych (Tobruk, El Alamein, Anzio czy Monte Cassino), P-40 musiał zmierzyć się nie tylko z francuskim lotnictwem Marynarki Wojennej Aéronavale i włoskim Regia Aeronautica, ale również z elitą Luftwaffe. Jako myśliwiec bombardujący, oddał nieocenione zasługi w pokonaniu Afriki Korps feldmarszałka Rommla, a następnie inwazji na południową Europę, marsz na Rzym i ostateczne zwycięstwo w kampanii włoskiej. Chociaż jednostki P-40 nie zawsze zwyciężały, nigdy nie ustąpiły pola. Chociaż poniosły ogromne straty, te, które same zadały wojskom lądowym i lotnictwu państw Osi, okazały się decydujące dla przebiegu wojny na tym obszarze działań. Ta książka to nie tylko kilkuletni szlak bojowy P-40 od Palestyny i Syrii, poprzez Pustynię Zachodnią, Tunezję, Korsykę i Sycylię, w górę Półwyspu Apenińskiego, aż po granicę z Austrią. To również, a może przede wszystkim, historia pilotów wielu narodowości – Brytyjczyków, Amerykanów, Australijczyków, Polaków i innych – którzy zasiadali za sterami P-40. Ta książka to w dużej mierze historia opowiedziana ich własnymi słowami.

Tekst, bogato ilustrowany zdjęciami (w tym wielu nigdy nie publikowanymi w Polsce), mapami, planszami barwnymi i rysunkami technicznymi, po raz pierwszy w tak przekrojowy sposób ukazuje wydarzenia i bitwy, które do tej pory najczęściej opisywano z punktu widzenia przeciwników P-40. Oczywiście nie sposób pisać o jednej stronie konfliktu nie wspominając o drugiej. Także miłośnicy Luftwaffe znajdą w tej książce wiele informacji i relacji ukazujących dokonania tych, którzy umiejętności pilotów P-40 i możliwości ich maszyn wystawili na najcięższą próbę.

Nad III Rzeszą

Choć brzmi to nieprawdopodobnie, po tylu zabiegach, by stworzyć myśliwiec eskortowy dalekiego zasięgu, pierwsze P-51B, które dotarły do Anglii, zostały przydzielone... 9. AF, armii powietrznej grupującej jednostki wsparcia taktycznego. Być może świadczy to o stopniu oderwania tzw. czynników decyzyjnych w Waszyngtonie od realiów wojny prowadzonej po drugiej stronie oceanu. Już w Anglii 8. AF przejęła sprawy w swoje ręce, natychmiast podporządkowując sobie 354. FG, pierwszą grupę

myśliwską wyposażoną w P-51B (zwaną adekwatnie „The Pioneer Mustang Group”).

354. FG była jednostką pionierską w dosłownym sensie tego słowa. Kiedy przybyła do Anglii w pierwszych dniach listopada 1943 roku, jej personel nie wiedział nawet, na jakich samolotach przyjdzie mu służyć. Znane z okresu szkolenia Bell P-39 Airacobra pozostały w USA jako nieprzydatne w Europie. Kiedy zapadła decyzja o wyposażeniu 354. FG w Mustangi, jej personelowi dano zaledwie dwa tygodnie na osiągnięcie



Legendarny dowódca 4. FG, pułkownik Donald „Don” Blakeslee. Były pilot 401. i 133. Sqn RAF. Swoje pierwsze zwycięstwo w powietrzu (Me 109E) odniósł 22 listopada 1941 roku nad Francją. Był m.in. autorem pierwszego, historycznego zwycięstwa na P-47 (15 kwietnia 1943 roku, nad Holandią), chociaż osobiście, jak większość byłych pilotów Spitfire’ów, nie cierpiał Thunderboltów. 4. FG dowodził od stycznia do listopada 1944 roku. Miał na swoim koncie 14,5 zestrzeleń, z czego 7,5 na Mustangach – ostatnie (Me 109) 2 lipca 1944 roku, nad Budapesztem.

The legendary commander of 4th FG, Col. Donald ‘Don’ Blakeslee. Former pilot of Nos 401 and 133 Sqn RAF. He won his first kill in the air (a Me 109E) over France on 22nd November 1941. He was the first P-47 pilot to score against the Luftwaffe (on 15th April 1943, over Holland) – notwithstanding the fact that, like majority of former Spitfire pilots, Blakeslee disliked Thunderbolts very much! He was in charge of 4th FG from January to November 1944. He tallied a total of 14.5 victories (including 7.5 on Mustangs) – the last one (Me 109) on 2nd July 1944 over Budapest, Hungary. (via Bruce Zigler)



P-51B-1-NA (n/s 43-12433) z 356. FS (354. FG) o kodzie bocznym „AJ-M” i imieniu *Miss Pea Ridge*, na którym latał 2/Lt. Mack O. Tyner.

P-51B-1-NA (s/n 43-12433) of 356th FS (354th FG) coded “AJ-M” and named *Miss Pea Ridge*, which was flown by 2/Lt. Mack O. Tyner. (AFHRA)

gotowości bojowej na nowym typie myśliwca. Pierwsze pięć P-51B dotarło do jednostki 11 listopada 1943 roku. Richard Turner, przyszły podwójny as 354. FG, tak wspominał ten okres: „Dotarliśmy do Anglii jako jednostka 9. Armii Powietrznej, która właśnie przenosiła się do Europy z Afryki Północnej. Generał Ira C. Eaker, dowódca 8. Armii Powietrznej, zażądał, by przydzielono nas jemu. Nasze P-51B były pierwszymi w Anglii myśliwcami dalekiego zasięgu, pilnie potrebnymi do eskorty naszych ciężkich bombowców. 9. Armia Powietrzna nie chciała oddać na stałe swoich P-51, tak więc, koniec końców, administracyjnie podlegaliśmy 9. AF, a operacyjnie 8. AF. W rezultacie byliśmy traktowani przez obie armie jak daleki krewny, ale w sumie sierota.

[...] Pierwszy miesiąc w Anglii spędziliśmy na treningach. Ćwiczyliśmy operowanie w szyku dywizjonu i całej grupy, oraz koordynację działań na poziomie pary myśliwców, sekcji czterech samolotów, dywizjonu 16 maszyn i całej grupy złożonej z 48 Mustangów.

Grupa myśliwska składała się z trzech dywizjonów, z których każdy miał na stanie 25 do 30 samolotów. Oprócz obsługi naziemnej, dywizjon liczył 75 do 80 pilotów. W razie potrzeby dywizjon mógł funkcjonować niezależnie od pozostałych dwóch, ale zwykle grupa myśliwska operowała jako całość. Każdy z dywizjonów wystawiał do lotu cztery sekcje po cztery samoloty oraz dodatkową sekcję zapasową czterech maszyn, na wypadek, gdyby po starcie któryś z samolotów dywizjonu musiał zawrócić z powodu awarii (jeśli żaden z pilotów nie zgłaszał awarii, zapasowe maszyny zawracały jeszcze przed dolecaniem nad terytorium wroga – przyp. aut.). W ten sposób

grupa myśliwska wystawiała do walki 48 samolotów.

Od dowódcy sekcji oczekiwano, że będzie dowodził nią w trakcie dwóch na każde trzy misje. Co trzecią misję miał go zastąpić dowódca drugiej pary w sekcji, aby nabyć doświadczenia w dowodzeniu dwoma parami. W ten sposób, jako dowódca sekcji, mogłem latać częściej niż przeciętny pilot. Od czasu do czasu dowódcy każdej sekcji zastępowali rotacyjnie dowódcę dywizjonu, a dowódcy poszczególnych dywizjonów mieli okazję dowodzić całą grupą. Tak więc każdy miał okazję sprawdzić się na stanowisku wyższym niż to, które aktualnie zajmował. Ten system sprawdził się doskonale. Nie zdarzyło się nigdy, by utrata jednego z dowódców odbiła się na gotowości bojowej grupy lub któregoś z jej składowych dywizjonów⁹.

Na koniec listopada 1943 roku jednostka dysponowała zaledwie 24 gotowymi do walki P-51B. Następnego dnia, 1 grudnia 1943 roku, Mustangi 354. FG po raz pierwszy wyprawiły się nad terytorium wroga, otwierając tym samym nowy rozdział w wojnie powietrznej nad zachodnią Europą. Tego dnia „wypożyczony” na tę okazję Lt. Col. Blakeslee poprowadził 24 maszyny na patrol nad wybrzeżem Belgii (nominalny dowódca 354. FG, Lt. Col. Kenneth R. Martin, leciał jako jego skrzydłowy). Legendarny Donald ‘Don’ Blakeslee był w tym czasie prawdopodobnie najbardziej doświadczonym amerykańskim pilotem myśliwskim w Europie. W Anglii od maja 1941 roku, wykonał z RAF 120 lotów bojowych. Był jednym z pilotów amerykańskich „Dywizjonów Orłów”, którzy we wrześniu 1942 roku zostali wcieleni do USAAF jako 4. FG. Początkowo dowódca 355. FS,

pod koniec 1943 roku piastował stanowisko oficera operacyjnego 4. FG.

Richard Turner, wówczas młody porucznik, tak wspominał podpułkownika Blakeslee: „Był profesjonalistą, a jego profesją było zabijanie. Na odprawie oznajmił nam, że jest mistrzem swojego samolotu i że od tych, którzy z nim latają, oczekuje co najmniej perfekcji. Do tej pory pracowaliśmy ciężko nad dyscypliną w powietrzu i w komunikacji radiowej, co teraz bardzo nam się przydało. Blakeslee dał nam do zrozumienia, że dla nieszczęśnika, który dopuściłby się naruszenia procedur radiowych lub wyłamał z szyku, lepiej by było, gdyby w ogóle nie wrócił z tego lotu. Zastanawiam się, kogo baliśmy się bardziej w trakcie naszej pierwszej misji – Niemców czy pułkownika Blakeslee?”

[...] Jedyny godny wspomnienia incydent wydarzył się przy lądowaniu, kiedy na podejściu do pasa startowego jeden z naszych pilotów wepchał się przed samolot pułkownika. Blakeslee oznajmił przez radio, że ‘następny sukinsyn, który ośmieli się to zrobić, dostanie salwę ołowiu w za-

dek’. Po tym treściwym komunikacie nasze P-51 rozpieczęły się na wszystkie strony, a Blakeslee miał wolną drogę aż do samego miejsca postoju swojego Mustanga”.

Mustangi 354. FG, w sile 44 maszyn, po raz pierwszy wleciały w przestrzeń powietrzną III Rzeszy 11 grudnia 1943 roku, eskortując ponad 500 Fortec i Liberatorów nad Emden. Misje eskortowe określano zapożyczonym ze słownika RAF mianem „Ramrod”. Oprócz Mustangów, bombowce ubezpieczało 31 Lightningów i 313 Thunderboltów. Tego dnia 354. FG poniosła pierwszą stratę, kiedy Lt. Norman Hall z 363. FS z nieznanego przyczyn runął w korkociąg i przepadł bez wieści.

13 grudnia 1943 roku, w drodze powrotnej z wyprawy 8. AF nad Bremę i Kilonię, Lt. Glenn Eagleston zgłosił nad Friedrichstadt prawdopodobne zestrzelenie Me 110. Tym razem Mustangi 354. FG zostały zmuszone do odwrotu przez Thunderbolty, których piloci – nie po raz ostatni – pomylili je z Messerschmittami 109. Chociaż na skrzydłach i ogonie oliwkowozielonych P-51 malowano białe pasy identyfikacyjne, przypadki



P-51B-5-NA (n/s 43-6315) z 354. FG, o kodzie bocznym „AJ-A” i imieniu *Ding Hao!*, na którym latał dowódca 356. FS Maj. James H. Howard. Sześć japońskich flag w górnym rzędzie oznacza cztery samoloty zniszczone na ziemi i dwa w powietrzu (na Birmie i Chinami, w pierwszej połowie 1942 roku). W trakcie swojej słynnej walki z 11 stycznia 1944 roku, za którą otrzymał *Congressional Medal of Honor*, Howard pilotował innego P-51B, o kodzie bocznym „AJ-X”.

P-51B-5-NA (s/n 43-6315) of 354th FG, coded “AJ-A” and named *Ding Hao!*, which was flown by the CO of 356th FS, Maj. James H. Howard. Six Japanese flags, visible under cockpit, mark four ground and two air victories, scored by Howard in Burma and China, with the “Flying Tigers”, in 1942. As a matter of fact, during his famous engagement on 11th January 1944 (for which he was awarded the Congressional Medal of Honor), Howard flew another P-51B, coded “AJ-X”. (*James Crow coll.*)



P-51B-7-NA (n/s 43-6999) o kodzie bocznym „B6-B”, na którym latał Cpt. Herschel T. Pascoe z 363. FS (357. FG).

P-51B-7-NA (s/n 43-6999) coded “B6-B”, which was flown by Cpt. Herschel T. Pascoe of 363rd FS (357th FG). (USAF)

błędnej identyfikacji i ataków ze strony innych amerykańskich myśliwców zdarzały się nadal.

Trzy dni później, 16 grudnia 1943 roku, Lt. Col. Blakeslee poprowadził 354. FG nad Bremę. W trakcie tego lotu Lt. Charles Gumm (z 355. FS) zestrzelił Me 109 – historyczne, pierwsze potwierdzone zwycięstwo na P-51B. Do końca 1943 roku piloci 354. FG wywalczyli osiem zestrzeleń, jednak za cenę aż ośmiu utraconych Mustangów. Większość z nich padła jednak ofiarą awarii, a nie myśliwców Luftwaffe.

Na przełomie 1943 i 1944 roku Alianci zachodni stanęli przed poważnym problemem. Kiedy stało się jasne, że inwazja na kontynent jest kwestią miesięcy, palącym priorytetem stało się zneutralizowanie Luftwaffe. Założenia operacji „Pointblank”, zmasowanego ataku sił bombowych USAAF i RAF na niemiecki przemysł lotniczy, ogłoszono jeszcze w czerwcu 1943 roku. Doświadczenia kolejnych miesięcy pokazały jednak dobitnie, że bez eskorty myśliwskiej dalekiego zasięgu ambitne cele operacji są nie do zrealizowania. Alianci mieli więc coraz mniej czasu, by wygrać bitwę o panowanie w powietrzu nad zachodnią Europą, lub przełożyć inwazję na późniejszy termin, co groziłoby katastrofą w stosunkach dyplomatycznych z rosyjskim sojusznikiem.

Jesienno-zimowa pogoda nad zachodnią Europą, z typowym dla tej pory roku pełnym zachmurzeniem, opadami i silnymi wiatrami, kompletnie dezorganizowała strategiczną ofensywę powietrzną USAAF. Jesienią 1943 roku podjęto więc decyzję o utworzeniu kolejnej amerykańskiej strategicznej armii powietrznej, tym razem na terenie Włoch. Uznano, że pogoda nad południową Europą będzie bardziej sprzyjać dziennym opera-

ciom bombowym (co nie było prawdą), a w polu rażenia znajdują się m.in. tereny w południowych Niemczech i Austrii, do tej pory leżące poza zasięgiem działań USAAF. Ponadto, przeniesienie części strategicznych sił lotniczych do Włoch miało rozładować coraz bardziej zatłoczoną przestrzeń powietrzną nad południowo-wschodnią Anglią, a przeciwnika zmusić do rozdzielania swoich sił. 1 listopada 1943 roku powołano do życia Amerykańską Piętnastą Armię Powietrzną (U.S. 15th Army Air Force, w skrócie 15. AF).

Tymczasem w Anglii, do końca 1943 roku siły VIII FC osiągnęły stan dwunastu grup myśliwskich (dziesięć latających na P-47 i dwie na P-38) z zakładanych piętnastu. To oznaczało, że bombowcom każdorazowo mogło asystować już blisko 600 myśliwców USAAF. Zygzakując w pobliżu swoich wolniejszych podopiecznych, myśliwce zużywały znacznie więcej paliwa niż lecąc prosto, dlatego cały koncept eskorty oparto na systemie zmianowym. Każda z grup myśliwskich towarzyszyła bombowcom tylko na określonym odcinku ich trasy, aż do zlurowania przez następną. Jako że Luftwaffe koncentrowała ataki na bombowce w wybranych miejscach, większość myśliwców eskorty nie wchodziła w kontakt z przeciwnikiem na swoim odcinku trasy i wracała do bazy z pełnymi magazynkami. Uznano więc, że jeśli Luftwaffe miała zostać pokonana w ciągu kilku miesięcy, potrzebne były bardziej ofensywne działania.

6 stycznia 1944 roku dowodzenie 8. Armią Powietrzną przejął Lt. Gen. James H. Doolittle, ten sam, który poprowadził bombowce B-25 Mitchell na pierwszy, historyczny nalot na Tokio. Wraz ze zmianą dowódcy 8. AF nastąpiła zasadnicza zmia-

na w taktyce użycia jednostek myśliwskich. Po wykonaniu swojego zasadniczego zadania, czyli osłony bombowców na wyznaczonym odcinku, myśliwce miały teraz schodzić nad ziemię i samodzielnie poszukiwać celów w powietrzu i na ziemi. Ta decyzja dała niezbędną siłom myśliwskim swobodę działania. Z drugiej strony, ataki na silnie bronione lotniska Luftwaffe, zwłaszcza w przypadku Mustangów z ich rzędowymi silnikami i wrażliwymi na przestrzelenie chłodnicami cieczy, okazały się bardzo kosztowne.

W pierwszych tygodniach nowego roku piloci 354. FG, wciąż jedynej jednostki Mustangów biorącej udział w wyprawach nad III Rzeszę, nie mogli narzekać na brak okazji do walki. Tam, gdzie faktycznie zaczynała się ich misja, mieli całą Luftwaffe dla siebie! Do czasu napotkania bombowców lub przeciwnika myśliwce utrzymywały ściśle określony szyk schodkowy. Ponownie Turner: „Górny dywizjon zajmował pozycję około 150 metrów powyżej środkowego, po stronie przeciwnej od słońca. Dolny dywizjon leciał 150 metrów

poniżej środkowego, wysunięty w bok w stronę słońca. W ten sposób dywizjony mogły wzajemnie ubezpieczać się, obserwując różne części nieba. Ponadto w razie potrzeby dowódca grupy mógł kierować do ataku poszczególne sekcje bez rozpraszania całej formacji. Szyk poszczególnych sekcji w obrębie dywizjonu był taki sam, jak dywizjonów względem siebie – rozciągnięte schodkowo w bok i w górę, sekcja lecąca najwyżej odsunięta najdalej od słońca”.

Lt. Bob Welden, który służył w 354. FG w tym samym okresie co Richard Turner, tak opisywał schemat działania: „Szyk schodkowy dywizjonów utrzymywaliśmy aż do czasu spotkania z bombowcami. W tym okresie nasza grupa przejmowała osłonę bombowców około 30 minut przed celem. Następnie odprowadzaliśmy je nad cel i towarzyszyliśmy w drodze powrotnej. Po dołączeniu do bombowców każdy dywizjon brał pod opiekę jeden ‘box’ złożony z 12 do 16 bombowców. Jedna sekcja zajmowała pozycję ok. 450 metrów z przodu i powyżej bombowców, druga z ty-



Lt. James G. Burke (drugi z prawej) z 353. FS (354. FG) z trzyosobową obsługą naziemną swojego samolotu; marzec 1944 roku. W tle jego P-51B-15-NA (n/s 43-106758) o imieniu *Easy Rockin' Mama*.

Lt. James G. Burke (second from the right) of 353rd FS (354th FG) with the three-member ground crew of his P-51B-15-NA (s/n 43-106758) named *Easy Rockin' Mama*; March 1944. (James Crow coll.)



Ten P-51B-7-NA (n/s 43-6564) z 363. FS (357. FG), o kodzie bocznym „B6-J” i imieniu *7 Up High*, został rozbity 8 marca 1944 roku, kiedy Cpt. Ernest C. Tiede Jr próbował nim wylądować awaryjnie w Leiston. Cpt. Tiede wyszedł z kraksy bez szwanku. This P-51B-7-NA (s/n 43-6564) of 363rd FS (357th FG), coded “B6-J” and named *7 Up High*, was wrecked on 8th March 1944 when Cpt. Ernest C. Tiede Jr attempted an emergency landing at Leiston (he walked away unscathed). (*James Crow coll.*)

łu i również powyżej, a pozostałe dwie po obu bokach i na tym samym pułapie co bombowce”¹⁰.

5 stycznia 1944 roku ponad 200 Fortec i Liberatorów zbombardowało Kilonię. Straty wśród bombowców wyniosły po pięć B-17 i B-24. Ponadto niemieckie myśliwce zestrzeliły aż siedem z 70 eskortujących Lightningów (podczas gdy ich pilotom uznano tylko dwa zwycięstwa). Tymczasem 41 Mustangów 354. FG wróciło do bazy w komplecie, i to z 15 zestrzeleniami na koncie!

7 stycznia 354. FG eskortowała bombowce nad Ludwigshafen (gdzie znajdowały się największe w Europie zakłady chemiczne), jednak bez kontaktu z wrogiem. Swoją kolejną bitwę z Luftwaffe, która przeszła do historii, 354. FG stoczyła 11 stycznia 1944 roku. Tego dnia ponad 600 ciężkich bombowców 8. AF wzięło na cel kluczowe obiekty niemieckiego przemysłu lotniczego: zakłady Junkersa w Halberstadt, Focke Wulfa w Oschersleben i Messerschmitta w Brunshwiku. Chociaż do ich osłony wysłano liczną eskortę, złożoną z sześciu grup myśliwskich Thunderboltów, dwóch Lightningów i jednej Mustangów, przy prawie całkowitym zachmurzeniu nad Holandią większość myśliwców nie odnalazła bombowców i zawróciła. Jednak nad samym celem niebo było czyste. Ze 139 Latających Fortec, które pojawiły się nad Oschersleben, Niemcy zestrzelili aż 34.

W tym czasie formacja atakująca Halberstadt miała więcej szczęścia. Tego dnia 354. FG prowadził Maj. James Howard, dowódca 356. FS i były pilot „Latających Tygrysów”. Pamiątką po służbie Howarda na Dalekim Wschodzie, gdzie latał w składzie 2. Dywizjonu AVG, było hasło na burcie jego Mustanga: *Ding Hao!* Tymi słowami, które

oznaczały mniej więcej tyle, co kciuk podniesiony do góry, Chińczycy pozdrawiali amerykańskich pilotów. Na widok masy nadlatujących myśliwców Luftwaffe któryś z podeksytowanych pilotów 354. FG wykrzyknął przez radio: „Na nich!”. Biorąc to hasło za rozkaz Maj. Howarda, piloci Mustangów runęli w dół do ataku... zostawiając swojego dowódcę samego! Walcząc na północny zachód od Halberstadt w obronie grupy około 20 Latających Fortec z 401. BG, Maj. Howard w pojedynkę przez pół godziny (*sic!*) przepędzał napastników. Pod koniec tego epickiego starcia strzelał już tylko jeden z czterech Browningów w jego P-51B. Potwierdzono mu trzy zestrzelenia pewne (dwa Me 110 i jednego FW 190), jedno prawdopodobnie (Me 109) i jedno uszkodzenie (Me 109). Na podstawie raportów załóg bombowców uznano, że tą walką Howard zasłużył na najwyższe amerykańskie odznaczenie za odwagę na polu walki – *Congressional Medal of Honor*. Był jedynym pilotem myśliwskim walczącym nad zachodnią Europą, któremu przyznano to wyróżnienie.

W czasie gdy Maj. Howard samotnie walczył w obronie Fortec, pozostali piloci 354. FG oddawali się szaleństwu polowania na niemieckie dwusilnikowe myśliwce. Lt. Richard Turner zmiotł jednego Me 110 w pierwszym podejściu i właśnie przymerzał się do drugiego: „Zaszedłem go od ogona i nacisnąłem spust. Ponownie zobaczyłem miniaturowe rozbłyski po trafieniach, rozbiegające się od końcówki skrzydła w kierunku kadłuba. W tej samej chwili kątem oka dojrzałem jakiś obiekt. Znajdował się powyżej, na dziesiątej. Zbliżał się szybko. To był pojedynczy Me 109, który schodził do ataku na mnie, błyskając płomykami z luf. Zawró-

ciem swojego P-51, by wyjść mu naprzeciw. Kiedy moja seria poszybowała łukiem w jego stronę, Me 109 uciekł półbeczką w dół. Zobaczyłem tylko kilka trafień pocisków na jego ogonie.

Właśnie robiłem zwrot, by wykończyć tamtego Me 110, kiedy usłyszałem w słuchawkach wzywającego mnie na pomoc Franka O'Connora. Wyglądało na to, że znalazł się w podobnej sytuacji, co ja przed chwilą. Jego Me 109 miał jednak dwóch kompanów. Cała trójka goniła teraz za Frankiem jak na karuzeli, usiłując – jego własnymi słowami – ‘odstrzelić mu tyłek’. Zapytałem, gdzie jest, ale Frank nie miał pojęcia, jak mi to wytłumaczyć. Powiedział tylko, że kręci się w kółko z trzema Me 109. Przez następne cztery czy pięć minut szamotałem się po całym niebie na pełnej mocy silnika, próbując rozpaczliwie odnaleźć go. To były ciężkie chwile, jedne z najtrudniejszych, jakie przeżyłem w całej swojej karierze pilota. W końcu usłyszałem w słuchawkach głos Franka: ‘OK, Dick, nie fatyguj się, właśnie dopadłem sukinsynów i rozwalilem jednego. Pozostali dwaj, tchórzliwe gnojki, uciekli’. Co za świr! To ja tu zarzynam silnik, żeby go odnaleźć, a on, jak się okazuje, w pojedynkę gromi Luftwaffe. Uśmiechnąłem się szeroko do siebie. Nie dając po sobie poznać, jak bardzo martwiłem się o tego zwariowanego Irlandczyka, powiedziałem O'Connorowi, że czas wracać do domu.

[...] Lecąc w stronę Anglii zacząłem przypominać sobie, ile okazji do zestrzeleń przeszło mi koło nosa, kiedy miotałem się w poszukiwaniu Franka. Postanowiłem, że za każdą zmarnowaną okazję zażadam wieczorem drinka. Oczywiście wyobraźni widziałem, jak wykrzykuje oburzony: ‘Jak to jestem ci winny pięć kolejek?!’ Chichotałem sam do siebie całą drogę powrotną, wyobrażając sobie Franka, który piekli się o to, ile ma postawić drinków”.

Tego dnia 354. FG wróciła do Boxted z 16 zwycięstwami, ponownie bez strat własnych.

Fatalna pogoda nad Europą sprawiła, że po kilku krótkich wypadach nad Francję i Belgię, dopiero 29 stycznia 354. FG pojawiła się ponownie nad III Rzeszą, eskortując bombowce nad Frankfurt. W drodze powrotnej, w rejonie Kirchberg, Mustangi zestrzeliły cztery Focke-Wulfy 190 bez strat własnych. Następnego dnia, w trakcie wyprawy 8. AF nad Brunszwik i Hanower, 354. FG wyszła ze starcia z Luftwaffe z wynikiem pięć do zera. Maj. James Howard, zestrzeliwując na północny zachód od Brunszwiku Me 110, został pierwszym asem Mustangów. Ogółem w styczniu 354. FG zapisała na swoje konto 42 zestrzelenia kosztem trzech pilotów.

Pod koniec stycznia 1944 roku gotowość bojową osiągnęła 357. FG, druga jednostka Mustangów ze składu taktycznej 9. AF. Podobnie jak w przypadku 354. FG, jej piloci byli szkoleni na



P-51B-5-NA (n/s 43-6431) o kodzie bocznym „WR-A” i imieniu *Man O' War*, na którym latał dowódca 354. FS (355. FG), Maj. Claiborne Kinnard. Widoczny powyżej rur wydechowych napis *The Bulldogs 1* odnosił się do nazwy kodowej dywizjonu („Bulldogs”). Bulldog nr 1 to oczywiście sam Kinnard. Steeple Morden, Anglia, marzec 1944 roku.

P-51B-5-NA (s/n 43-6431) coded „WR-A” and named *Man O' War*, which was flown by the CO of 354th FS (355th FG) Maj. Claiborne Kinnard. The inscription “The Bulldogs 1” seen above exhaust stacks refers to the squadron’s radio code name “Bulldogs”. Obviously, Bulldog No 1 was Kinnard himself. Steeple Morden, UK, March 1944. (via Bruce Zigler)



P-51B-7-NA (n/s 43-6991) z 355. FG, o kodzie bocznym „YF-U” i imieniu *Miss Pam III*, na którym latał Lt. Col. Raymond B. Myers, dowódca 358. FS.

P-51B-7-NA (s/n 43-6991) of 355th FG, coded “YF-U” and named *Miss Pam III*, which was flown by Lt. Col. Raymond B. Myers, CO of 358th FS. (*James Crow coll.*)

P-39 Airacobra, a dopiero po przybyciu do Anglii otrzymali pierwsze P-51B, co nastąpiło 16 grudnia 1943 roku. Tym razem dowództwo 8. AF, zamiast wypożyczać kolejną jednostkę Mustangów, wymusiło jej wymianę na swoją 358. FG, latającą na Thunderboltach. 30 stycznia 1944 roku 357. FG przeniosła się do Leiston, oficjalnie dołączając do VIII FC. Od tej pory była znana, od nazwy pobliskiej miejscowości, jako „Yoxford Boys”. Już od początku stycznia część pilotów 357. FG (dowódcy poszczególnych dywizjonów i sekcji) wykonywali loty bojowe w składzie 354. FG, nabierając doświadczenia. 11 lutego 1944 roku Maj. James Howard z 354. FG „gościnnie” poprowadził Mustangi 357. FG na ich pierwszą misję nad terytorium wroga, dwugodzinny patrol nad północną Francją w rejonie Rouen.

Tymczasem Mustangi 354. FG eskortowały bombowce do coraz odleglejszych zakątków III Rzeszy. 10 lutego 1944 roku, w czasie wyprawy nad Brunzwik, Thunderbolty ostrzelały Glenna Eagleston’a, przyszedłego czołowego asa 354. FG, myśląc jego samolot z Me 109. Lt. Eagleston z trudem doleciał nad Anglię, gdzie ratował się skokiem ze spadochronem. Dzień później, osłaniając Fortece bombardujące cele w Frankfurcie, 354. FG odparła atak dwusilnikowych maszyn Luftwaffe,

zapisując na swoje konto 11 zestrzeleń. Z tego lotu nie powrócił jednak dowódca jednostki, Col. Kenneth R. Martin, który w ataku czołowym zderzył się z Me 109 i po skoku ze spadochronem trafił do niewoli. Wybór jego następcy był oczywisty – następnego dnia dowodzenie 354. FG przejął (awansowany do stopnia podpułkownika) Lt. Col. James Howard, a stanowisko dowódcy 356. FS objął Cpt. Richard Turner.

20 lutego 1944 roku piloci 357. FG, ponownie prowadzeni przez Lt. Col. Blakeslee, rozpoczęli swoją prawdziwą wojnę, lecąc po raz pierwszy w osłonie bombowców daleko w głąb III Rzeszy, aż nad Lipsk. Tego dnia, wraz z poprawą pogody, rozpoczęła się operacja „Argument”. Znana lepiej jako „Big Week” (Wielki Tydzień), była kilkudobowym, zmasowanym atakiem połączonych sił RAF i USAAF na zakłady przemysłu lotniczego na terenie całej Rzeszy. 20 lutego liczba wysłanych bombowców po raz pierwszy przekroczyła tysiąc samolotów, a eskortujących myśliwców ponad osiemset. Dla Cpt. Clarence’a Andersona z 363. FS (ze składu stacjonującej w Leiston 357. FG) był to jego piąty lot bojowy:

„W czasie gdy wmuszaliśmy w siebie coś, co można było nazwać śniadaniem, nasłuchiwaaliśmy przelatujących bombowców. Znacznie wolniejsze

od myśliwców, startowały dużo wcześniej od nas. Framlingham, baza B-17 z 390. Grupy Bombowej, znajdowała się zaledwie parę mil od Leiston. Kiedy słyszeliśmy powietrzu Fortece z Framlingham, wiadomo było, że misja szła zgodnie z planem. Rzadko kiedy zdarzało się inaczej. W tamtych czasach trzeba było naprawdę złej pogody, żeby odwołać misję. Czy to w bombowcach, czy w myśliwcach, wszyscy chcieli wrócić do bazy przed zmrokiem. Im dalej więc bombowce leciały w głąb Niemiec, tym wcześniej musiały startować. Czasami zaczynały tak wcześnie, że huk ich silników nad głową budził nas, zrywając z łóżek. To były te najdłuższe misje.

Odprawa dla całej grupy odbywała się w baraku Nissena (tzw. *Nissen hut*, typowy dla tamtego okresu blaszany barak z prefabrykatów o charak-

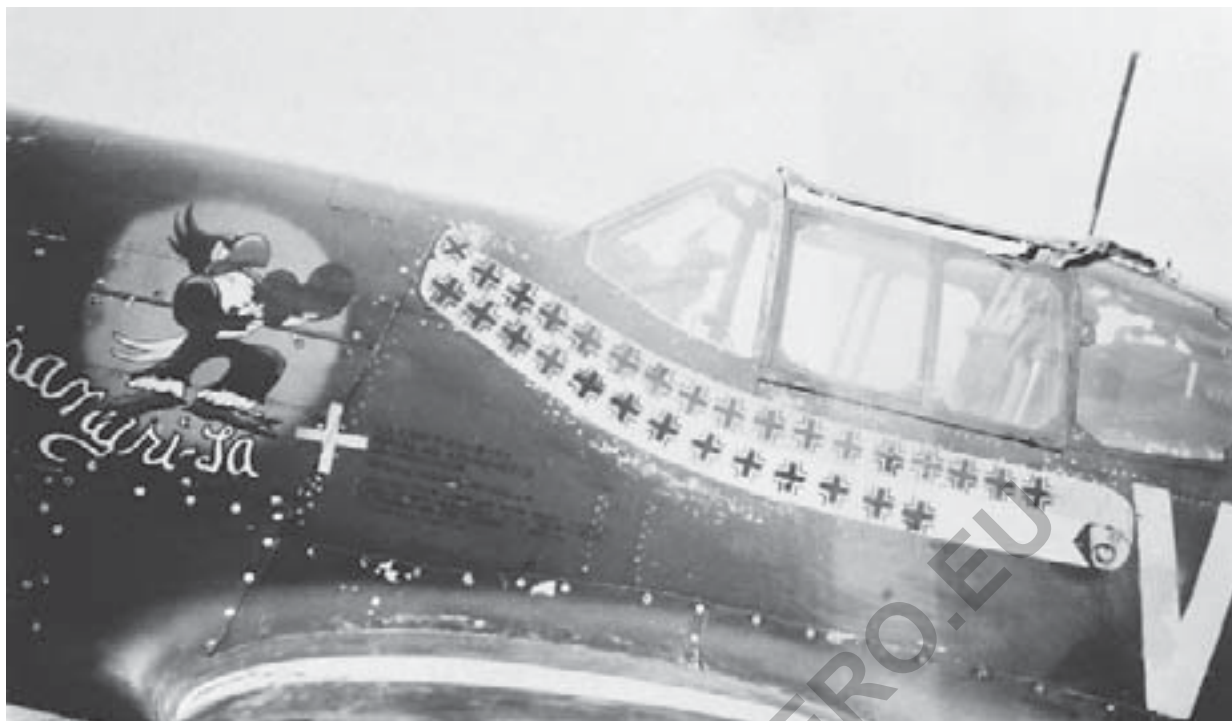
terystycznym kształcie półruury – przyp. aut.), wystarczająco przestronnym, żeby pomieścić 50 osób. W naszej grupie byli ludzie różnego pokroju, podobnie jak w większości innych grup. Byli tacy, którzy nie lubili walczyć, ale robili to z poczucia patriotycznego obowiązku. Nie brakowało też i takich, których wojna bawiła, bardziej niż można by to sobie wyobrazić. Na ścianie wisiała mapa wielkości połowy Rhode Island, pułkownik odciągał na bok kurtynę i *voilà!* – naszym celem był Berlin, Hanower albo Lipsk. Kiedy misja wyglądała na ciężką, niektórzy klęli pod nosem, a inni uśmiechali się od ucha do ucha. Zawsze wolałem latać z tymi drugimi.

Odprawę prowadził oficer operacyjny grupy, który podawał nam konkretne cele misji, godzinę startu, ilość pozostałych jednostek w powietrzu



Cpt. Dominic „Don” Gentile z 336. FS, czołowy as 4. FG (21,83 zestrzelenia, z czego 15,5 na Mustangu). Gentile wstąpił do RAF we wrześniu 1940 roku. Początkowo służył jako instruktor pilotażu, następnie w 133. Sqn RAF. Swoje pierwsze zwycięstwa (FW 190 i Ju 88) wywalczył 19 sierpnia 1942 roku nad Dieppe. Miesiąc później, razem ze swoim dywizjonem, został wcielony do 4. FG.

Cpt. Dominic ‘Don’ Gentile of 336th FS, the ranking ace of 4th FG (21.83 aerial victories, including 15.5 on Mustangs). Gentile joined the RAF in September 1940. He served as a flight instructor, and later with No 133 Sqn RAF. He scored his first victories (a FW 190 and a Ju 88) over Dieppe on 19th August 1942. The following month his squadron was absorbed into 4th FG and the USAAF. (USAAF)



Samolot równie słynny co jego pilot – P-51B-7-NA (n/s 43-6913) o kodzie bocznym „VF-T” i imieniu *Shangri-La*, na którym latał Cpt. Don Gentile. Orzeł w bokserskich rękawicach był godłem amerykańskich „Dywizjonów Orłów” w RAF. Oprócz zwycięstw powietrznych, Gentile miał na swoim koncie sześć samolotów zniszczonych na ziemi.

The aircraft no less famous than its pilot – P-51B-7-NA (s/n 43-6913) coded “VF-T” and named *Shangri-La*, the regular mount of Cpt. Don Gentile. The ‘Boxing Eagle’ was the badge of the American ‘Eagle Squadrons’ with the RAF.

i ich położenie, wyznaczone miejsce spotkania z bombowcami, przybliżony kurs powrotny... Wszystko to zapisywaliśmy na wierzchu dłoni. Następnie oficer wywiadu przekazywał najnowsze informacje na temat koncentracji baterii przeciwlotniczych oraz przybliżoną ilość myśliwców wroga, które mogliśmy napotkać na naszej drodze. Parę słów o pogodzie i synchronizacja zegarków. Potem piloci z każdej sekcji ustalali między sobą, kto leci na jakiej pozycji. Po odprawie jechaliśmy do naszych samolotów, zatankowanych i uzbrojonych przez obsługę naziemną, która wstawała dużo wcześniej od nas. Tak to właśnie wyglądało pierwszego dnia Wielkiego Tygodnia. Na zewnątrz przejaśniało się. Wstawał typowy zimny, pochmurny, dżdżysty dzień. Tego dnia było chłodniej niż zwykle i prószył lekki śnieg. Bombowce już nas minęły. Czas było dołączyć do nich.

Do startu ustawialiśmy się dwójkami, jeden dywizjon rozciągnięty na końcu pasa startowego, a pozostałe dwa na przecinających się z nim dwóch pasach po lewej i prawej. Od początku obowiązywała cisza radiowa. Nie było sensu reklamować w eterze naszej misji. Startowaliśmy para za parą, całymi dywizjonami. Na znak człowieka z chorągiewką kolejna dwójka rozpedzała

się po pasie i znikala w szarościach świtu. Osiem sekund na każdą parę. Minuta i cztery sekundy na szesnaście maszyn dywizjonu. W ciągu trzech i pół minuty wszystkie trzy dywizjony były w powietrzu.

[...] Niemcy i tak czekali na nas. Mieli radar i kiedy tylko wlecieliśmy w jego zasięg, namierzali nas. Czasem, gdy wiązka radaru omiotła formację, w słuchawkach słychać było harmoniczny rezonans: *juum-juum-JUUM-juum-juum*. Było w tym coś złowrogiego, jakby chcieli nam powiedzieć: ‘Wiemy dokładnie, gdzie jesteście, nie ukryjecie się przed nami’. Z czasem można było przyzwyczaić się do tego. Przejmowaliśmy osłonę bombowców już nad Niemcami, identyfikując przydzieloną nam grupę po symbolach namalowanych na statecznikach bombowców, np. duże ‘D’ w kwadracie, albo ‘A’ w trójkącie.

[...] Tam wysoko, sześć mil nad ziemią, było zawsze bardzo zimno, a mały grzejnik Mustanga nie pomagał zbyt w tym względzie. Czasem po wewnętrznej stronie owiewki osadzał się szron, a nawet lód, który trzeba było zdrapywać ręką. Mieliśmy na sobie grube rękawice i tyle warstw ubrań, że zawstydzilibyśmy Eskimosa. Nosiliśmy też jedwabne szaliki, jak za czasów



S/Sgt Glessner Weckbacher, szef obsługi naziemnej z 336. FS (4. FG), na skrzydle swojego Mustanga. Był to P-51B-7-NA (nr s 43-6942) o kodzie bocznym „VF-D” i imieniu *Meiner Kleiner*, na którym latał Cpt. Joseph Higgins.

S/Sgt Glessner Weckbacher, a crew chief with 336th FS (4th FG), and his Mustang – P-51B-7-NA (s/n 43-6942) coded “VF-D” and named *Meiner Kleiner*, which was flown by Cpt. Joseph Higgins. (via Bruce Zigler)



2/Lt. Ralph „Kidd” Hofer z 334. FS, potrójny as 4. FG (15 zestrzeleń, w tym 13 na Mustangach) i Duke, jego nieodłączny owczarek niemiecki. Pisownię swojego przydomka „Kidd” („Dzieciak”) sam Hofer preferował nieortograficznie przez dwa „d” (w takiej formie widniał napis na pokrywie kół podwozia jego Mustanga). Był również przesądny, co większość pilotów myśliwskich. Loty bojowe wykonywał w widocznej na zdjęciu „szczęśliwej” bluzie z pomarańczowym numerem 78 na piersiach, nie mającej wiele wspólnego z wojskowym mundurem. Otwór na krawędzi natarcia skrzydła, pomiędzy łapami psa, to port fotokarabinu.

2/Lt. Ralph ‘Kidd’ Hofer of 334th FS, a triple ace with 4th FG (15 air kills, including 13 on Mustangs) and Duke, his inseparable German shepherd. Apparently Hofer preferred his nickname ‘Kidd’ spelled with double ‘d’ (it was written this way on the main landing gear cover of his aircraft). His preferable attire – the blue-colored ‘lucky charm’ school football team sweater adorned with orange 78 – was an outrage even for an overseas operational unit. The aperture in the wing’s leading edge is gun camera port. (via Bruce Zigler)

I wojny światowej. Nie dlatego, że wyglądały atrakcyjnie trzepocząc na wietrze (zwłaszcza, że nie lataliśmy z otwartymi kokpitami), ale po to, by nie zedrzeć do krwi skóry na karku rzucając co parę sekund szybkie spojrzenia przez ramię”.

Tego dnia Cpt. Anderson po raz pierwszy miał okazję otworzyć ogień do przeciwnika (zaliczono mu uszkodzenie jednego FW 190), a 357. FG zapisała na swoje konto dwa pierwsze potwierdzone zwycięstwa (za cenę jednego pilota). Tymczasem 354. FG odniosła kolejne spektakularne zwycięstwo: 14 zestrzeleń bez strat własnych! 20 lutego Mustangi eskorty wykonały swój najdłuższy do tej pory lot – 1770 kilometrów w obie strony.

Przez kolejne dni „Wielkiego Tygodnia”, który zakończył się załamaniem pogody w dniu 26 lutego, obie jednostki Mustangów odniosły spore sukcesy. W trakcie operacji „Argument” 357. FG zaliczyła 22 zestrzelenia, a 354. FG aż 44,5. Bombardowania przeprowadzone w dniach 20-25 lutego nie wpłynęły znacząco na spadek produkcji samolotów w III Rzeszy (wkrótce potem Niemcy nawet ją zwiększyli, osiągając w połowie roku wydajność 2000 samolotów miesięcznie), jednak śmierć ponad 200 pilotów myśliwskich w ciągu paru dni, w tym wielu doświadczonych dowódców, okazała się ciężkim ciosem dla Luftwaffe. Chociaż ciężkie bombowce musiały znaleźć sobie

inny cel dla swojej ofensywy, jeśli ich wysiłek miał przekładać się na wymierne zyski dla przyszłego zwycięstwa w Europie, w roli przynęty na Luftwaffe okazały się niezastąpione.

Tymczasem wśród personelu 4. FG, który blisko rok wcześniej, na wiosnę 1943 roku, musiał oddać swoje ukochane Spitfire’y i przebroić się na Thunderbolty, narastała frustracja. Sam Blakeslee był zdecydowanym zwolennikiem myśliwców dużo lżejszych i zwrotniejszych niż beczułkowaty P-47. Po każdej misji z 354. FG lub 357. FG, wracał do bazy 4. FG w Debden na wypożyczonym Mustangu, żeby zademonstrować go swoim pilotom. Jego werdykt tylko potwierdził przecucie byłych pilotów „Dywizjonów Orłów” – to był samolot, na który czekali. Kiedy 1 stycznia 1944 roku Blakeslee przejął dowodzenie 4. FG, przeforsował kwestię przebrożenia jego jednostki u gen. Kepnera, dowódcy VIII FC. Danego generałowi słowa dotrzymał – 4. FG osiągnęła gotowość bojową na nowym sprzęcie w ciągu 24 godzin! Mechanicy, którzy doglądali samolotów jednostki jeszcze w czasach, kiedy latała ona na Spitfire’ach (w przeciwieństwie do pilotów, którzy po wylataniu tury bojowej wracali do domu, personel naziemny nie służył rotacyjnie), mieli doświadczenie z rzędowymi silnikami Rolls-Royce’a. Z kolei swoim pilotom Blakeslee powiedział: „Nauczycie się latać Mustangami w drodze nad cel”. Faktycznie, kiedy 28 lutego

Maj. Edward Szaniawski, dowódca 357. FS (355. FG) na skrzydle swojego Mustanga *Available Jones 5th*. Jak wspominał Cpt. Norman Fortier (również z 355. FG) Szaniawski przyjął przydomek „Jonesy”, gdyż pozostali piloci nie byli w stanie wymówić jego nazwiska.

Maj. Edward Szaniawski, the CO of 357th FS (355th FG) on the wing of his Mustang christened *Available Jones 5th*. As Cpt. Norman Fortier (also of 355th FG) recalled, Szaniawski adopted nickname “Jonesy”, because other pilots were unable to pronounce his Polish surname! (via William Marshall)





P-51B-10-NA (n/s 42-106448) z 354. FS (355. FG) o kodzie bocznym „WR-Z” i imieniu *The Hun Hunter \ Texas*, na którym latał 2/Lt. Henry Brown, przyszedłszy czołowy as 355. FG (14,2 zwycięstw); wiosna 1944 roku.

P-51B-10-NA (s/n 42-106448) of 354th FS (355th FG) coded “WR-Z” and named *The Hun Hunter \ Texas*, flown by 2/Lt. Henry Brown, the future top ace of 355th FG. (via William Marshall)

1944 roku 4. FG wyruszyła na swój debiut bojowy na nowych myśliwcach (wymiatanie nad Francją), każdy z pilotów miał za sobą średnio po 40 minut za sterami Mustanga!

Pod koniec lutego 1944 roku do jednostek Mustangów VIII FC zaczęły trafiać pierwsze, pojedyncze egzemplarze nowego typu owiewki kokpitu, zwanej powszechnie Malcolm Hood. Wykonana w całości z pleksiglasu, pozbawiona dzielących wsporników, bańkowata w kształcie owiewka (stąd jej potoczna nazwa *blown hood*) była dużym postępowaniem w stosunku do tej standardowej. Nowa „kropłowa” owiewka nie tylko polepszała widoczność na boki. Ze względu na swoją wypukłość dawała również większe pole widzenia. Jak wspominał Clarence Anderson: „Teraz, pochylając się na bok, można było dojrzeć z kokpitu rury wydechowe kolektora spalin z przodu, a spoglądając do tyłu – statecznik pionowy, których nie było widać wcześniej”. Co nie mniej ważne, odsuwana do tyłu owiewka umożliwiała lot z otwartym kokpitem, co w przypadku lądowania z zabrudzonym wiatrochronem pozwalało pilotowi wychylić się na zewnątrz.

Malcolm Hood nie był, wbrew obiegowej opinii, adaptacją owiewki brytyjskiego Spitfire’a, choćby ze względu na odmienne gabaryty obu

samolotów. Był produkowany specjalnie dla P-51B, chociaż na wzór owiewki Spitfire’a. Nie był również brytyjskim patentem. Został zaprojektowany przez przebywający w Anglii zespół inżynierów z North American Aviation i skierowany do produkcji w miejscowej firmie Malcolm Ltd. (stąd nazwa nowego typu owiewki). Chociaż pierwsze testy przeprowadzono dopiero w lutym 1944 roku, prace nad nową owiewką zaczęły się jeszcze w grudniu 1942 roku, na długo przed powstaniem Mustanga z silnikiem Merlina, z myślą o brytyjskich Mustangach rozpoznania taktycznego. Instalacja Malcolm Hood w P-51B nie ograniczała się oczywiście do odkręcenia starej owiewki i przykręcenia nowej. Jej zamontowanie wymagało nie tylko zainstalowania prowadnic, ale także nowego mechanizmu awaryjnego odrzucania i przesunięcia do tyłu maszty antenowego. Fabryka Roberta Malcolma, jak wiele podobnych brytyjskich zakładów, miała ograniczoną wydajność, a w przypadku dostaw dla amerykańskich sojuszników pierwszeństwo miały dywizyjny latające na F-6, Mustangach rozpoznania fotograficznego. Zanim więc Malcolm Hood trafił do wszystkich chętnych, gotowy był nowy wariant Mustanga, P-51D, który fabrycznie wyposażono w wypukłą, odsuwaną do tyłu owiewkę.



P-51B-10-NA (n/s 43-7142) z 355. FG, o kodzie bocznym „OS-A” i imieniu *Available Jones 5th*, na którym latał dowódca 357. FS, Lt. Col. Edward „Jonesy” Szaniawski. Na skrzydle pozuje jeden z członków obsługi naziemnej samolotu. Malowanie samolotu datuje fotografię na kwiecień 1944 roku. Po wprowadzeniu w VIII FC na wiosnę 1944 roku mody na indywidualne barwy każdej grupy myśliwskiej, 355. FG przez krótki okres używała zestawu z białym kołpakiem śmigła kontrastującym z czarną podstawą. W maju czarny kolor zastąpiono białym.

P-51B-10-NA (s/n 43-7142) of 355th FG, coded “OS-A” and named *Available Jones 5th*, which was flown by the CO of 357th FS, Maj. Edward “Jonesy” Szaniawski. On the wing one of the aircraft’s ground crew members. The painting scheme dates the photo to April 1944. When in the spring of 1944 the VIII Fighter Command adopted different recognition colors for each group, for a brief period 355th FG experimented with white spinner and black cowl band. In May the cowl band was changed to white to match spinner. (via William Marshall)

Nad Berlin i dalej

Trzeciego marca 1944 roku rozpoczęła się największa dzienna bitwa powietrzna nad Europą Zachodnią pierwszej połowy 1944 roku. Po raz pierwszy samoloty USAAF miały bombardować Berlin, stolicę III Rzeszy, jednak faktycznym celem tej serii nalotów było sprowokowanie myśliwców Luftwaffe do decydującego starcia. 3 marca wyprawę 8. AF zawrócono w połowie drogi z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych, ale nad stolicę Niemiec dotarła grupa Lightningów eskorty – pierwsze

amerykańskie samoloty nad Berlinem w II wojnie światowej. 4 marca ponownie zwarta ściana chmur zmusiła większość bombowców 8. AF do odwrotu, jednak część dotarła nad sam Berlin w asyście 4. FG. Widok Mustangów nad własną stolicą zrobił spore wrażenie na Niemcach. Już po wojnie, przebywając w amerykańskiej niewoli, dowódca Luftwaffe *Reichsmarschall* Hermann Göring stwierdził: „Kiedy zobaczyłem nad Berlinem wasze myśliwce eskortowe, zrozumiałem, że przegraliśmy tę wojnę”.



Piloci 336. FS (4. FG) pozują przed Mustangiem o kodzie bocznym „VF-P”, na którym latał Lt. John Godfrey, skrzydłowy Cpt. Dona Gentile. Od lewej: Robert Hughes, Kendal „Swede” Carlson, Donald Emerson, Don Patchen i Don Gentile. Debden, Anglia, wiosna 1944 roku.

Pilots of 336th FS (4th FG) posing in front of the Mustang coded “VF-P”, flown by Lt. John Godfrey, the wingman of Cpt. Don Gentile. From left to right are: Robert Hughes, Kendal ‘Swede’ Carlson, Donald Emerson, Don Patchen and Don Gentile. Debden, UK, spring 1944. (via Bruce Zigler)



Cpt. John F. Thornell z 328. FS, jeden z czołowych asów 352. FG, w kokpicie swojego P-51B-15-NA (n/s 42-106872) o kodzie bocznym „PE-T” i imieniu *Patty Ann II*. Na skrzydle kapral Joe Sabanos, fotograf jednostki. W trakcie swojej tury bojowej, pomiędzy styczniem a czerwcem 1944 roku, Thornell zniszczył 17,25 samolotów w powietrzu (w tym 4,25 na Thunderboltach i 13 na Mustangach) oraz dwa na ziemi. Na skrzydle widoczne czarno-białe pasy inwazyjne.

Cpt. John F. Thornell of 328th FS, one of the top aces of 352nd FG, posing in the cockpit of his P-51B-15-NA (s/n 42-106872) coded “PE-T(Bar)” and named *Patty Ann II*. The man on the wing is Cpl. Joe Sabanos, the unit’s photographer. During his operational tour with the 352nd, between January and June 1944, Thornell racked up 17.25 victories in the air (4.25 on Thunderbolts and 13 on Mustangs) and two on the ground. Note black and white invasion stripes on the wing. (via Peter Randall)

6 marca 1944 roku jeszcze raz celem był Berlin. Na tę okazję stacjonująca w Steeple Morden 355. FG, będąca w trakcie wymiany sprzętu, wypożyczyła swoje pierwsze 16 Mustangów na użytek 4. FG. Luftwaffe nie zawiodła – tego dnia Amerykanie stracili aż 69 bombowców i 11 myśliwców. Były to najcięższe dzienne straty USAAF w trakcie całej wojny nad Europą.

Tego dnia pilotów 357. FG prowadził Maj. Thomas Hayes, dowódca 364. FS i weteran wojny nad Pacyfikiem. Czekał na ich walka nie była jego największym zmartwieniem: „Przez poprzednie sześć dni wykonywaliśmy loty codziennie, dlatego 6 marca nie mieliśmy już zapasu sprawnych maszyn. Zostało nam dokładnie 48 gotowych do lotu samolotów. 357. Grupa Myśliwska była jeszcze wtedy świeżą jednostką. Podejrzewam, że nie-

którzy piloci mieli, że się tak wyrażę, mieszane uczucia na myśl o czekającej ich walce. A Berlin był uważany za bardzo niebezpieczne miejsce. Wciąż nie wiedzieliśmy, jaką reakcję Luftwaffe wywołamy nadlatując nad niemiecką stolicę. Być może część naszych pilotów miała z tego powodu ‘motyle w żołądku’, a może to nasz intensywny grafik – sześć misji eskortowych w sześć dni – zrobił swoje. Tak czy inaczej, w drodze nad cel, już po wloceniu nad terytorium wroga, od formacji odłączały kolejne maszyny. W sumie, zanim dolecieliśmy do Berlina, zawróciło aż 15 z początkowej liczby 48 Mustangów! Moje dwie sekcje, w których powinno być osiem maszyn, liczyły teraz tylko pięć samolotów.

Musiałem odnaleźć nie tylko sam Berlin, ale nasze bombowce, zanim dolecą nad cel. Wiedziałem,



Cpt. William R. „Obbee” O’Brien z 363. FS, jeden z asów 357. FG, w kokpicie swojego P-51B-7-NA o kodzie bocznym „B6-G” i wdzięcznym imieniu *Billy’s Bitch*. O’Brien zdobył wszystkie swoje pięć zestrzeleń indywidualnych i jedno zespołowe (w okresie marzec-maj 1944 roku) latając właśnie na tym samolocie.

Cpt. William R. ‘Obbee’ O’Brien of 363rd FS, an ace with 357th FG, in the cockpit of his P-51B-7-NA coded “B6-G” and named *Billy’s Bitch*. O’Brien scored all his five individual and one shared victories (between March and May 1944) while flying this aircraft. (James Crow coll.)

że to kwestia utrzymywania prawidłowego kursu i stawienia się w umówionym miejscu o wyznaczonej porze. Problem sprowadzał się do dwóch pojęć: czas i odległość. Warunki pogodowe stale pogarszały się. Rozluźniliśmy szyk. Lecielśmy pomiędzy dwiema zwartymi warstwami chmur. Dolna utrzymywała się na pułapie od 4500 do 6000 metrów, górna wisiała nad nami na wysokości około 8500 metrów. Leciało się nam całkiem dobrze, ale nie miałem kompletnie pojęcia, gdzie się znajdujemy. Bez widoczności ziemi mogłem tylko mieć nadzieję, że wiatr nie zepchnął nas z kursu. Pozostawało tylko lecieć przed siebie i modlić się.

W międzyczasie kilka razy przełączałem radio na częstotliwość bombowców, żeby zorientować się w sytuacji. Udało mi się ustalić, że przynajmniej czasowo wszystko szło zgodnie z planem. Jeśli wciąż leciliśmy prawidłowym kursem, dołączymy do bombowców o wyznaczonej porze.

Około południa usłyszałem, że bombowce są atakowane przez niemieckie myśliwce i że nasze P-47 weszły do akcji. My jednak byliśmy jeszcze daleko od ustalonego miejsca spotkania. Mogłem tylko słuchać przez radio odgłosów walki i mieć nadzieję, że nie dolecimy za późno.

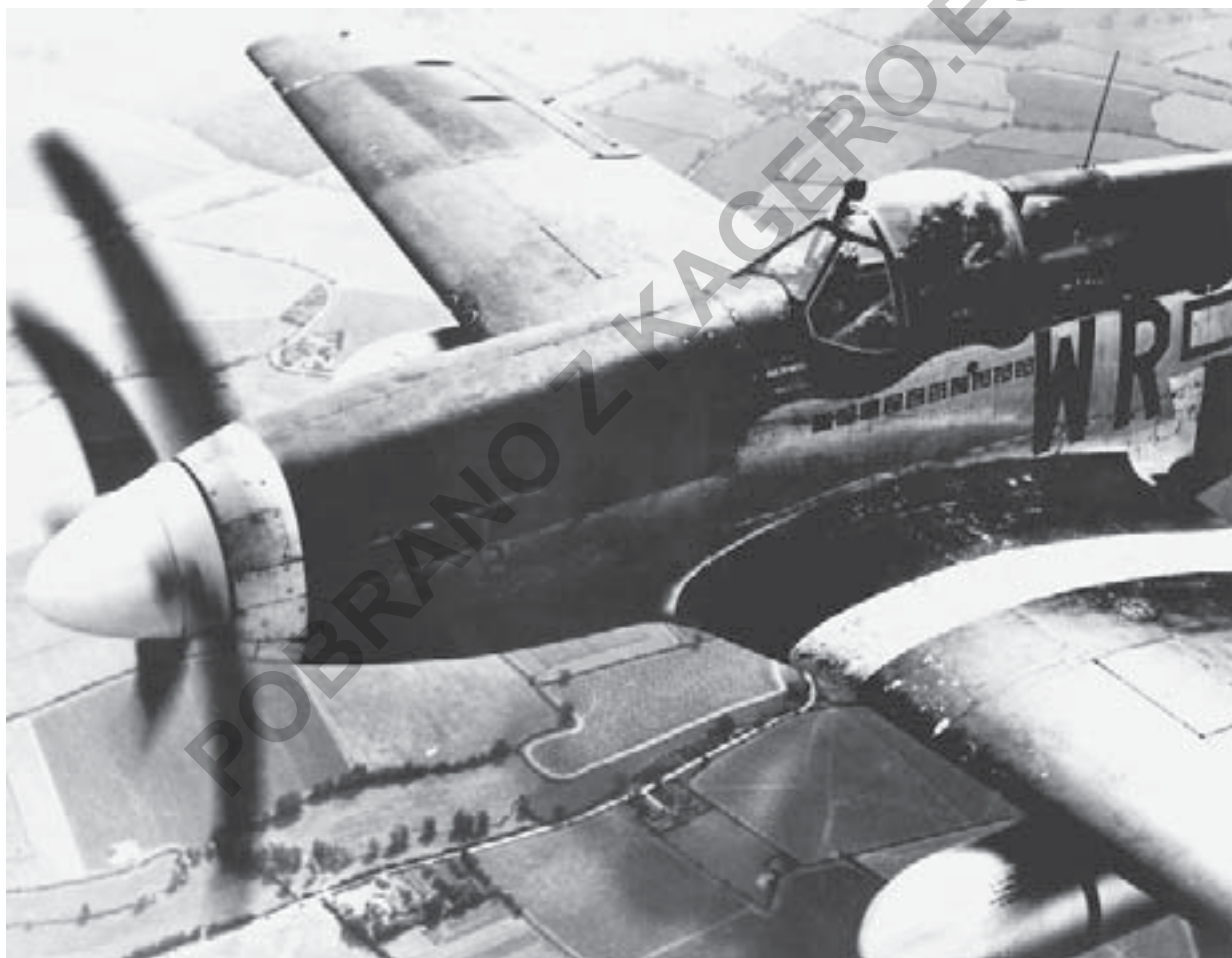
Robiłem się coraz bardziej niespokojny. Wywołałem przez radio Cpt. Williama ‘Obbee’ O’Briena z 363. Dywizjonu, żeby zasięgnąć jego opinii o naszym dotychczasowym kursie. Kilku innych pilotów zaczęło się wtrącać do naszej rozmowy, grając mi na nerwach i rzucając uwagi typu: ‘Gdzie my do cholery jesteśmy?’, albo ‘Założę się, że już dawno mineliśmy cel’. Tylko tego trzeba mi było! Kiedy któryś z nich powiedział, ‘Chryste, pewnie jesteśmy już nad Rosją!’, zareagowałem: ‘Tu Gowdy Red. Zachować ciszę radiową! Zrozumiano?’ Znałem ich głosy. Wiedziałem, kto próbuje wyprowadzić mnie z równowagi”.

W końcu, dokładnie o godzinie 13:00, poprzez prześwit w chmurach poniżej Hayes dostrzegł duże miasto. Byli nad Berlinem. Spotkanie było trójstronne. Latające Fortece i zmierzające w ich stronę niemieckie myśliwce pojawiły się w polu widzenia niemal jednocześnie: „Niemcy nadlatywali w szyku rozciągniętym w górę od pułapu bombowców aż po górną warstwę chmur. Zobaczyłem ich samoloty z odległości około 10-15 kilometrów. Z daleka wyglądały jak rój pszczół. Kierowały się czołowo na bombowce. Jakies 30 do 40 dwusilnikowych maszyn leciało przodem, aby odpalić rakiety i rozbić szyk obronny bombowców. Za nimi leciały jednosilnikowe myśliwce, Me 109 i FW 190. Powyżej, jako górna osłona, czuwało jakies 30 do 40 Me 109. Pomiędzy nimi

a bombowcami była tylko 357. Grupa Myśliwska, lub raczej to, co z niej zostało – 33 Mustangi.

[...] Wpadliśmy wprost w niemiecką formację. Gdyby było nas więcej, moglibyśmy narobić więcej szkody, ale i tak najwyraźniej udało nam się rozbić ich szyki. W ciągu kilku następnych sekund zakotłowało się na niebie. Samoloty migały we wszystkie strony. Wszędzie dookoła wywiązywały się indywidualne pojedynki.

Udało mi się utrzymać moją piątkę samolotów przy sobie. Kiedy niemieckie dwusilnikowce zaczęły uciekać lotem nurkowym, zostawiłem je innym P-51 i zawróciłem w stronę Messerschmittów z górnej osłony. Do tego czasu ponad nami zostało osiem albo dziesięć Me 109, które teraz puściły się w dół, próbując zająć nas od tyłu.



Ten P-51B-15-NA (n/s 42-106950) z 354. FS (355. FG), jak wiele mu podobnych, służył niejednemu pilotowi. Oznaczenia dziesięciu zwycięstw widoczne pod kokpitem zostawił po sobie Col. Claiborne „Clay” Kinnard, dowódca 354. FS. Wówczas samolot nosił imię *Man O’ War* (drugi Mustang Kinnarda o tym samym imieniu) i kod boczny „WR-A”. Następnie przejął go Lt. Robert Hulderman i nazwał *The Iowa Beaut* (kod boczny „WR-P”)

It was not uncommon for a fighter, like this P-51B-15-NA (s/n 42-106950) of 354th FS (355th FG), to successively serve more than one pilot. The markings of ten kills were left by Col. Claiborne ‘Clay’ Kinnard, the CO of 354th FS. It was Kinnard’s second machine named *Man O’ War* and coded “WR-A”. Later, re-coded “WR-P”, the aircraft was flown by Lt. Robert Hulderman, who named it *The Iowa Beaut*. (via William Marshall)



5 Marca 1944 roku. Cpt. Duane W. „Bee” Beeson, dowódca 334. FS (4. FG), przy stateczniku pionowym swojego P-51B-7-NA (n/s 43-6819) o kodzie bocznym „QP-B” i imieniu *Bee*. Widoczne uszkodzenia to efekt ostrzału Flaku w trakcie lotu nad Bordeaux we Francji. Beeson został zestrzelony w tym samolocie przez Flak 5 kwietnia 1944 roku, w trakcie ataku na lotnisko w rejonie Brandenburga, i trafił do niewoli. Do tego czasu uzbierał na swoim koncie 17,33 zestrzelenia, z czego 5,33 na Mustangu

5th March 1944; Cpt. Duane W. “Bee” Beeson, the CO of 334th FS (4th FG), by the tail of his P-51B-7-NA (s/n 43-6819) coded “QP-B” and named *Bee*. The damage was inflicted by Flak during the mission to Bordeaux, France. On 5th April 1944 Beeson was shot down in this very aircraft by Flak while strafing an airfield in Brandenburg area and was taken prisoner. (via Bruce Zigler)

Szarpnąłem maszynę w ich stronę, krzycząc do mikrofonu, ‘Biorę tego z przodu!’ Założyłem, że to był ich dowódca, gdyż pozostałe Messerschmitty leciały eszelonem na jego skrzydle”.

Opadając coraz niżej w gwałtownej walce kołowej z prowadzącym Me 109, Hayes zszedł na wysokość 4500 metrów. Tam Niemiec, jakby wyczuwając, że traci przewagę, wywrotem przez plecy zanurkował w stronę ziemi i znikł w gęstej zawieszynie, którą wyrzucały w powietrze generatory dymu rozlokowane wokół Berlina. Ponownie Hayes: „Kiedy zrobiłem rundę, rozglądając się za moim przeciwnikiem – lub jakimkolwiek innym samolotem – coś nagle przeleciało koło mnie, pionowo w dół. Za chwilę jeszcze raz. Tym razem zobaczyłem, co to było – rząd 500-funtowych bomb. Wyglądały jak szczeble drabiny pędzącej w dół. Znalazłem się w nieodpowiednim miejscu. Rozejrzałem się wokół i dojrzałem jeszcze wiele takich drabin. Spojrzałem w górę i zamarłem.

Wszędzie nade mną widziałem czterosilnikowe bombowce. Mój Boże!

Nad sobą miałem Fortece, a pod sobą Berlin. W którą stronę uciekać? Kopnąłem pedał orczyka i uskokczyłem pionowo w dół. Teraz przynajmniej leciałem równoległe do spadających bomb. Wyрівnałem na 150 metrach, przelatując pomiędzy wiązkami bomb. Skierowałem się za miasto i zacząłem ponownie nabierać wysokości”¹¹.

Również Mustangi 4. FG walczyły nad Berlinem w obronie bombowców. Po weryfikacji zgłoszeń z 6 marca, grupa zaliczyła na swoje konto 13 zestrzeleni (za cenę czterech pilotów), a 354. FG siedem (tracąc jednego pilota). Prawdziwą rewelacją były jednak wyniki nowicjuszy z 357. FG, którzy tego dnia odnieśli pierwsze ze swoich wielu spektakularnych zwycięstw – 20 zestrzeleni bez strat własnych! W ten sposób 357. FG szybko zapracowała na miano jednostki asów. Faktycznie, do końca wojny miała ich w swoim składzie wię-

cej niż jakakolwiek inna grupa myśliwska VIII FC, bo aż czterdziestu dwóch.

Po jednodniowej przerwie, 8 marca 1944 roku Berlin stał się ponownie celem wyprawy ponad 600 bombowców 8. AF, lecących w osłonie aż 891 myśliwców (w tym 174 Mustangów). Tak liczną reprezentację P-51 tworzyło sześć grup myśliwskich. Do sił Mustangów VIII FC dołączyła 352. FG. Tego dnia debiutowała na nowym typie myśliwca w mieszanym składzie 50 P-47 i siedmiu pierwszych P-51B. Z kolei 9. AF użyła dwóch swoich jednostek Mustangów. Oprócz 354. FG, nad III Rzeszą pojawiła się stacjonująca w Rivenhall 363. FG, niedawny nabytek 9. AF. I tym razem Luftwaffe podjęła wyzwanie. W wyniku intensywnych walk, na koniec dnia Amerykanie musieli skreślić ze swojego stanu posiadania aż 37 bombowców.

Jak przystało na debiutantów, wyniki 352. FG i 363. FG były skromne: po dwa zwycięstwa

(w przypadku 352. FG po jednym na P-51 i P-47). Po siedem zestrzeleń przypadło w udziale 355. i 357. FG. Tym razem laury zebrała 4. FG, która stoczyła zacięłą bitwę na wschód od Berlina, tracąc tylko jednego pilota. Z jej 15 zestrzeleń sześć zapisał na swoje konto najsłynniejszy i prawdopodobnie najskuteczniejszy duet wśród pilotów Mustangów: Cpt. Dominic „Don” Gentile (3,5 Me 109) i jego skrzydłowy Lt. John Godfrey (2,5 Me 109), obaj z 336. FS. Z kolei Lt. Nicholas Megura z 334. FS, który od czasu przebrojenia 4. FG na Mustangi błyskawicznie pomnażał swoje zwycięstwa (4 marca jeden Me 109, dwa dni później dwa Me 110) najwyraźniej nie tracił czasu na finezyjne pojedynki. Tego dnia po prostu włączył się w krąg niemieckich myśliwców, podchodzących do lądowania na zachód od Berlina. Szybko zestrzelił po jednym Me 109 i FW 190, w ten sposób zostając kolejnym asem 4. FG. Unikatowe zwycięstwo zdobył Lt. Allen Bunte z 334. FS, który walczył



Cpt. John „Johnny” Godfrey z 336. FS, znany przede wszystkim jako skrzydłowy Cpt. Dona Gentile. Trzeci na liście czołowych asów 4. FG (16,33 zwycięstw). Wrócił do 4. FG na drugą turę bojową. 24 sierpnia 1944 roku, w trakcie ataku na lotnisko w rejonie Nordhausen, jego samolot został trafiony i lądował awaryjnie. Godfrey spędził resztę wojny w obozie jenieckim. Później ustalono, że został omyłkowo zestrzelony przez swojego skrzydłowego.

Cpt. John ‘Johnny’ Godfrey of 336th FS, best known as Don Gentile’s wingman, was in fact the third ranking ace of 4th FG (16.33 aerial victories). He flew two combat tours with 4th FG. On 24th August 1944, while strafing an airfield in Nordhausen area, his aircraft was hit and forced to belly in. Godfrey spent the rest of the war as a POW. It was later determined that he was accidentally shot down by his own wingman. (via Bruce Zigler)



Maj. Donald „Don” H. Bochkay z 363. FS, Amerykanin węgierskiego pochodzenia i jeden z czołowych asów 357. FG (13,83 zestrzeleń, wszystkie na Mustangach). Swoje pierwsze zwycięstwa (dwa Me 110) Bochkay wywalczył nad Berlinem 6 marca 1944 roku. Widoczny na zdjęciu samolot to P-51C-1-NT (n/s 42-103041) o kodzie bocznym „B6-F” i imieniu *Speedball Alice*. W trakcie drugiej tury bojowej z 357. FG Bochkay dowodził 363. FS.

Maj. Donald 'Don' H. Bochkay of 363rd FS, an American of Hungarian ancestry, and one of the leading aces of 357th FG (13.83 victories, all on Mustangs). Bochkay scored his first kills (two Me 110s) on 6th March 1944 over Berlin. The aircraft seen here is his P-51C-1-NT (s/n 42-103041) coded "B6-F" and named *Speedball Alice*. During his second operational tour with 357th FG Bochkay commanded 363rd FS. (*James Crow coll.*)

na niskim pułapie, nieoczekiwanie napotkał lekki samolot łącznikowy Fi 156 Storch i jedną serią posłał go w płomieniach do ziemi.

9 marca 1944 roku siły zdziesiątkowanej Luftwaffe wyczerpały się. Tego dnia siły 8. AF bombardujące Berlin, Hanover, Brunszwik i Nienburg nie napotkały przeciwnika w powietrzu. Dopiero 15 marca, w czasie wyprawy 8. AF nad Brunszwik, lotnictwo obrony Rzeszy zareagowało, chociaż dość niemrawo.

W okresie od 10 do 15 marca również flota Mustangów 8. i 9. AF pozostała w dużej mierze na ziemi, chociaż ze zgoła innego powodu. Typowe dla wczesnych P-51 usterki początkowo lekceważono na fali entuzjazmu z powodu pojawie-

nia się nowego myśliwca. Te jednak szybko urosły do rangi problemu zagrażającemu jednostkom Mustangów w nie mniejszym stopniu niż Luftwaffe. Dla przykładu, tylko w marcu 4. FG utraciła co najmniej pięciu pilotów z powodu awarii silników. Oprócz nie podających paliwa odrzucających zbiorników oraz notorycznych zacięć skrzydłowych kaemów, jeszcze bardziej alarmującym problemem były wycieki oleju i glikolu oraz nierówno pracujące silniki. W tym ostatnim przypadku problemem był zwykle tzw. nagar, czyli nalot powstający w wyniku złego spalania paliwa, uniemożliwiający dawanie iskry świecy zapłonowej. Jak to wcześniej wspomniał Norman Fortier z 355. FG, był to w dużej mierze efekt uboczny latania



Cpt. Don Gentile i John Ferra, szef obsługi naziemnej jego samolotu. Po powrocie do USA w kwietniu 1944 roku Gentile został wysłany na trasę promującą sprzedaż obligacji rządowych. Do latania bojowego już nie powrócił. W 1946 roku został awansowany do stopnia majora. Zginął w wypadku lotniczym w 1951 roku.

Cpt. Don Gentile and John Ferra, his crew chief. Upon his return to the United States in April 1944 Gentile was sent on a war bond tour. He did not return to combat flying. In 1946 he was promoted to the rank of Major. He was killed in a flying accident in 1951. (via Bruce Zigler)



Wrak *Shangri-La*. Samolot został rozbity 13 kwietnia 1944 roku, na koniec tury operacyjnej swojego pilota. W trakcie pokazu dla fotoreporterów w Debden, Gentile zahaczył swoim Mustangiem o ziemię i lądując awaryjnie, kompletnie go zdemolował.

Shangri-La with broken back, written off in a spectacular prang at the very end of Gentile's combat tour. During a show for the press, held at Debden on 13th April 1944, Gentile razed the ground in a very low pass and bellied in. (via Bruce Zigler)



Cpt. Nicholas „Cowboy” Megura z 334. FS (4. FG). Podwójny as (11,83 zestrzelenia, wszystkie na Mustangach). 22 maja 1944 roku, w trakcie misji eskortowej nad Kilonię, jego samolot został omyłkowo ostrzelany przez Lightninga, zmuszając go do awaryjnego lądowania w Szwecji.

Cpt. Nicholas “Cowboy” Megura of 334th FS (4th FG), a double ace (11.83 victories, all on Mustangs). On 22nd May 1944, during a Ramrod to Kiel, his aircraft came under friendly fire from a P-38. Megura nursed his shot-up Mustang to Sweden, where he crash-landed. He was interned for a short period of time. (via Bruce Zigler)

na ubogiej mieszance paliwowej w celu zaoszczędzenia paliwa na dużych dystansach. Z czasem odkryto, że chwilowe otworzenie szeroko przepustnicy co kwadrans w dużym stopniu rozwiązywało problem z świecami.

Kolejna wyprawa 8. AF została zorganizowana 16 marca 1944 roku, a jej celem były m.in. leżące w południowych Niemczech Ulm i Augsburg (główna siedziba wytwórni Messerschmitta). Tego dnia piloci 135 biorących udział w misji Mustangów zgłosili 53 zestrzelenia. Straty własne wyniosły sześć P-51. Tym razem w zwycięstwach przodowały 355. FG (14 zestrzeleni, dwie straty) oraz 357. i 4. FG (po 13 zestrzeleni), ta ostatnia głównie kosztem niemieckich dwusilnikowców. Faktycznie, pułk ZG 76 stracił w tej akcji aż 26 z 43 użytych Messerschmittów 110!

Dwa dni później, 18 marca, na celowniku 8. AF znalazły się m.in. Oberpfaffenhofen, Lechfeld, Landsberg, Memmingen, Monachium i Friedrichshafen. Straty były znaczne: 43 bombowce i 13 myśliwców. Z 26 zestrzeleni zgłoszonych przez

pilotów Mustangów blisko połowę (10 potwierdzonych zwycięstw, za cenę dwóch strat) zapisała na swoje konto 4. FG. Podobnie było 23 marca w trakcie wyprawy w rejon Brunzshwiku, kiedy to na 18 zestrzeleni zgłoszonych przez pilotów Mustangów, aż 13 przypadło w udziale 4. FG. Col. Blakeslee i jego piloci mieli tego dnia dodatkowy powód do radości – nie tylko wrócili w komplecie, ale po raz pierwszy (*sic!*) od czasu przebrojenia na Mustangi ani jeden z samolotów jednostki nie musiał po starcie zawrócić z powodu usterki.

Pozostałe pięć zestrzeleni przypadło w udziale pilotom 354. FG (za cenę trzech strat) – efekt starcia z Messerschmittami 109 na wschód od Brunzshwiku. Biorąc pod uwagę miejsce i czas zdarzenia, to właśnie w jednym z tych pięciu zestrzelenych Me 109 niemal na pewno poległ pułkownik Wolf-Dietrich Wilcke, dowódca JG 3, kawaler Krzyża Rycerskiego z Liśćmi Dębu i Mieczami. Wilcke zdążył jeszcze zestrzelić Mustanga z ogona swojego skrzydłowego. Było to jego ostatnie, 162. zwycięstwo. Chwilę później sam zginął zestrzelo-

ny w rejonie Schöppenstedt. Oprócz jego zwycięstwa, po jednym P-51 zgłosiło dwóch pilotów 1./JG 3, co pokrywa się ze stratami 354. FG (były to zresztą jedyne zestrzelenia P-51 zgłoszone przez Niemców tego dnia).

Wiosną 1944 roku siły 8. AF coraz częściej kierowano na cele we Francji, w przygotowaniu do zbliżającej się inwazji na kontynent. 29 marca kolejną regularną bitwą z Luftwaffe w rejonie Brunzswiku stoczyła 4. FG, w tym czasie niekwestionowany lider wśród jednostek Mustangów VIII FC, dopisując do swojej listy zwycięstw 21 pozytywnie zweryfikowanych zestrzeleń (za cenę dwóch pilotów). Trzy z nich (dwa FW 190 i Me 109, zestrzelone nad Brunzswikiem) trafiły pod lufy Cpt. Dona Gentile. Owe dwa Mustangi, zapisane po stronie strat 4. FG, stracił inny słynny as Luftwaffe i weteran frontu wschodniego, Obstlt. Hermann Graf, dowódca JG 11 i kawaler Krzyża Rycerskiego z Liśćmi Dębu, Mieczami i Brylantami. Po zestrzeleniu jednego, w rejonie Schwarmstedt (na północ od Hanoweru), Graf zderzył się z drugim i ciężko ranny, ratował się

skokiem ze spadochronem. Staranowany przez niego P-51 był jego ostatnim, 212. zwycięstwem. Tego samego dnia, 29 marca, w rejonie celu bombowce osłaniała 355. FG, która w starciu z grupą około 50 Focke-Wulfów 190 nad Brunzswikiem zestrzeliła 14 z nich (przy trzech stratach własnych).

W marcu rozpowszechnił się zwyczaj malowania myśliwców VIII FC w charakterystyczne dla danej grupy myśliwskiej kombinacje kolorów. Ułatwiała to rozpoznanie „swoich” na niebie pełnym samolotów i zebranie się do szyku, rozproszonego po walce. Własne barwy podkreślały też rosnące *esprit de corps*, czyli dumę i poczucie przynależności pilotów do danej jednostki. Tym bardziej, że ich wzajemna rywalizacja, podsycana przez media, szybko nabierała tempa. Czerwone kołpaki śmigieł i okapotowania silników wyróżniały 4. FG, niebieskie 352. FG, a białe kołpaki 355. FG. W przypadku 357. FG kołpaki śmigieł były malowane w czerwono-żółto-czerwone pasy, zwieńczone szachownicą w tym samym zestawie kolorów.



Efekt uboczny zmęczenia pilotów 4. FG po powrocie z długiej misji eskortowej nad Berlin, 29 kwietnia 1944 roku. W trakcie kołowania po wylądowaniu Lt. Monroe z 334. FS wjechał swoim „QP-C” (po prawej) w maszynę z 336. FS

Side effect of pilots' fatigue after a long escort mission. On 29th April 1944, after a Ramrod to Berlin, Lt. Monroe of 334th FS taxied his Mustang coded "QP-C" (seen on the right) into a machine of 336th FS. (via Bruce Zigler)



50SG4G-33C CRASH ON TAKE

P-51B z 364. FS (357. FG) o kodzie bocznym „C5-M” spisany na straty po wypadku w trakcie startu. Dobrze widoczne podskrzydłowe, odrzucane zbiorniki na 75 galonów paliwa.

This P-51B of 364th FS (357th FG) coded “C5-M” apparently nosed over and flipped onto its back on take-off. The underwing 75-gallon drop tanks are clearly visible. (*James Crow coll.*)



Od zachodu i z południa

Pierwszego kwietnia 1944 roku kolejna wyprawa 8. AF przeciwko zakładom chemicznym w Ludwigschafen okazała się bardzo kosztowna dla Amerykanów – i to w dosłownym sensie tego słowa. Formacja Latających Fortec zesłała z kursu o ponad 150 kilometrów i zbombardowała Szwajcarię! W ramach rekompensaty za pogwałconą neutralność rząd amerykański wypłacił Szwajcarom milion dolarów odszkodowania. Zmiana kursu najwyraźniej zaskoczyła również Niemców i kontakt z Luftwaffe tego dnia był minimalny.

Tego samego dnia we Włoszech dwie amerykańskie grupy myśliwskie latające na Spitfire'ach – 31. i 52. FG – dołączyły do strategicznej 15. AF. Operujące głównie nad terenem północnych Włoch, południowej Francji i Bałkanów, ale czasem zapuszczające się aż nad Austrię i południowe Niemcy, ciężkie bombowce 15. AF rozpaczliwie potrzebowały myśliwców eskortowych dalekiego zasięgu. W tym celu w pierwszych dniach kwietnia 1944 roku w P-51B przezbrojono 31. FG, która przeniosła się na lotnisko w San Severo.

Fabrycznie nowe Mustangi przetrucano do Algieru w Północnej Afryce, skąd odbierali je piloci docelowych jednostek i przeprowadzali do Włoch. Maj. Alvan Gillem z 31. FG, dowódca 307. FS, tak wspominał swoje pierwsze spotkanie z Mustangiem: „Nasze zapoznanie z P-51 przed pierwszym lotem było, mówiąc delikatnie, symboliczne. Pilot transferowy, który przyleciał Mustangiem do Algieru, wziął każdego z nas, po jednym, na skrzydło i pokazał, jak się uruchamia silnik. Potem powiedział parę słów na temat ustawień poszczególnych instrumentów. To było wszystko. I tak poleciliśmy.

Nasz start był widowiskowy i omal nie zakończył się katastrofą. Nasz instruktor zapomniał nam wspomnieć o olbrzymim momencie obrotowym wielkiego, czterołopatego śmigła Mustanga. Zanim oderwaliśmy się od ziemi, wszyscy zjechaliśmy z pasa startowego na lewo. Zarzuciło nas w kierunku samolotu transportowego Avro York w barwach RAF-u, który właśnie zaczął kołować. Oops! To był osobisty samolot premiera Winstona Churchilla.



P-51B-7-NA (n/s 43-6815) z 358. FS (355. FG), o kodzie bocznym „YF-O” i imionach *Morphine Sue* (lewa strona) oraz *Bo Mc* (prawa strona), na którym latał Lt. Russell J. McNally. Dobrze widoczne są dwa podskrzydłowe, odrzucane zbiorniki paliwa na 108 galonów.

P-51B-7-NA (s/n 43-6815) of 358th FS (355th FG), coded “YF-O” and named *Morphine Sue* (port side) and *Bo Mc* (starboard side), which was flown by Lt. Russell J. McNally. Of interest are underwing 108-gallon drop tanks. (via William Marshall)

Lt. Frank E. Speer z 334. FS (4. FG) w kokpicie swojego Mustanga. 29 maja 1944 roku Speer został zestrzelony przez Flak w czasie ataku na lotnisko Luftwaffe w rejonie Stargardu. Uciekł z obozu jenieckiego. Po wojnie napisał m.in. monografię 4. FG pt. *The Debden Warbirds: The Fourth Fighter Group in World War II*

Lt. Frank E. Speer z 334th FS (4th FG) in the cockpit of his Mustang. On 29th May 1944 Speer was shot down by Flak while strafing an airfield in the vicinity of Stargard. Captured, he eventually escaped from a POW camp. After the war he wrote several books, including the 4th FG monograph titled *The Debden Warbirds: The Fourth Fighter Group in World War II*. (via Bruce Zigler)



O mały włos nie pozbawiliśmy Wielkiej Brytanii jej przywódcy. Jakimś cudem przeszliśmy górą. Żaden z nas nie zwrócił również uwagi na to, że dźwignia awaryjnego odrzucania owiewki w P-51 znajdowała się w tym samym miejscu, co dźwignia wciągania podwozia w Spitfire'ach. Rezultat? Cztery owiewki strzelające w powietrze jak korki od szampana, prawie synchronicznie. Niezły popis, jak na frontowych weteranów. Przy okazji zerwało mi pilotkę z głowy, a próbując ją złapać pokaleczyłem rękę. Podsumowując – niezły bałagan!"¹²

Kiedy tylko nowe Mustangi zostały oblatane, każda z grup myśliwskich ozdabiała je swoimi „barwami wojennymi”. W przypadku 31. FG były

to ukośne czerwone pasy na statecznikach pionowych.

Następna w kolejności do przebrojenia na nowy sprzęt była 52. FG. W tym czasie jednostka stacjonowała na Korsyce. Pierwsze sześć P-51B, sprowadzonych przez pilotów 52. FG z Maroka, dotarło 14 kwietnia 1944 roku. Jednostka wykonała swój pierwszy lot eskortowy na Mustangach, osłonę B-17 nad południową Francję, 10 maja 1944 roku. Tydzień później przeniosła się do Włoch, na lotnisko w Madna. 52. FG początkowo malowała szeroki, żółty pas w tylnej części kadłuba swoich P-51B/C. Później na żółto malowano całe ogony Mustangów grupy.

Tymczasem w Anglii, 5 kwietnia 1944 roku ciężkie bombowce 8. AF pozostały w swoich bazach, a na lotniska Luftwaffe uderzyły same myśliwce: 96 Lightningów, 236 Thunderboltów i 124 Mustangi z 11 grup myśliwskich. Z powodu niskiej pokrywy chmur większość jednostek niczego nie osiągnęła. 4. FG zaatakowała lotniska na południe i zachód od Berlina: Friedersdorf, Stendal, Brandenburg i Poczdam. Chociaż wynik 43 samolotów zniszczonych na ziemi i dwóch w powietrzu brzmiał imponująco, straty od ognia z ziemi były trudne do zaakceptowania, zwłaszcza gdy dotyczyły najlepszych pilotów jednostki. Tego dnia jednym z czterech pilotów czerwono nosych Mustangów, którzy nie powrócili do Debden, był Cpt. Duane „Bee” Beeson (17,33 zestrzeleń), dowódca 334. FS. Został zestrzelony przez Flak nad lotniskiem w pobliżu Brandenburga i dostał się do niewoli. Podobnego spustoszenia na sześciu lotniskach Luftwaffe, tym razem w rejonie Monachium, dokonały Mustangi 355. FG – 43 samoloty zniszczone na ziemi i osiem w powietrzu, jednak za cenę trzech pilotów.

Trzy dni później, 8 kwietnia, celem nalotów 8. AF po raz kolejny były zakłady przemysłu lotniczego w rejonie Brunshwiku oraz m.in. bazy Luftwaffe w Oldenburgu, Quakenbrück, Achmer i Rheine. Walcząc w obronie swoich lotnisk, Niemcy zadali Amerykanom poważne straty: 34 bombowce i aż 23 myśliwce (w tym 14 Mustangów). Wiele z nich padło ofiarą ognia z ziemi, kiedy pod doprowadzeniu bombowców nad cel, ich eskorta sama ruszyła do ataku z lotu koszącego. Wśród nich znalazł się Mustang Cpt. Norma Olsons (sześć zestrzeleń; zginął), pierwszego asa 355. FG. Flak sprowadził również na ziemię niebieskonosego Mustanga, którego pilotował Cpt. Virgil Meroney, jeden z asów 352. FG (dziewięć zestrzeleń; dostał się do niewoli). Był to pierwszy P-51 utracony w walce przez 352. FG, która wciąż latała w mieszanym składzie Mustangów i Thunderboltów.

Cel misji został jednak osiągnięty – straty spowodowanego do walki przeciwnika były niebagatelne. 4. FG, lecąc na wymiatanie w rejonie Uelzen – Brunshwik przed formacją bombowców, ściągnęła na siebie znaczne siły Luftwaffe. Wal-



Godło na burcie P-51B-7-NA (n/s 43-6957) o kodzie bocznym „QP-M” i imieniu *Turnip Termite*, na którym latał Lt. Frank Speer z 334. FS (4. FG). To i wiele innych godeł na samolotach 4. FG były dziełem Dona Allena, jednego z szefów obsługi naziemnej.

Lt. Frank Speer's personal emblem painted under cockpit of his P-51B-7-NA (s/n 43-6957) coded "QP-M" and named *Turnip Termite*. This and many other similar artworks seen on 4th FG's machines were created by Don Allen, one of crew chiefs. (via Bruce Zigler)



Niemiecki żołnierz pozuje w kokpicie zestrzelonego Mustanga. Był to P-51B-15-NA (n/s 43-24816) o kodzie bocznym „QP-A” i imieniu *Chappie / Dixie Mk X*, na którym latał Lt. Richard L. „Dixie” Alexander z 2. FS (52. FG). Samolot został utracony 30 maja 1944 roku nad Austrią. Tego dnia 52. FG eskortowała bombowce 15. AF nad Wels. Po starciu z Messerschmittami 109 Lt. Alexander był zmuszony do awaryjnego lądowania w rejonie Amstetten – Linz i dostał się do niewoli.

German soldier posing in cockpit of a shot-down Mustang. It's P-51B-15-NA (s/n 43-24816) coded "QP-A" and double-named *Chappie / Dixie Mk X*, which was flown by Lt. Richard L. 'Dixie' Alexander of 2nd FS (52nd FG). The aircraft was lost in action on 30th May 1944 over Austria. On that day 52nd FG escorted heavy bombers of the 15th AF to Wels. In a scrap with Me 109s Alexander's machine was hit in the engine. He was forced to belly-land in Amstetten – Linz area and was captured. (James Crow coll.)

cząc w promieniu 50 kilometrów, od pułapu 23 000 stóp aż do samej ziemi, zebrała 31 potwierdzonych zestrzeleń (za cenę czterech pilotów). Tego dnia do długiej listy ofiar Cpt. Dona Gentile dołączyły trzy FW 190, jego ostatnie zwycięstwa na koniec wyjątkowo długiej tury operacyjnej. W sumie uzbierał ich 21,83. Potrójne zwycięstwa odnieśli również Lt. Louis „Red Dog” Norley (trzy FW 190) i Lt. Willard Millikan (trzy Me 109) – wszyscy trzej z 336. FS.

8 kwietnia był również intensywnym dniem dla 354. FG. Trzy zwycięstwa (dwa FW 190 i jeden Me 109) wywalczył, na północ od Brunszwiku, Cpt. Don „Buzz” Beerbower z 353. FS. FW 190 zestrzelony na północ od Brunszwiku przez Col. Jamesa Howarda był jego ostatnim zwycięstwem. Uznany za zbyt cennego, by wykonywał loty bojowe, parę dni później został przeniesiony do sztabu 9. AF. Na stanowisku dowódcy 354. FG zastą-

pił go Lt. Col. George Bickell. Do tego czasu pułkownik Howard uzbierał 8,33 zestrzelenia (w tym dwa pierwsze na Dalekim Wschodzie z „Latającymi Tygrysami”).

11 kwietnia 1944 roku bombowce 8. AF uderzyły daleko od swoich baz, bombardując cele leżące na wschodnich rubieżach III Rzeszy: m.in. Rostock, Cottbus, Sorau (Żary), Stettin (Szczecin) i Politz (Police). Straty wśród bombowców były wyjątkowo ciężkie – 64 samoloty. Myśliwce eskorty zgłosiły więcej samolotów Luftwaffe zniszczonych na ziemi (65) niż w powietrzu (51).

Cpt. Clarence Anderson z 357. FG zaliczył tego dnia, na zachód od Hanoweru, swoje drugie zwycięstwo. Doświadczył również na własnej skórze sytuacji, której piloci P-51 unikali jak mogli – walki z pełnym zbiornikiem kadłubowym: „11 kwietnia celem były zakłady Focke-Wulfa w Żarach, daleko w głębi Rzeszy. Niemieckie my-

śliwce pojawiły się niespodziewanie, dużo wcześniej niż zwykle. Sformowały szyk poza zasięgiem naszego wzroku, po czym uderzyły frontalnie na bombowce. Lecieliśmy zygżakiem ponad bombowcami, wciąż na podskrzydłowych zbiornikach. Nagle zobaczyłem je. Leciwały szeroką ławą, skrzydło w skrzydło, błyskając płomieniami z wszystkich luf. Walily prosto na bombowce pod nami. Wszystko działo się tak szybko, że nikt nie zdążył zareagować.

P-51 miał jedną osobliwą cechę. Kiedy zbiornik za fotelem pilota był pełny, środek ciężkości znajdował się za daleko z tyłu i samolot robił się niestabilny (zbiornik kadłubowy wprowadzono już w trakcie produkcji P-51B/C; nie był uwzględniony w pierwotnym projekcie samolotu – przyp. aut.). Jeśli w trakcie robienia zwrotu pociągnęło się zbyt mocno za drążek sterowy, nos gwałtownie podrywał się do góry i samolot próbował zrobić salto przez plecy. Oczywiście wcześniej wpadał w korkociąg. Żeby do tego nie dopuścić, pilot musiał odpychać drążek od siebie. Kiedy zbiornik opróżnił się do połowy, samolot latał jak marzenie i robił wszystko, czego się od niego zażądało. Jednak z pełnym zbiornikiem za plecami trzeba było ostrożnie nim balansować, tak jak-

by ktoś próbował położyć encyklopedię na łebku szpilki. Walka w takich warunkach była stanowczo odradzana. Co gorsza, jeśli przy wyprowadzaniu Mustanga z nurkowania z powodu pełnego zbiornika samolot nagle stawał dęba, siła przeciążenia mogła urwać mu skrzydła.

Chodziło więc o to, żeby przed wejściem do walki wypalić połowę paliwa w kadłubowym zbiorniku. W trakcie krótszych misji, z paliwa w zbiorniku za fotelem korzystaliśmy w pierwszej kolejności, opróżniając go do połowy, a następnie przełączaliśmy się na zbiorniki podskrzydłowe. Jeśli trzeba było zrzucić je razem z paliwem, żaden problem. Jednak w trakcie lotów długodystansowych nie mogliśmy sobie pozwolić na marnowanie paliwa. Zbiorniki podskrzydłowe opróżnialiśmy do ostatniej kropli przed przełączeniem się na paliwo w kadłubie. Tego dnia niemieckie myśliwce zaskoczyły nas z pełnymi zbiornikami wewnętrznymi.

Nie mieliśmy wyboru. Odrzuciłem baniaki pod skrzydłami i pchnąłem dźwignię przepustnicy do dechy. Wybrałem na cel trzy Messerschmitty, które właśnie zestrzeliły pod nami dwa bombowce. Wywrotem przez plecy uskoczyły w dół, zrobiły półpętlę i ruszyły w tę samą stronę, z której nadleciały. Z pewnością miały zamiar wyprzedzić bombowce i zawrócić do kolejnego ataku czołowego. Pogoniłem za nimi, nabierając prędkości w locie nurkowym. Dopadłem je, zanim zawróciły w stronę bombowców. Kiedy tylko wdałem się



Lt. Richard L. „Dixie” Alexander pragnął walczyć jeszcze zanim USA przystąpiły do wojny. W październiku 1940 roku wyjechał do Kanady i wstąpił do RCAF. Następnie w Anglii służył w 133. Sqn RAF, jednym z trzech amerykańskich „Dywizjonów Orłów”. Uznany za „trudny charakter”, nie został przyjęty do 4. FG. W kwietniu 1943 roku dołączył do 2. FS ze składu 52. FG. W trakcie lotu transferowego do Afryki Północnej jego P-39 lądował awaryjnie w Portugalii, gdzie Alexander był internowany przez trzy miesiące. Ponownie dołączył do 52. FG w lipcu 1943 roku. Miał na koncie trzy zestrzelenia, w tym jedno (FW 190, 24 maja 1944 roku) na Mustangu. 30 maja 1944 roku, po walce nad Austrią, zakończył karierę w obozie jenieckim.

Lt. Richard L. “Dixie” Alexander wanted to be a combat fighter pilot even before the USA joined the war. In October 1940 he enlisted with the RCAF. Later, in England, he served with No 133 ‘Eagle Squadron’ RAF. Considered ‘too adventurous’ for his superiors, he was not transferred to 4th FG. In April 1943 he joined 52nd FG. During a ferry flight from England to the North Africa his malfunctioning P-39 was forced down in Portugal, where ‘Dixie’ was interned for three months. He was back with the 52nd FG in July 1943. He scored three victories, including one (a FW 190 on 24th May 1944) in Mustang. On 30th May 1944 he was forced to belly in his battle-damaged P-51 and became a POW. (via Bruce Zigler)



P-51B-10-NA (n/s 42-106447) o kodzie bocznym „C5-L” i imieniu *Shoo Shoo Baby*, na którym latał Lt. John C. Howell z 364. FS (357. FG).

P-51B-10-NA (s/n 42-106447) coded “C5-L” and named *Shoo Shoo Baby*, flown by Lt. John C. Howell of 364th FS (357th FG). (USAF)

w walkę kołową z jednym Me 109, mój samolot, tak jak się tego obawiałem, zaczął stawać dęba. Kręciłem się więc z Niemcem w kółko, starając się przy tym nie wpaść w korkociąg moim obładowanym paliwem Mustangiem. Silnik grzmiał na pełnej mocy. Chociaż opadałem ciasną spiralą, jednocześnie odpychałem drążek od siebie, próbując utrzymać chwiejną równowagę.

Kątem oka dostrzegłem zbliżającą się do nas zwartą masę bombowców. Ten fakt zaczął mnie martwić bardziej niż Messerschmitt, z którym właśnie walczyłem. Strzelcy pokładowi nie byli wybredni. P-51B wyglądał wystarczająco podobnie do Messerschmitta 109. Nie spodziewałem się więc, że ktoś będzie próbował nas rozróżnić. Patrząc za siebie widziałem ponad 60 samolotów ogromniejszych w oczach. Wiedziałem, że za nimi lecą kolejne boksy, jeden za drugim, każdy bombowiec wypełniony po brzegi paliwem i bombami, a ludzie na ich pokładach mieli zwyczaj strzelać bez ostrzeżenia.

Graliśmy w cykora, Niemiec i ja. Pierwszy z nas, który by spanikował i wyszedł z kręgu, przegrywał. Wyobrażałem sobie, co myślał mój przeciwnik. On też z pewnością zauważył nadlatujące bombowce, przekalkulował swoje szanse. Zapewne doszedł do tych samych wniosków. Jego oddech musiał być krótki, urywany, tak jak mój. Dłonie mokre od potu, podobnie jak moje. Nagle gwałtownym zwrotem przewrócił maszynę na plecy i zanurkował. Z radością ruszyłem za nim w pogoń.

Poszedł w dół na pełnym gazie z wysokości ponad 6000 metrów. Początkowo odstawił mnie z tyłu, ale szybko dogoniłem go. Puściłem za nim serię. Oberwał. Odbił w górę ostrym wirażem, zawrócił w moją stronę, idąc do ataku czołowego. Nie zdążył. Zanim wystrzelił, wpakowałem w niego potężną salwę ołowiu. Przy strzelaniu długimi seriami trzeba było uważać, żeby nie stopić gwintu wewnątrz luf, gdyż wtedy kule latały w dowolnym kierunku. Moja seria była pod tym względem ryzykowna, ale za to celna. Zobacz-



Mustangi z 376. FS (361. FG) rozgrzewają silniki przed startem na misję eskortową; Bottisham, czerwiec 1944 roku. Samolot na pierwszym planie to P-51B-10-NA (n/s 42-106707) o kodzie bocznym „E9-S” i imieniu *Sleepytime Gal*, na którym latał Lt. Clarence E. Sullivan Jr.

Mustangs of 375th FS (361st FG) revving up their engines prior to an escort mission; Bottisham, early June 1944. In the foreground P-51B-10-NA (s/n 42-106707) coded “E9-S” and named *Sleepytime Gal*, flown by Lt. Clarence E. Sullivan Jr. (USAF)



łem, jak moje pociski zapalające rozbłyskują seria trafień na silniku Messerschmitta. Odstrzelone śmigło poszybowało w bok. Pod gradem kul zaczęły odpadać blachy okapotowania silnika. W powietrzu zawirowała odrzucona owiewka i z kokpitu wypadł pilot”.

Zwycięstwo Cpt. Andersona było jednym z 23, jakie tego dnia przypadło w udziale 357. FG. Kolejne dziesięć zestrzeleń było wynikiem starcia 355. FG z grupą Me 110, Me 410 i Ju 88 nad Stargardem. W drodze powrotnej Mustangi 355. FG ostrzelały lotnisko w Strasburgu, niszcząc na ziemi 14 samolotów. Nisko nad ziemią grasowały również Mustangi 352. FG. W rejonie Torgau Cpt. Frank Cutler z 486. FS zaskoczył, na wysokości zaledwie 300 metrów, parę FW 190 z 4./JG 26 wykonujących lot transferowy. Jedną długą serią posłał oba do ziemi. Chwilę wcześniej Cutler zestrzelił do spółki z drugim pilotem transportowego Junkersa Ju 52.

Nalot z 13 kwietnia 1944 roku na cele położone w południowych Niemczech – m.in. Schweinfurt, Augsburg, Lechfeld i Oberpfaffenhofen, wywołał zmasowaną reakcję Luftwaffe. Wśród broniących Fortece Mustangów była 354. FG, która wywalczyła 13 zestrzeleń, tracąc dwóch pilotów. Udany dzień odnotowali piloci 355. FG, którzy zestrzelili sześć samolotów wroga, a kolejne 22 zniszczyli w ataku na lotniska w Oberpfaffenhofen i Griesheim (bez strat własnych).

Straty wśród bombowców sięgnęły 38 maszyn, z czego aż 13 zbyt uszkodzonych, by dolecieć z powrotem do Anglii, wylądowało w Szwajcarii. Cpt. Richard Turner z 354. FG napotkał jedną z nich: „Odbijając na południe od lecącej na zachód formacji naszych bombowców, ze zdumieniem odkryliśmy pojedynczego B-17, który zmierzał na południowy zachód, powoli tracąc wysokość. Ewidentnie kierował się do Szwajcarii. Krótco przed tym wydarzeniem otrzymaliśmy nieofi-



Lt. Vernon D. Richards z 374. FS (361. FG) tuż po powrocie z misji eskortowej. Na twarzy widoczny jeszcze ślad odcisniętej maski tlenowej. Na wierzchu dłoni zapisane kolejno (od góry): godzina włączenia silnika, startu, wejścia na kurs, spotkania z bombowcami i kurs powrotny do bazy.

Lt. Vernon D. Richards of 374th FS (361st FG) moments after returning from a long escort mission. Contours of his oxygen mask, impressed on his face, are still clearly visible. Like all pilots of VIII FC escort fighters, at a briefing prior to the mission he had scribbled some all-important data on the back of his hand: SE 0611 (Start Engine at 06:11 hrs), TO 0621 (Take-Off at 06:21 hrs), SC 0631 (Set Course at 06:31 hrs), RV 1000 (Rendezvous with bombers at 10:00 hrs), and Home 330° (heading for home base). (USAF)



P-51B lub C (n/s nieznany), o kodzie bocznym „17” i imieniu *Dottie*, z 317. FS (325. FG). Lesina, Włochy, lato 1944 roku. Pod skrzydłami widoczne odrzucane zbiorniki na 75 galonów paliwa.

P-51B or C (s/n unknown) coded “17” and named *Dottie*, of 317th FS (325th FG); Lesina, Italy, summer 1944. Of note are 75-gallon drop tanks slung under wings and the 325th’s yellow-black checker on the tail. (*James Crow coll.*)

cialne rozkazy, żeby każdy amerykański samolot, który leciał w stronę Szwajcarii, a nie wyglądał na uszkodzony, przechwytywać i zmuszać do zawrócenia. Jako piloci, byliśmy bardzo sceptyczni w stosunku do tego zalecenia. Wiedzieliśmy, że na pokładzie zdarzają się sytuacje awaryjne, których nie sposób dostrzec z innego samolotu, a kontakt radiowy z pojedynczym bombowcem to była zawsze loteria.

Kierowany ciekawością, poprowadziłem swoją sekcję szerokimi kręgami w dół w pobliżu bombowca. Przyglądając mu się z bliska, dostrzegłem, że śmigła dwóch silników były ustawione ‘w chora-giewkę’, a za jednym z pozostałych silników ciągnęła się smuga dymu. Biedak był naprawdę w opałach. Pilot najwyraźniej próbował oszczędzić swojej załodze niemieckiej niewoli i dolecieć do neutralnego kraju. Byłem pod wrażeniem determinacji dowódcy bombowca. Postanowiłem eskortować go aż go szwajcarskiej granicy, żeby choć trochę podnieść na duchu jego załogę. Nie udało mi się wywołać go przez radio na kanale B. Odłączyłem więc od mojej sekcji i zrównałem się z B-17, lecąc skrzydło w skrzydło. Zobaczyłem dwóch albo trzech członków załogi w luku bocznego strzelca, gestykulujących i machających do mnie radośnie.

[...] W końcu, kiedy bombowiec minął Jezioro Bodeńskie, wlatując nad terytorium Szwajcarii, zobaczyłem dwa Me 109 szybko zbliżające się z naprzeciwka. To były szwajcarskie myśliwce,

wysłane z zadaniem odprowadzenia B-17 na lotnisko, gdzie jego załoga miała być internowana. Zakołysaliśmy skrzydłami naszych Mustangów na pożegnanie i zawróciliśmy w stronę domu”¹³.

Na 15 kwietnia 1944 roku dowództwo VIII FC, zachęczone wynikami poprzednich wypadów swoich myśliwców nad niemieckie lotniska, zaplanowało kolejną zmasowaną akcję. Tego dnia nad Rzeszę wysłano 616 Thunderboltów, Lightningów i Mustangów. Ich piloci zgłosili na koniec dnia zniszczenie 57 samolotów wroga. Biorąc pod uwagę skalę operacji, nie był to imponujący wynik, a już na pewno nie uzasadniał utraty 33 pilotów! Jednostki kierujące się nad północne Niemcy napotkały nad Morzem Północnym ekstremalne warunki pogodowe. Rozproszone przez huraganowe wiatry, tracąc po drodze pilotów pogubionych w zwartej masie chmur, zawróciły. W lecącej nad Rostock 354. FG aż trzech pilotów przepadło bez wieści. Tam, gdzie pogoda umożliwiła ataki, na Amerykanów czekał gwałtowny ogień małokalibrowej broni przeciwlotniczej, którą Niemcy coraz gęściej obsadzali swoje bazy. Nad lotniskiem w Vechta Flak zestrzelił m.in. Mustanga dowódcy 486. FS (ze składu 352. FG), Lt. Col. Luthera Richmonda. Co gorsza, również z powodu dręczących flotę Mustangów usterek, z szeregów VIII FC regularnie ubywało pilotów, w tym tych najlepszych. 15 kwietnia do niewoli trafił m.in. Cpt. Walter „Korky” Koraleski, jeden z asów 354. FG (5,53 ze-

strzeleń). Już nad Holandią ciśnienie oleju w jego Mustangu spadło do zera. Z zacierającym się silnikiem, bez szans na przekroczenie kanału La Manche, był zmuszony do skoku ze spadochronem w rejonie Utrechtu. Ogółem, z 222 Mustangów zaangażowanych w tę misję, nie powróciło aż 15.

Wiosną 1944 roku Luftwaffe nie była już w stanie koncentrować swych przetrzebionych sił do odparcia każdej wyprawy setek bombowców 8. AF, które niemal codziennie pojawiały się nad Rzeszą. Coraz częściej niemieckie myśliwce, zamiast zmasowanych ataków, czekały w pobliżu na sposobną okazję, jak np. box bombowców, który odłączył od reszty formacji, lub taki, który rozminął się ze swoją eskortą.

18 kwietnia w rejonie Nauen (na zachód od Berlina) 4. FG straciła jednego ze swoich czołowych asów (13,83 zestrzeleń). W starciu z myśliwcami Luftwaffe Maj. George Carpenter, dowódca 335. FS, zestrzelił dwa z nich (po jednym Me 109 i FW 190), jednak chwilę później sam został zestrzelony i trafił do niewoli. W trakcie tego samego lotu, nad lotniskiem w Genthin, poległ jeden z najpopularniejszych pilotów 4. FG, Cpt. Victor „Vic” France (4,3 zestrzeleń) z 334. FS. Ścigając zaciekle uciekającego w dół Me 109, podobnie jak jego ofiara, nie zdołał już wyprowadzić samolotu z nurkowania i uderzył w ziemię.

22 kwietnia 1944 roku, w trakcie wyprawy 8. AF nad Hamm, Soest i Bonn, 4. FG testowała odrzucane, podskrzydłowe zbiorniki na paliwo o pojemności 108 galonów. W przeciwieństwie do użytkowanych do tej pory aluminiowych, 75-galonowych zbiorników, te nowe, produkcji brytyjskiej, były wykonane z impregnowanego papieru. Chociaż paliwo mogło być w nich przechowywane tylko przez osiem godzin, zanim zaczęły przeciekać, ich niewątpliwą zaletą był niewielki koszt produkcji. Ponadto były produkowane z materiału o znacznie mniej strategicznym znaczeniu niż bezcenne aluminium. Wkrótce stały się standardowym wyposażeniem Mustangów na długodystansowe loty eskortowe.

Tego dnia w rejonie Kassel 4. FG, wykonując wymiatanie przed formacją bombowców, zaskoczyła nabierającą wysokości grupę 20 Me 109 (z III./JG 1). Lt. Willard Millikan z 336. FS, który miał już na koncie osiem zwycięstw, zestrzelił cztery z nich, i to zużywając na to zaledwie 666 pocisków. Millikan był niewątpliwie skutecznym strzelcem – na jego liście zwycięstw nie ma zgłoszeń samolotów zestrzelonych prawdopodobnie lub uszkodzonych. Kolejne trzy Me 109 padły łupem Lt. Johna Godfrey’a, a dwa (swoje dziesiąte i jedenaste zwycięstwo) zaliczył dowódca 4. FG, Col. Blakeslee. Faktycznie straty zaskoczonych



Lt. Edward J. Vesely z 381. FS (363. FG) na skrzydle swojego P-51B-10-NA (n/s 43-7138) o kodzie bocznym „B3-R” i imieniu REX. Samolot został utracony 15 czerwca 1944 roku, kiedy w pobliżu Granville w Normandii Vesely został trafiony przez Flak i wyskoczył ze spadochronem. Uniknął niewoli i w sierpniu przedostał się na tereny zajęte przez aliantów.

Lt. Edward J. Vesely of 381st FS (363rd FG) on the wing of his P-51B-10-NA (s/n 43-7138) coded “B3-R” and named REX. The aircraft was lost in action on 15th June 1944 when near Granville in Normandy Lt. Vesely was hit by Flak and bailed out. He evaded capture and in August made it to friendly territory. (James Crow coll.)



„Kidd” Hofer, Duke i ich Mustang – P-51B-15-NA (n/s 42-106924) o kodzie bocznym „QP-L” i imieniu *Salem Representative* (Hofer pochodził z miejscowości Salem w stanie Missouri). Zwyczaj latania nad bazą ze swoim psem na kolanach, podobnie jak notoryczne odłączanie się od formacji w trakcie lotów bojowych, nie zaskarbiły Hoferowi wiele sympatii wśród jego przełożonych. Na burcie samolotu, oprócz oznaczeń zniszczonych samolotów, widoczne są również symbole lokomotywy i dwóch statków. Dobrze widoczna owiewka typu Malcolm Hood. Ralph Hofer zginął 2 lipca 1944 roku, zestrzelony przez Flak (a nie przez Me 109, jak przez długi czas sądzono) w trakcie ataku na lotnisko Luftwaffe w rejonie Mostaru w Jugosławii, w drodze powrotnej z „misji wahadłowej” 4. FG do Rosji.

„Kidd” Hofer, Duke and their Mustang – P-51B-15-NA (s/n 42-106924) coded “QP-L” and named *Salem Representative* (Hofer came from Salem, Missouri). His notorious habit of separating from formation and hunting on his own was very much frowned upon – as was the fact that Hofer used to fly his Mustang around the base with Duke on his lap! Of note are, apart from a neat row of black crosses, stencilled symbols of a locomotive and two ships, all claimed destroyed. The ‘bubble’ Malcolm Hood canopy is clearly visible. Ralph Hofer was killed in action on 2nd July 1944. He was shot down by Flak (and not in an aerial combat, as was claimed for a long time) while strafing a Luftwaffe airfield at Mostar, Yugoslavia, during the 4th FG’s return flight from a ‘shuttle mission’ to Russia. (via Bruce Zigler)

III./JG 1 były ciężkie: 12 straconych Me 109 i siedmiu zabitych pilotów. Tego dnia 4. FG, za cenę jednego pilota, powiększyła swoją listę zwycięstw o 17 zestrzeleń.

Tymczasem we Włoszech, 23 kwietnia 1944 roku Mustangi 31. FG wykonały swój pierwszy lot eskortowy nad Austrię. Tego dnia B-17 bombardowały jeden z najsilniej bronionych obiektów w tej części Europy, kompleks przemysłowy w Wiener Neustadt. W tym samym czasie formacja B-24 bombardowała cele w rejonie Schwechat i Bad Vöslau. Lt. George Loving z 309. FS tak zapamiętał ten lot:

„Już po tym, jak zawróciły zapasowe maszyny, z powodu różnych usterek odpadło kilka kolejnych samolotów. Zostało nas w sumie 38 Mu-

stangów. Trasa wiodła ponad Morzem Adriatyckim. Wlecieliśmy nad ląd w rejonie Splitu w Jugosławii i podążaliśmy w stronę jeziora Balaton, gdzie mieliśmy przejąć eskortę. Bombowce były jednak spóźnione. Krążyliśmy po okolicy na wysokości 8000 metrów, czekając na ich przybycie. Nagle ponad nami przeleciała formacja dwunastu Me 109. Były za wysoko, by je zaatakować. Najwyraźniej celowo trzymały się od nas z daleka. Ironią losu, i my, i oni czekaliśmy na bombowce, chociaż z różnych powodów. Starcie z Me 109 zmusiłoby na nas do odrzucenia zewnętrznych zbiorników. Wówczas zabrakłoby nam paliwa na odprowadzenie bombowców nad Wiener Neustadt, gdzie spodziewaliśmy się głównej kon-

centracji nieprzyjacielskich myśliwców. W międzyczasie piloci z 308. FS, krążąc na pułapie 8500 metrów, wypatrzyli poniżej trzy włoskie Macchi C.200. Ten typ myśliwca był uważany za łatwego przeciwnika, więc jeden z dowódców sekcji z 308. FS nie mógł oprzeć się pokusie. To był błąd. Kiedy tylko dopadł jednego, z góry uderzyły Me 109, zestrzeliwując go razem z jego skrzydłowym¹⁴.

Po czterdziestominutowym oczekiwaniu Mustangi 31. FG odprowadziły spóźnione bombowce nad Wiener Neustadt. W rejonie celu amerykańską formację zaatakowały m.in. wyposażone w Messerschmitty 109 dwie *Gruppen* (III./JG 26 i III./JG 3), stacjonujące w południowych Niemczech (w rejonie Monachium). Na koniec dnia 31. FG zapisała na swoje konto aż 12 zestrzeleń, chociaż za cenę trzech własnych pilotów. Potrójne zwycięstwo odniosło tego dnia dwóch pilotów. Lt. Frederick Trafton z 308. FS, latając na P-51, został asem w ciągu zaledwie paru dni. Tego dnia, do dwóch wcześniejszych zwycięstw (po jednym Me 109 z 18 i 21 kwietnia), dołożył kolejne trzy (dwa Me 109 i włoski Mc.200) i został pierwszym asem Mustangów na Śródziemnomorskim Teatrze Działań. Z tego lotu jednak nie powrócił, zestrzelony w rejonie jeziora Balaton. Pod koniec lipca udało mu się przedostać na teren zajęty przez wojska

alianckie, ale po powrocie nie wykonywał już lotów bojowych. Drugim potrójnym zwycięzcą tego dnia został sam dowódca 31. FG, Col. Charles McCorkle. W rejonie Wiener Neustadt zestrzelił dwa Me 110 i jednego FW 190. W ten sposób „Sandy” McCorkle został podwójnym asem (pięć zestrzeleń na Spitfire’ach i pięć na P-51B). Nad Balatonem dwa Me 109 zaliczył na swoje konto Maj. James Goodson z 4. FG, sprowadzony z Anglii na okres paru tygodni, by wesprzeć swoim doświadczeniem debiutującą na Mustangach 31. FG.

Nad Europą Zachodnią kolejne duże starcie z Luftwaffe nastąpiło 24 kwietnia 1944 roku. Wyprawę swoich 750 bombowców nad południowe Niemcy (m.in. Erding, Oberpfaffenhofen, Landsberg, Friedrichshafen i Leipheim) 8. AF przyplącała utratą aż 40 z nich. O tym, że pole działania 8. i 15. AF zachodziły na siebie, świadczy choćby fakt, że tego dnia tak duże straty 8. AF poniosła m.in. z rąk pilotów tych samych dwóch *Gruppen* (startującej z Neubiberg III./JG 26 oraz stacjonującej w Bad Wörishofen III./JG 3), które dzień wcześniej walczyły nad Austrią z 15. AF.

Również Luftwaffe zapłaciła wysoką cenę za tak aktywny udział w bitwie z 24 kwietnia. Wysokie straty odnotowała m.in. startująca z Neubiberg pod Monachium I./JG 301. Zaskoczona przez



Lady Jean (n/s nieznaną, numer boczny „72”), samolot Lt. Johna Connelly z 319. FS, 325. FG (15. AF), po powrocie do Lesina z misji eskortowej latem 1944 roku. Ster kierunku został uszkodzony przez Flak.

Lady Jean (s/n unknown) coded “72”, which was flown by Lt. John Connelly of 319th FS, 325th FG, after return to Lesina from a combat mission in the summer of 1944. The rudder was damaged by a Flak burst. (James Crow coll.)



Maj. Samuel Brown, dowódca 307. FS ze składu 31. FG (15. AF). Brown wysłużył pierwszą turę operacyjną w 1942 roku na Aleutach, latając na P-39 i P-40. Do 31. FG dołączył na początku 1944 roku. Wszystkie swoje 15,5 zestrzelenia (w tym samoloty niemieckie, włoskie i rumuńskie) zdobył na Mustangach.

Maj. Samuel Brown, the CO of 307th FS and a triple ace with 31st FG. Brown had completed his first operational tour, on P-39s and P-40s, in the Aleutians, from August to December 1942. He joined 31st FG in early 1944. He scored all his 15.5 aerial victories (including German, Italian and Romanian aircraft) on Mustangs. (USAF)

Mustangi, lecące w ciasnym szyku klina *Gruppe* w trakcie kilkunastu sekund straciła sześć maszyn. Swoją wielki dzień odnotowała 355. FG, która w rejonie Monachium rozbiła atak grupy ok. 70 Me 109 i FW 190 na formację Latających Fortec. Lt. Norman „Bud” Fortier z 354. FS znalazł się w samym środku bitwy: „Poniżej zobaczyłem samotnego Me 109, który uciekał w stronę ziemi. Wsiadłem mu na ogon, skróciłem dystans do około 200 jardów i nacisnąłem spust. Zobaczyłem liczne trafienia, a silnik Messerschmitta zaczął dymić. Byłem za blisko, musiałem więc odskoczyć w górę, żeby go nie wyprzedzić. Następnie Bill Boulet, który leciał za mną, trafił mojego Me 109 solidną serią, ale on też musiał odbić w górę z powodu nadmiernej prędkości.

Byliśmy na wysokości czubków drzew. Ponownie zająłem pozycję za ogonem Me 109 i otworzyłem ogień. Moje pociski rozrywały się na całej jego powierzchni. Niemiec odrzucił owiewkę i spojrzał

za siebie. Był na tyle blisko, że widziałem go wyraźnie. Wyrwał stromą świecą w górę, żeby nabrać wysokości przed skokiem ze spadochronem. Usunąłem się na bok i patrzyłem, jak wspina się na wysokość około 200 metrów. Pilot wyskoczył w momencie, kiedy jego samolot wytracił prędkość i runął w dół. Na wysokości mniej niż 100 metrów zaczęła wysuwać się czasza spadochronu, ale było już za późno. Zobaczyłem, jak ciało pilota uderza o ziemię, odbija się i w końcu nieruchomieje w obłoku kurzu. Zrobiło mi się niedobrze. Do tego momentu to była walka maszyn – jego przeciwko mojej – ale teraz zobaczyłem na własne oczy, jak ginie. Zabiłem go. Jego Me 109 płonął kilkaset metrów dalej.

Kiedy zacząłem ponownie wspinać się na pułap bombowców, spojrzałem za siebie. Byłem sam. Na wysokości około 2500 metrów zobaczyłem następnego samotnego Me 109 i puściłem się za nim w pogoń. Zbliżyłem się do niego na odle-



Cpt. Andrew „Jug” Turner, dowódca 100. FS (332. FG) w kokpicie swojego P-51C-10-NT (n/s 42-103960) o numerze bocznym „1” i imieniu *Skipper’s Darling III*. Turner zginął w wypadku lotniczym w 1947 roku za sterami P-47N.

Cpt. Andrew ‘Jug’ Turner, the CO of 100th FS (332nd FG) in cockpit of his P-51C-10-NT (s/n 42-103960) coded “1” and named *Skipper’s Darling III*. Turner was killed in a flying accident in 1947 while flying a P-47N. (NARA)

głość około 250 metrów. Tamten zobaczył mnie i wykonał gwałtowny zwrot w moją stronę. Utrzymałem się za jego ogonem i otworzyłem ogień. Zobaczyłem kilka trafień za kokpitem. Messerschmitt poszedł w dół. Podleciałem do niego na minimalną odległość, cały czas strzelając. Niemiec już nie wyprowadził swojej maszyny z nurkowania. Kiedy odbiłem w górę, żeby na niego nie wpaść, z impetem uderzył w ziemię i eksplodował.

[...] Bombowce, Mustangi, Messerschmitty 109... wszystkie nagle zniknęły. Byłem sam. Wspiąłem się na 7500 metrów, mając nadzieję, że napotkam jakieś inne Mustangi, do których będę mógł dołączyć. Dwadzieścia minut później zobaczyłem przede mną, po prawej i około 600 metrów powyżej, dwunastkę myśliwców. Lecieli kursem 20 stopni bardziej na zachód niż ja. Mając nadzieję, że zobaczą na ich skrzydłach białe gwiazdy, podleciałem bliżej. To były Focke-Wulfy 190. Gdybym teraz odbił w bok, byłoby po mnie. Trzymałem się więc za nimi, ściągając dźwignię przepust-

nicy do siebie i mając nadzieję, że mnie nie zauważą. Najwyraźniej miałem szczęście – albo Niemcy mieli na głowie ważniejsze sprawy niż pojedynczy Mustang. Powoli zostawałem coraz dalej w tyle. Moje tętno zaczęło wracać do normy”.

Po weryfikacji zestrzeżeń konto 355. FG wzbo-gaciło się o 19 zwycięstw (w tym siedem Me 109 z najciężej poturbowanej III./JG 3). Półtora zestrzelenia Lt. Fortiera (pierwsze po połowie z drugim pilotem) wypadło skromnie w porównaniu z dokonaniem jego kolegów z 354. FS. Lt. William Boulet i Cpt. Henry Kucheman odnotowali po trzy zestrzelenia (Boulet dwa indywidualne i dwa zespołowe), a Cpt. Robert Woody 4,5 (same Me 109), co było wówczas rekordem w VIII FC. Za tę walkę Woody został odznaczony orderem DSC (*Distinguished Service Cross*, Krzyż Za Wybitną Służbę) i miesiąc później... przeniesiony na stanowisko sztabowe. Obiecującą karierę myśliwca zakończył z wynikiem siedmiu zestrzeżeń (wszystkie w kwietniu 1944 roku). Z czterech pi-

lotów, które 355. FG straciła tego dnia, tylko jeden uległ w walce niemieckim myśliwcom. Drugi został zestrzelony po drodze przez Flak w czasie ataku na barki, a dwóch pozostałych, którzy w pościgu za Me 109 wpadli pomiędzy bombowce, najprawdopodobniej zostało zestrzelonych przez ogień obronny Latających Fortec.

Wynik 355. FG z 24 kwietnia przebiła tylko 357. FG, której potwierdzono aż 22 zestrzelenia (za cenę czterech strat). I tu znalazło się dwóch potrójnych zwycięzców (obaj z 362. FS): Lt. John England i Lt. Fletcher Adams (obaj po trzy Me 110, w rejonie Monachium). Również Lt. Edwin Heller z 486. FS, przyszedł as 352. FG, otrzymał order DSC za misję z 24 kwietnia. Atakując kolejne lotniska na drodze odwrotu, samodzielnie zniszczył siedem samolotów (sześć Me 110 i je-

den niezidentyfikowany samolot). Innym niż ordery sposobem w VIII FC na promowanie wśród swoich pilotów ataków na lotniska było podniesienie faktu zniszczenia samolotu na ziemi do rangi równej zestrzeleniu w powietrzu. Ta bezprecedensowa i kontrowersyjna decyzja nie przysporzyła chwały VIII FC. Nie zmienia to faktu, że dla większości pilotów pojedynki w powietrzu były dużo bezpieczniejszym sposobem na mnożenie zwycięstw. 25 kwietnia z grona 354. FG ubył kolejny as, Lt. William Simmons (sześć zestrzeleń), zestrzelony przez Flak nad lotniskiem w Ansbach (zginął).

Przez parę kolejnych dni 8. AF wspierała powietrzną ofensywę przeciwko zapleczu logistycznemu Niemców we Francji. 29 kwietnia 1944 roku 8. AF ponownie wyprawiła się nad Berlin. Z po-



Piloci 332. FG pozują do zdjęcia przed Mustangiem Cpt. Turnera, dowódcy 100. FS. Od lewej: Lt. Dempsey W. Morgan Jr., Lt. Carroll S. Woods, Lt. Robert H. Nelson Jr., Capt. Andrew D. Turner i Lt. Clarence P. Lester. Baza Ramitelli, Włochy, sierpień 1944 roku.

Cpt. Turner, CO of 100th FS, chatting with his pilots in front of his Mustang. From left to right are: Lt. Dempsey W. Morgan, Jr.; Lt. Carroll S. Woods; Lt. Robert H. Nelson, Jr.; Capt. Andrew D. Turner, and Lt. Clarence P. Lester. Ramitelli, Italy, August 1944. (NARA)

wodu błędu nawigacyjnego część bombowców zesłała z kursu i rozproszyła się na dużej przestrzeni, praktycznie uniemożliwiając myśliwcom eskorty skoordynowane działania. Luftwaffe bezbłędnie wykorzystała sytuację. Tego dnia straty 8. AF – 63 bombowce i 13 myśliwców (w tym dziesięć P-51) – zbliżyły się do ponurego rekordu z 6 marca 1944 roku. Pojedyncze zwycięstwa pilotów VIII FC, którzy w większości wypadków rozminęli się z napastnikami, nikomu nie poprawiły humoru.

Działania myśliwców z jednostek obrony Rzeszy były coraz trudniejsze do przewidzenia. 7 maja 1944 roku wyprawa 600 Latających Fortec nad Berlin nie sprowokowała praktycznie żadnej reakcji ze strony Luftwaffe. Tego dnia w roli eskorty bombowców debiutowała kolejna jednostka Mustangów, 339. FG, która w tym czasie stacjonowała w Fowlmere. W 339. FG kołpaki śmigieł malowano w białoczerwono-białe pasy, zwieńczone pasem szachownicy w tych samych kolorach.

Następnego dnia 8. AF rozdzieliła swoje siły, by jednocześnie zaatakować Berlin, Brunszwik, Brandenburg i Magdeburg. Tego dnia, 8 maja 1944 roku, flota zmierzających nad Rzeszę Mustangów powiększyła się o kolejne dwie jednostki. Po stosunkowo krótkim okresie służby na Thunderboltach (od późnej jesieni 1943 roku), w P-51 zostały

wyposażone 359. FG, stacjonująca w East Wretham, oraz 361. FG, z bazą w Bottisham. Tym samym VIII FC dysponowała już siedmioma własnymi (tzn. nie licząc „wypożyczonej” 354. FG) grupami myśliwskimi Mustangów: 4., 339., 352., 355., 357., 359. i 361. FG. Do końca wojny ich liczba miała zwiększyć się o kolejne siedem. Kołpaki śmigieł i okapotowania silników w 359. FG były malowane na zielono, a w 361. FG, znanej odtąd jako „Yellowjackets”, na żółto.

8 maja ciężkim bombowcom towarzyszyły aż 282 Mustangi. Tak liczna eskorta okazała się bardzo potrzebna, gdyż tego dnia Luftwaffe rzuciła do walki gros swych sił na Zachodzie. Straty wśród amerykańskich bombowców były znaczne – 36 maszyn. Obie najmłodsze jednostki Mustangów VIII FC musiały w dniu swojego debiutu stoczyć prawdziwą bitwę. 359. FG eskortowała B-24 nad Brunszwik. Na południowy wschód od Bremy Liberatory zostały zaatakowane przez grupę około 50-75 niemieckich myśliwców. Walcząc w obronie bombowców 359. FG zestrzeliła dziesięciu napastników za cenę dwóch swoich pilotów. Lt. Robert Booth z 369. FS, który miał już na swoim koncie cztery zestrzelenia wywalczone na Thunderboltach, pomiędzy Mellendorfem i Drakenburgiem zestrzelił dwa Me 109 i jednego FW 190. Tym samym został pierwszym asem 359. FG.



P-51B-15-NA (n/s 42-106829) z 362. FS (357. FG) o kodzie bocznym „G4-P” i imieniu *Joan*. Jego pierwszym użytkownikiem był Lt. Robert Wallen, który swoje jedyne zwycięstwo powietrzne wywalczył 4 marca 1944 roku. Następnie samolot przejął Lt. Otto „Dittie” Jenkins, jeden z asów 357. FG (8,5 zestrzelenia), który dołączył do jednostki w sierpniu 1944 roku. Pełne pasy inwazyjne wokół kadłuba samoloty nosiły tylko w pierwszych dniach inwazji w Normandii w czerwcu 1944 roku.

P-51B-15-NA (s/n 42-106829) of 362nd FS (357th FG) coded “G4-P” and named *Joan*. Its first pilot was Lt. Robert Wallen, who scored his only aerial victory on 4th March 1944. Later on the aircraft was flown by Lt. Otto “Dittie” Jenkins, one of 357th FG’s aces (8.5 victories), who joined the unit in August 1944. Full invasion stripes (that is, around rear fuselage), seen in the photo, were used only in the first days of the invasion in Normandy in June 1944. (via Merle Olmsted)

Cpt. Waclaw Michał Sobański, alias Winslow „Mike” Sobanski, od kwietnia 1944 roku dowódca 334. FS (4. FG), po powrocie z lotu bojowego ogląda uszkodzenia śmigła swojego Mustanga. Były pilot kanadyjskiego 416. Sqn RCAF i 133. Sqn RAF. Zginął 6 czerwca 1944 roku, zestrzelony przez niemieckie myśliwce nad Normandią

Cpt. Waclaw Michał Sobański, alias Winslow „Mike” Sobanski, from April 1944 the CO of 334th FS (4th FG), examining battle damage to the propeller of his Mustang. Before joining 4th FG Sobanski flew with No 416 Sqn RCAF and No 133 'Eagle Squadron' RAF. He was shot down and killed by German fighters on 6th June 1944 over Normandy. (via Timothy Kirkup)



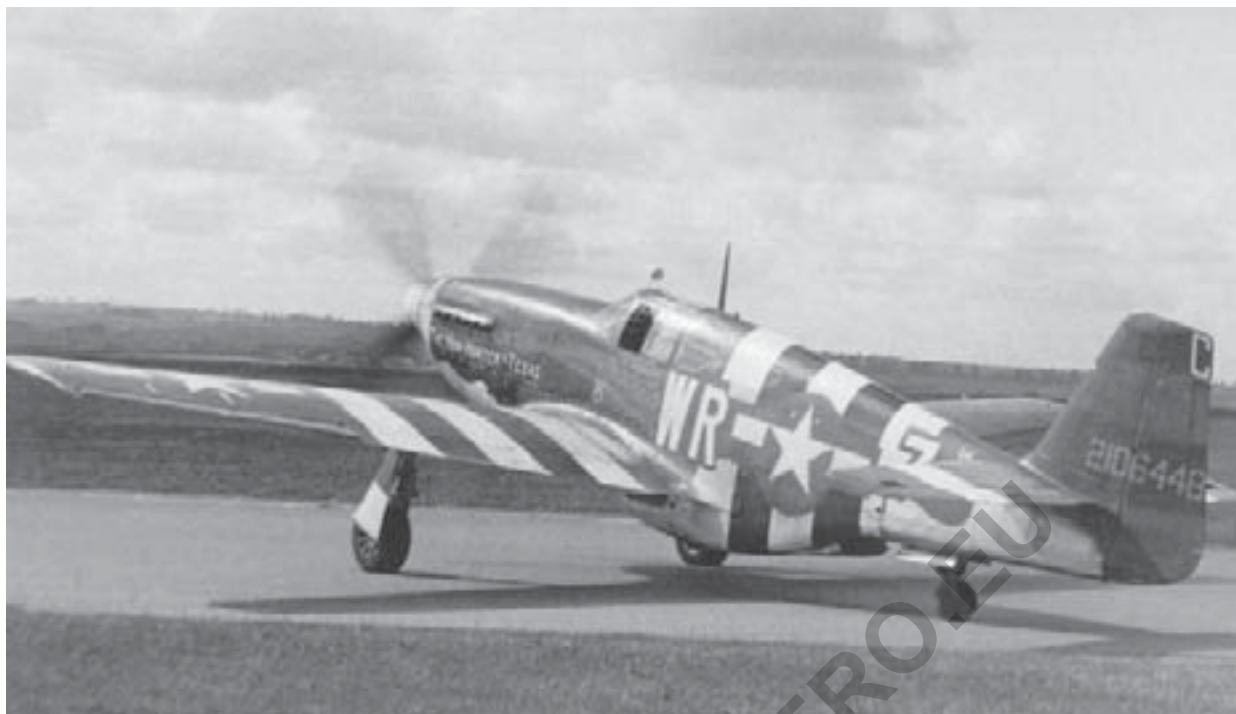
W tym samym rejonie, na północny wschód od dużego jeziora Steinhuder Meer (które niemieckie myśliwce, nadlatujące z różnych lotnisk, często używały jako punktu orientacyjnego w trakcie formowania szyków) swój chrzest ogniowy przeszły Mustangi 361. FG. Jednostka wciąż latała w mieszanym składzie P-47 i P-51. Pierwsze zwycięstwo na Mustangu dla 361. FG zdobył Lt. Leroy Sypher (z 375. FS), chociaż nie miał okazji ani razu wystrzelić! Zaatakowany przez trzy Me 109, salwował się ucieczką, nurkując pionowo w stronę ziemi. Kiedy w ostatniej chwili wyprowadził swojego Mustanga tuż ponad wierzchołkami drzew, ostatni z ścigających go Messerschmittów z rozpędu zarył w ziemię. Został zapisany na konto Lt. Syphera jako jego zwycięstwo.

Tego dnia laury zebrała 352. FG, znana też jako „Bluenosers” od niebieskiego koloru nosów swoich Mustangów. Walcząc nad Brunszwikiem przez blisko godzinę z kolejnymi falami niemieckich myśliwców, 352. FG wywalczyła aż 26 zwycięstw, za cenę jednego utraconego samolotu. Lt. Carl Luksic z 487. FS, który samodzielnie zestrzelił trzy FW 190 i dwa Me 109, został pierwszym w VIII FC tzw. asem w jeden dzień (ang. *ace in a day*). Za ten wyczyn został odznaczony Krzyżem Za Wybitną Służbę (DSC). Inni piloci niebieskonosych Mustangów, Cpt. Clayton Davis, Lt. Col. John Meyer i Lt. John Thornell, zaliczyli po trzy zestrzelenia (same Me 109). Nie brak było również takich, którzy z tego lotu wrócili z dubletem. Wśród nich był Lt. Edwin Heller z 486. FS, który tego dnia zdobył swoje pierwsze zwycięstwa w powietrzu:

„Wlecieliśmy nad ląd nad Holandią, w okolicy Haarlem. Odnaleźliśmy bez problemu strumień bombowców i przydzieloną nam grupę, którą rozpoznaliśmy po symbolach na statecznikach pionowych. Fortece leciały na wysokości 7500 metrów. Grupa naszych bombowców, składająca się z sześciu do ośmiu boksów, była tylko małą częścią całej gigantycznej formacji. Przejęliśmy osłonę od naszych poprzedników i zaczęliśmy zygzakować ponad bombowcami. W ten sposób przemierzaliśmy dwie do trzech mil na każdą milę lecących prosto bombowców. Będąc w tak dużej odległości od naszej bazy w Bodney i zużywając paliwo na latanie wężykiem, mogliśmy zostać z bombowcami tylko przez około 35 do 40 minut, po czym zmieniała nas następna grupa myśliwska.

[...] Kręciliśmy się ponad bombowcami już około dwadzieścia minut, kiedy któryś z nas zameldował przez radio dużą grupę szwabskich samolotów. Niemcy schodzili do ataku na bombowce lekko z góry i od czoła. Wyglądało to, jakby wilki rzuciły się na stado owiec.

Ruszyliśmy w dół na odsiecz. Niemcy wpadli z impetem pomiędzy bombowce. Byli bardzo odważni. Wlatywali w przestrzeń aż ciężką od ołowiu wystrzeliwanego z niezliczonych stanowisk strzeleckich. Mijali się z bombowcami w odległości kilkudziesięciu metrów. Nie wiem, jak udawało im się przelatywać przez boksy nie zderzając się z nikim, ale to była w tym czasie ich specjalność i byli w tym bardzo dobrzy. Już w pierwszym podejściu zestrzelili kilka B-17”.



Hun Hunter Lt. Henry Browna (355. FG) z pełnym zestawem pasów inwazyjnych. Zdjęcie wykonano 7 czerwca 1944 roku. Hun Hunter flown by Lt. Henry Brown of 355th FG, this time in full invasion stripes. The photo was taken on 7th June 1944. (via William Marshall)

Chwilę później Heller zestrzelił Me 109, który usadowił się na ogonie dowódcy jego sekcji Cpt. Cutlera, po czym zanurkował za następnym Messerschmittem, trafiając go pierwszą serią. On sam wspominał: „Tego dnia nad Niemcami było pogodne niebo. Tylko tu i ówdzie, na wysokości około 1500 metrów, wisiały pojedyncze cumulusy. Z pułapu 6000 metrów, na którym zaczął się pościg, mogłem dojrzeć ziemię. Leciłem jakieś 900 metrów na Me 109, prawie pionowo w dół. Miałem dobrą widoczność i mogłem próbować trafić go z tej odległości, ale wolałem zaczekać, aż będę bliżej.

Niemiec zjechał na sam dół, wyciągając nie więcej niż 5-6 metrów nad ziemią. Wpadł w sam środek jakiejś wioski. Lecił slalomem pomiędzy budynkami i kopami siana. Wziął wirażem wieżę kościoła, potem jakiś sad i stodołę. Manewrował tak ostro, że nie mogłem odłożyć poprawki. Bałem się, że sam wpadnę na którąś z mijanych pędem przeszkód. Leciłem za nim i czekałem, co z tego wyniknie. Byłem coraz bliżej, ale ciągle wymykał mi się z celownika. Miałem stracha! Lecieliśmy parę metrów nad ziemią, z prędkością 560 km/h, przez jeden wielki tor przeszkód. Jego silnik dymił, wiedziałem więc, że go zarzyna. Wiedziałem też, że będzie musiał zwolnić, albo jego silnik eksploduje. Nie mógł mi uciec.

Byłem 450 metrów za nim, kiedy w końcu wypadliśmy na otwartą przestrzeń. Tamten przeczuwał, że do niego celuję. Rzucił się gwałtownym zwrotem w lewo. Końcówka jego skrzydła znalazła się nie więcej jak dwa metry nad ziemią. Przewróciłem maszynę na lewe skrzydło i ostrym zwrotem poszedłem za nim. Zataczaliśmy kolejne, coraz ciasniejsze kręgi. Aby odłożyć poprawkę, musiałem zejść go po wewnętrznej jego łuku i wycelować w punkt przed nim, nie mogłem jednak przesunąć celownika ani centymetr dalej. Krążyliśmy więc dalej wokół siebie po przeciwnych stronach kręgu. W ten sposób goniłem za jego ogonem tak samo, jak on za moim. Żaden z nas nie mógł uzyskać przewagi nad drugim.

W międzyczasie nasza prędkość spadła do 240 km/h. Żeby nie wypaść z kręgu, musiałem opuścić kłapy o 10 stopni. Powoli zacząłem wchodzić mu na ogon, ale tylko dlatego, że jego silnik coraz bardziej nawalał. Nagle Niemiec odbił w bok. Być może wiedział, że jego silnik już dłużej nie pociągnie. Skierował się w stronę małej rzeczki. Przymierzał się do lądowania na brzuchu. Na jego drodze był mały mostek. Kiedy na moment poderwał, żeby nad nim przeskoczyć, z odległości 150 metrów posłałem mu pożegnalną serię. Zobaczyłem kilka trafień i w tej samej chwili Me 109 siadł na wodzie. Kiedy przelatywałem nad nim, zoba-

czyłem, jak na ratunek pilotowi skaczą z brzegu ludzie. Wyrwałem świecą w górę, przełączyłem spust broni na fotokarabin i zanurkowałem, żeby mu zrobić zdjęcie”¹⁵.

Doświadczenia ostatnich tygodni aż nadto pokazały, że w Luftwaffe bynajmniej nie brakuje samolotów. Stało się jasne, że bombardowania zakładów lotniczych nie przynoszą spodziewanych rezultatów. Jak to ujął Clarence Anderson z 357. FG: „12 maja był przełomową datą w wojnie nad Europą. Tego dnia Ósma Armia Powietrzna zmieniła strategię. Teraz priorytetowym celem były już nie zakłady produkujące samoloty, ale niemieckie rafinerie. Nie mogliśmy powstrzymać ich produkcji lotniczej; Niemcy po prostu przenieśli ją pod ziemię. Ale rafinerie były trudniejsze do ukrycia. Niemiecka ropa była czułym punktem. 12 maja zrozumieliśmy, jak wygrać tę wojnę”.

Tego dnia 886 ciężkich bombowców 8. AF w osłonie 735 myśliwców wdarło się w głąb terytorium wroga, bombardując szereg rafinerii i obiektów przetwórstwa ropy na terenie III Rzeszy i Protektoratu Czech, m.in. w Merseburgu, Lützkendorf, Zwickau, Brux, Zeitz i Bohlen. Luftwaffe nie próżnowała. Ta wyprawa kosztowała Amerykanów utratę 46 bombowców. Ponownie Anderson: „Tego dnia mieliśmy eskortować bombowce aż nad Czechy. Ich celem była rafineria w Brux. Jednak naszym myśliwcom nie dane było dotrzeć tak daleko. 50 mil na północny zachód od Frankfurtu na bombowce uderzyła setka niemieckich myśliwców, falami po trzydzieści maszyn. Wywiązała się zaciepka bitwa. W pewnym momencie ktoś policzył 10 spadających bombowców i 40 spadochronów.

Moją czwórkę Mustangów zaatakowały dwa Me 109. Kiedy zawróciliśmy w ich stronę, z góry spadły na nas kolejne dwa. Manewrowaliśmy przez kilka minut, nie mogąc zająć pozycji do strzału. Dwa razy omal nie zestrzelili mojego Nr 4 (skrzydłowego drugiej pary – przyp. aut.). Nagle na całą naszą ósemkę zwały się dwa Thunderbolty, biorąc wszystkich za Niemców. Zawróciłem moją sekcję w ich stronę, zmuszając P-47 do odskoku w górę. Wtedy jeden z Messerschmittów wsiadł im na ogon i rozwalił jednego Thunderbolta. Pognałem

20 czerwca 1944 roku, rejon Bergen. Ostatnie chwile jednego z dwóch Me 109 zestrzelonych przez Cpt. Berta Marshalla z 354. FS (355. FG). Ujęcie z fotokarabinu. Pilot Messerschmitta właśnie odrzucił owiewkę, szykując się do skoku ze spadochronem

20th June 1944, Bergen area. Last moments of the Me 109 (one of two) shot down by Cpt. Bert Marshall of 354th FS (355th FG) on that day, captured on gun camera film. The Messerschmitt pilot has just ejected the canopy and is about to bail out. (via William Marshall)

za nim, złapałem w celownik – miałem go w samym środku podziałki – i zanim zdążyłem naciśnąć spust, niemiecki pilot po prostu wyskoczył!”

Zwycięstwo Cpt. Andersona było jednym z 14, które tego dnia przypadło w udziale 357. FG. Wśród niemieckich pułków myśliwskich, które tego dnia, na północny zachód od Frankfurtu, starły się z Mustangami, był JG 27. Jego straty – 14 Me 109 – mówią same za siebie. Również 4. FG, tego dnia poprowadzona do walki przez Maj. Jamesa Goodsona, została szybko wciągnięta do tej bitwy. W rejonie Kassel Goodson zestrzelił Me 109, swoje 13. zwycięstwo, a cała grupa zaliczyła dziesięć, bez strat własnych. Co wielce symptomatyczne, niektóre jednostki Mustangów w ogóle nie napotkały tego dnia nieprzyjaciela w powietrzu. 355. FG sumiennie odprowadziła bombowce nad Zwickau i wróciła do Anglii w komplecie, ale z pustymi rękami. Tak czy inaczej, był to długi dzień dla wszystkich 381 biorących udział w tej misji Mustangów. Wśród tych, którzy nie wrócili, znalazł się Lt. Robert Shoup, jeden z asów 354. FG (5,5 zestrzelenia), który resztę wojny spędził w obozie jenieckim. Również Lt. Col. John Meyer, zastępca dowódcy 352. FG i jeden z czołowych asów Mustangów, omal nie zakończył kariery jako „zaginiony w akcji”. Tego dnia wykonywał ostatnią misję swojej pierwszej tury bojowej. W trakcie ataku z lotu koszącego na lotnisko (na którym zniszczył jednego He 177), został zaskoczony przez Me 109, ale zdołał zrzucić go z ogona.





Ten P-51C-5-NT (n/s 42-103348) z 364. FS (357. FG), o kodzie bocznym „C5-M” i imieniu *Vicious Viv*, zakończył swoją służbę 20 lipca 1944 roku, kiedy pilotujący go tego dnia Lt. Dwaine A. Sandborn lądował awaryjnie w pobliżu Leiston. Na grzbiecie kadłuba za kokpitem dobrze widoczna zamalowana górna część pasów inwazyjnych.

This P-51C-5-NT (s/n 42-103348) of 364th FS (357th FG), coded “C5-M” and named *Vicious Viv*, was written off on 20th July 1944 when Lt. Dwaine A. Sandborn crash-landed just short of Leiston. Of note is dark patch on the aircraft’s spine aft of the cockpit, where the top invasion stripes were overpainted. (*James Crow coll.*)

Następnego dnia, 13 maja 1944 roku, bombowce 8. AF ponownie wyprawiły się aż nad wschodnie granice III Rzeszy. Lecąc w osłonie B-17 atakujących rafinerię w Policach (Politz) niedaleko Szczecina, Mustangi wykonały jedną z najdłuższych misji eskortowych w tej wojnie – 2380 kilometrów w obie strony. W tym samym czasie inne formacje bombowców wzięły na cel stację rozrządową w Osnabrück i zakłady produkcji lotniczej w Tutow. Tym razem amerykańskie straty były stosunkowo małe: 12 bombowców i pięć myśliwców.

Eskorta Mustangów, licząca tego dnia 346 maszyn, związała walką duże siły Luftwaffe. Na południe od Grimmen 352. FG straciła jednego ze swoich asów. Cpt. Frank Cutler z 486. FS (7,5 zwycięstw), cieszący się renomą jednego z najbardziej agresywnych pilotów jednostki, zginął w zderze-

niu z Me 109. Atakując z dużą prędkością, Cutler nie zdążył wykonać uniku i staranował Messerschmitta od tyłu. Dalej na południe, w rejonie Demmin – Friedland, Col. Joe Mason (przyszły dowódca 352. FG) zgłosił zestrzelenie jednego FW 190 i dwóch Me 109. To potrójne zwycięstwo dało mu status asa, chociaż nieco oburzeni piloci z jego sekcji uważali, że swoimi dwoma ostatnimi zwycięstwami powinien być podzielić się z nimi! Najwyraźniej wyższe dowództwo było innego zdania, gdyż za tę misję pułkownik Mason otrzymał DSC. Innym pilotem 352. FG, który tego dnia skompletował swoje pierwsze pięć zestrzeleń, był Maj. George Preddy z 487. FS, przyszły czołowy as Mustangów nad Europą.

Również 354. FG odnotowała tego dnia potrójne zwycięstwo – w pobliżu Lubeki Lt. Carl Frantz

z 353. FS samodzielnie zestrzelił trzy Me 109 (co dało mu status podwójnego asa). Z kolei Lt. Clayton Gross z 355. FS, jeden z przyszłych asów jednostki, ku swej wściekłości stał się celem pościgu dwóch czerwono noszących Thunderboltów (najprawdopodobniej z 56. FG). Jego posiekany kulami P-51B z trudem doleciał do Anglii.

Był to w sumie udany dzień dla pilotów 355. FG, którzy do szybko rosnącej listy zwycięstw jednostki dodali kolejne dziesięć (w większości Me 410), bez strat własnych. Faktycznie, II./ZG 26, którą skierowano przeciwko amerykańskim bombowcom atakującym fabrykę Focke-Wulfa pod Poznaniem, po starciu z Mustangami eskorty nie mogła doliczyć się aż 12 swoich Me 410.

Tym razem to piloci 4. FG wrócili z pustymi rękami. Kiedy przejęli osłonę wycofujących się z Poznania bombowców, nie było już z kim walczyć.

W połowie maja 1944 roku tury bojowe w VIII FC wydłużono z 200 do 300 godzin. Początkowa

liczba 200 godzin była oparta na doświadczeniach RAF-u, którego piloci myśliwscy zwykle wykonywali krótkodystansowe loty bojowe na drugą stronę kanału La Manche. Kiedy jednak loty eskortowe VIII FC wydłużyły się do ponad sześciu godzin, uznano, że piloci kończyli swoje tury zbyt szybko.

Świadomość zbliżającej się inwazji zmusiła alianckie lotnictwo do zdwojonego wysiłku. Nadzernym celem tych operacji było wyczerpanie sił Luftwaffe, tak by nie mogła zagrozić lądującym w Normandii wojskom Sprzymierzonych. 19 maja 1944 roku ponownie celem 8. AF były Berlin i Brunzwik. Te dwa cele zwykle wywoływały zdecydowaną reakcję Luftwaffe. Tak było i tym razem – do końca dnia Amerykanie stracili nad Rzeszą 28 bombowców i aż 19 myśliwców (w tym 11 Mustangów).

Z siedmiu zwycięstw 4. FG blisko połowa była dziełem Cpt. Howarda Hively z 334. FS, który

Cpt. Louis H. „Red Dog” Norley z 334. FS (4. FG), na skrzydle jednego ze swoich trzech P-51B, pod koniec pierwszej tury bojowej. Podwójny as (10,33 zestrzelenia, w tym dziewięć na Mustangach). Służył kolejno we wszystkich trzech dywizjonach 4. FG.

Cpt. Louis H. “Red Dog” Norley, then the pilot of 334th FS (4. FG), on the wing of his P-51B at the end of his first combat tour. A double ace (10.33 victories, including ten on Mustangs), he successively served with all three component squadrons of 4th FG. (via Bruce Zigler)



w rejonie Lubeka – Schwerin zestrzelił trzy Me 109. Kolejnym potrójnym zwycięzcą tego dnia był Lt. Robert Foy z 363. FS (357. FG). Swoje trzy Me 109 zestrzelił na północny zachód od Brandenburga. Co ciekawe, były to jego pierwsze zwycięstwa (do końca wojny, w trakcie dwóch tur bojowych, uzbierał ich 15).

W pobliżu Rathenow, na zachód od Berlina, godne uwagi zwycięstwo odniosła 359. FG – 10,5 zestrzeleń, w tym dwa Lt. Raymond Wetmore z 370. FS. Wetmore był jednym z czterech pilotów Mustangów służących nad zachodnią Europą, którzy do końca wojny zebrali ponad 20 zwycięstw powietrznych. Dwa Me 109, które tego dnia zestrzelił w rejonie Stendal, dały mu status asa. Lt. John Oliphant z 369. FS odniósł pojedyncze zwycięstwo – jedno z tych, które na długo zostają w pamięci. Strzelając do Me 109 z minimalnej odległości, omal nie staranował swojego przeciwnika. W istocie śmigło jego Mustanga musnęło lewe skrzydło Messerschmitta, urywając lotkę. Kiedy nagle znalazł się tuż obok Messerschmitta, oddalony od niego o długość skrzydła, odruchowo spojrział w stronę kokpitu. Według jego własnej relacji

„pilot był poharatany kulami. Umierał. Próbował jeszcze szalikiem opatrzyć krwawiącą ranę po lewej stronie klatki piersiowej, na wysokości ramienia. Musiał go tam trafić jeden z wystrzelonych przeze mnie półcalowych pocisków przeciwpancernych. Poczuł uderzenie mojego śmigła w lewą końcówkę skrzydła i spojrział na mnie. Podczas gdy ja siedziałem nieruchomo zbity z tropu, Niemiec ściągnął pilotkę z głowy, spojrział mi prosto w oczy i zasalutował. W odpowiedzi kiwnąłem głową i odbiłem w bok, zostawiając go swojemu losowi”¹⁶.

19 maja 1944 roku okazał się pechowy dla 355. FG. Tego dnia grupę prowadził Lt. Col. Edward „Jonesy” Szaniawski, dowódca 357. FS. Już nad kontynentem grupę zawrócono z kierunku na Berlin i skierowano na pomoc bombowcom lecącym nad Brunszwik. Przedzierając się przez gęste chmury, 355. FG nie odnalazła bombowców i zawróciła. W drodze powrotnej Szaniawski postanowił zaatakować lotnisko w Diepholz. Tam jego Mustang został trafiony przez Flak i parę kilometrów dalej zmuszony do awaryjnego lądowania. Na swoje nieszczęście Szaniawski przyziemił na terenie poligonu Wehrmachtu. Kiedy tylko jego



Zbromistrz z 332. FG układa taśmy amunicyjne w skrzydle jednego z Mustangów jednostki. W tle widoczny P-51B o numerze bocznym „37” i imieniu *Stinky II*

A 332nd FG armorer loading ammunition belts into the wing of one of the unit's Mustangs. The aircraft seen in the background is P-51B coded "37" and named *Stinky II*. (NARA)

P-51 zatrzymał się, w ślad za pilotem ruszyła obława złożona z dziesiątek niemieckich żołnierzy. Zgodnie z przyjętą praktyką, pozostali piloci zniszczyli Mustanga Szaniawskiego ogniem kamów. W tym czasie Lt. Norman Fortier, działając pod wpływem impulsu i nie zastanawiając się nad konsekwencjami swojego działania, wziął na cel tyralierę niemieckich żołnierzy. Jego akcja nie pomogła podpułkownikowi Szaniawskiemu. Wkrótce potem został schwytany i ciężko poturbowany przez wściekłych Niemców.

Na 21 maja 1944 roku alianci zaplanowali zmasowany atak na system transportowy Rzeszy, zwłaszcza sieć kolejową. Ta operacja znana była pod kryptonimem „Chattanooga” (od tytułu popularnej w tamtym czasie piosenki). Wzięło w niej udział 617 startujących z Anglii amerykańskich myśliwców. Każda jednostka miała w przydzielonym jej sektorze niszczyć ogniem broni pokładowej wszystko, co piloci uznaliby za posiadające jakąkolwiek wartość dla wysiłku wojennego przeciwnika. To zalecenie niektórzy piloci najwyraźniej potraktowali zbyt dosłownie. Dla przykładu, Lt. Edward Zellner z 328. FS (352. FG) po powrocie zgłosił... rozstrzelanie 25 wrogich krów. Jak zawsze w przypadku zmasowanego ataku na cele naziemne, straty wśród myśliwców były znaczne – 27 samolotów, w tym 15 Mustangów. Wśród tych, którzy nie powrócili z Rzeszy 21 maja, był Lt. Col. Eugene Clark ze sztabu 352. FG. Zestrzelony przez Flak, trafił do obozu jenieckiego. Lt. Arlen Baldridge z 359. FG, zestrzelony w trakcie ataku na lotnisko w rejonie Wismar – Rostock, nie miał tyle szczęścia. Schwytany, został pobity i jeszcze tego samego dnia zastrzelony przez sierżanta lokalnego oddziału policji.

22 maja 1944 roku celem wyprawy 8. AF była Kilonia. Col. Blakeslee poprowadził swoją 4. FG na wymiatanie przed główną formacją bombowców (ang. *free lance target support sweep*), ulubione zajęcie pilotów myśliwskich. Na południowy zachód od Kilonii 4. FG związała walką grupę Me 109. Cpt. Nicholas „Cowboy” Megura, jeden z czołowych asów 334. FS, właśnie wsiadł jednemu na ogon, kiedy jego Mustang został znokautowany serią wystrzeloną przez nurkującego P-38. Nie bez powodu niektórzy twierdzili, że piloci dwukadłubowych, dwusilnikowych Lightningów uważali za wrogi każdy jednosilnikowy myśliwiec, niezależnie od tego jaką armię reprezentował! Megura zdołał przelecieć swoim postrzelanym Mustangiem nad Danią i wylądować awaryjnie w Szwecji. Był internowany przez parę tygodni. Do Debden wrócił 28 lipca 1944 roku, ale nie wykonywał już lotów bojowych. Jego ostatecz-

ny wynik to 11,83 zestrzelenia. Ironią losu, swoje ostatnie zwycięstwo w trakcie tego feralnego lotu zdobył zespołowo z pilotem P-38.

Po dniu nad Francją, 24 maja 1944 roku celem 8. AF był ponownie Berlin. I tym razem niektóre jednostki nie natrafiły na opór w powietrzu, podczas gdy pozostałe toczyły walki z przeważającymi siłami. 339. FG zapisała na swoje konto 13 zestrzeleń za cenę dwóch pilotów. Trzy z nich (dwa Me 109 i FW 190) pokonał nad Berlinem Maj. Donald Larson, doświadczony pilot (był wcześniej instruktorem P-40) i dowódca 505. FS. W rejonie Hamburg – Lubeka 4. FG uderzyła z wysokości 11 000 metrów na dużą grupę niemieckich myśliwców. Z tej walki, która szybko rozciągnęła się aż do samej ziemi, piloci Mustangów wyszli z wynikiem 8:1. Dwa zwycięstwa odniósł 2/Lt. Ralph „Kidd” Hofer z 334. FS, żywa legenda 4. FG. Chociaż wiek Hofera nie odbiegał od średniej (miał 23 lata), jego chłopięcy wygląd i niewojskowe manieri (stąd przydomek „Kidd”) wyróżniały go spośród pilotów jednostki. W 4. FG od czerwca 1943 roku, dopiero 1 maja 1944 roku został awansowany do stopnia podporucznika (w tym czasie przeważająca większość pilotów miała stopień co najmniej porucznika). Hofer miał naturę indywidualisty i często odłączał od formacji, czego zwykle nie tolerował żaden dowódca. Jednak nawet surowy i wymagający Col. Blakeslee musiał przyznać, że w nieustającym wyścigu o miano najskuteczniejszej jednostki VIII FC, „Kidd” był bezcenny dla 4. FG. Dwa FW 190, które zestrzelił 24 maja na wschód od Hamburga, podniosły jego konto zwycięstw do czternastu.

Chociaż Mustangi szybko wywalczyły wyraźną przewagę nad Jagdwaffe, ich straty w wyniku ataków na cele naziemne były zastraszające, trzy do czterech razy wyższe niż w przypadku walk z myśliwcami. 24 maja od ognia z ziemi jednego ze swoich asów straciła 352. FG. Lt. Carl Luksic (pierwszy pilot Mustanga w VIII FC, który zdobył pięć zestrzeleń w jeden dzień), trafił do niewoli. Tego samego dnia Lt. Norman Fortier z 355. FG był bezradnym świadkiem śmierci swojego skrzydłowego. Po tym, jak w trakcie walki gdzieś nad Rzeszą obaj oddzielili się od reszty grupy, Fortier postanowił poszukać na ziemi godnego celu dla pozostałego im zapasu amunicji:

„Wytraciliśmy wysokość opadając z dużą prędkością szerokimi kręgami, po czym skierowaliśmy się na zachód. Lecąc na wysokości 600 metrów, w odległości paru kilometrów na południe od nas dostrzegłem pociąg towarowy. Na tym etapie wojny wszystkie środki transportu w Niemczech były uznawane za cel wojskowy. [Herb] Fritts le-

ciał jakieś 300 metrów za mną. Przeleciałem nisko nad lokomotywą, żeby dać maszyniście szansę na ucieczkę i sprawdzić, czy skład jest broniony przez Flak. Następnie zawróciłem do ataku. Lokomotywa prawie zatrzymała się. Podejrzewam, że maszynista wskoczył do najbliższego rowu. Złapałem w celownik kocioł lokomotywy i naciśnąłem spust na drążku sterowym. Zobaczyłem rozbłyśki trafień moich pocisków przeciwpancerno-zapalających rozbiegające się po ścianie kotła. W górę buchnął potężny gejzer pary. Odbiłem ostro w lewo, żeby go wyminąć i popatrzeć, jak atakuje Fritts. Właśnie nurkował w stronę lokomotywy, posyłając serię za serią. Kiedy przelatował przez strumień pary, jego samolot jakby zachwiało się. Nagle uderzył w ziemię tuż za lokomotywą i eksplodował kulą żółto-pomarańczowych płomieni. Wiedziałem, że nie miał szans, by wyjść z tego żywy. Zrobiłem rundę wokół pociągu, rozglądając się za ukrytymi stanowiskami przeciwlotniczymi. Niczego nie znalazłem. Herb musiał zderzyć się z fragmentem wybuchającego kotła kiedy przelatował przez strumień pary. To było jedyne wytłumaczenie, jakie przychodziło mi do głowy.

Byłem w szoku. Poczuję się nagle bardzo zmęczony. Wyczerpany lataniem, wojną. Miałem już dość patrzenia, jak ludzie, którzy dopiero zaczynali swoje życie, kończyli je w ognistej eksplozji”.

Tego samego dnia, 24 maja 1944 roku, nad Rzeszą pojawiły się również startujące z Włoch Mustangi 15. AF. Ich zadaniem była eskorta Liberatorów bombardujących cele w Austrii: Wöllersdorf, Bad Vöslau, Graz i Münchendorf. Mustangi stoczyły zacieklą bitwę w obronie bombowców. Z tej okazji 52. FG zdobyła swoje pierwsze zwycięstwa na P-51, od razu osiem, bez strat własnych. W 31. FG liczba zwycięstw tego dnia sięgnęła dziewięciu, jednak za cenę dwóch pilotów. Nie po raz pierwszy piloci Mustangów musieli opędzać się przed atakami Lightningów.

W ciągu ostatnich dni maja 1944 roku bombowce i towarzyszące im myśliwce obu amerykańskich strategicznych armii powietrznych codziennie wiązały walką siły Luftwaffe. 27 maja celem nalotów 8. AF były m.in. stacje rozrządowe w Ludwigshafen, Mannheim i Karlsruhe, ważne węzły komunikacyjne w niemieckim systemie transportowym. W trakcie jednej z tych wypraw, w rejonie Strasburga, na progu III Rzeszy, doszło do dużego starcia myśliwców obu stron. W walce z grupą oszacowaną na 75-100 niemieckich samolotów 357. FG odniosła kolejne spektakularne zwycięstwo – 23,5 zestrzelenia przy czterech stratach własnych. W tej potyczce brały również

udział dwa dywizjony z 352. FG, które bez strat własnych zaliczyły 12,5 zestrzelenia.

Tego samego dnia we Włoszech, stacjonująca w Lesina 325. FG wykonała swój pierwszy lot bojowy na Mustangach – eskortę bombowców nad południową Francję. Tym samym 15. AF, oprócz trzech grup Lightningów, dysponowała już trzema grupami Mustangów. 325. FG, znana jako „Checkertail Clan”, była już wtedy najsukcesywniejszą amerykańską jednostką myśliwską na tzw. Śródziemnomorskim Teatrze Działań (MTO). Należną im sławę zdobyła latając na Warhawkach, a następnie Thunderboltach. Wszystkie kolejne samoloty grupy (P-40, P-47 i P-51) były w części ogonowej zdobione charakterystyczną, żółto-czarną szachownicą.

28 maja ponad 1300 bombowców 8. AF atakowało m.in. Dessau, Zwickau, Leipzig, Frankfurt, Magdeburg, Lützenkendorf i Merseburg. Chociaż Amerykanie utracili tego dnia 32 bombowce, straty Luftwaffe były równie ciężkie. Tym razem to „najemne” Mustangi 9. AF, wykonując jedną ze swoich ostatnich misji na użytek 8. AF, wiodły prym wśród jednostek eskorty. 354. FG towarzyszyła bombowcom zmierzającym nad Magdeburg. W starciu z formacją około 60 Me 109 i FW 190, grupa zebrała 17,5 zwycięstwa. Trzy z nich (dwa Me 109 i FW 190, rejon Neuahaldensleben) zestrzelił Cpt. Wallace Emmer z 353. FS. Ceną za to zwycięstwo była strata dwóch pilotów, w tym Lt. Dona McDowella, jednego z asów 353. FS (8,5 zestrzelenia), którego status pozostał: „zaginiony w akcji”. Również nie wyróżniająca się do tej pory 363. FG odniosła tego dnia spory sukces – 11 zestrzeleń, efekt potyczki z Luftwaffe toczonej pomiędzy Gardelegen i Wittenburgiem. Jeden z trzech pilotów, których straciła 363. FG, zginął w zderzeniu z Thunderboltem z 78. FG.

29 maja celem nalotów 8. AF była ponownie rafineria w Policach oraz Tutow, Lipsk, Cottbus, Żary i Poznań. Tym razem to 361. FG znalazła się w odpowiednim miejscu o właściwej porze. Jej Mustangi przejęły osłonę bombowców na południowy wschód od Berlina i ruszyły razem z nimi w kierunku Cottbus. Grupa wystawiła do tego lotu 41 swoich P-51B, jednak już w drodze nad cel z tej liczby z powodu różnych usterek ubyło aż siedem. 21-letni Lt. Dale Spencer z 376. FS wykonywał właśnie swój ósmy lot bojowy. Przed dotarciem nad Cottbus został odesłany przez dowódcę swojej sekcji jako osłona jednego z zawracających P-51. Lecąc trasą bombowców, na wschód od Schwerin, Spencer natknął się na pojedynczy, pozbawiony osłony box Latających Fortec z 401. BG. W tej samej chwili dostrzegł osiem



Obsługa naziemna jednego z Mustangów 332. FG podwiesza pod skrzydło odrzucany zbiornik na 75 galonów paliwa. Od lewej do prawej: T/Sgt. Charles K. Haynes, S/Sgt. James A. Sheppard i M/Sgt. Frank Bradley.

Ground crew shackling up a 75-gallon drop tank under the wing of a 332nd FG's Mustang. Od lewej: T/Sgt. Charles K. Haynes, S/Sgt. James A. Sheppard and M/Sgt. Frank Bradley. (NARA)

uzbrojonych w rakiety Messerschmittów 410 (z ZG 26), które właśnie przymierzały się do ataku na bombowce. W ciągu pół minuty, na oczach załóg Fortec, Spencer zestrzelił cztery Me 410. Były to jego pierwsze zwycięstwa! Za ten wyczyn otrzymał Zaszczytny Krzyż Lotniczy (DFC). W sumie tego dnia 361. FG uzyskała potwierdzenie 12 zestrzeleń.

W tym samym czasie 359. FG eskortowała B-24 nad Police, gdzie również napotkała na zdecydowany opór ze strony Luftwaffe. Grupa straciła dwóch pilotów, ale wywalczyła 12 zwycięstw. Dużo szczęścia miał Cpt. Robert „Posty” Booth z 369. FS, jeden z czołowych asów grupy (osiem zestrzeleń). Kiedy wystrzelona przez niego z niewielkiej odległości seria trafiła w Focke-Wulfa 190, oderwane kawałki blachy uderzyły w jego Mustanga, zostawiając po sobie kilka wgnieceń i siatkę pęknięć na pancernej szybie wiatrochronu.

Na tym etapie wojny nawet tak dalekie wyprawy, jak ta z 29 maja 1944 roku nie gwarantowały pilotom Mustangów kontaktu z nieprzyja-

ciem. 355. FG przejęła eskortę przydzielonych im B-17 przed Poznaniem, po czym odprowadziła je nad cel i z powrotem. Luftwaffe nie pojawiła się. 4. FG, eskortująca wracające z Poznania Latające Fortece, odnotowała pięć zestrzeleń, dość skromny wynik jak na tę jednostkę. Szukając jakiegos celu dla swoich kaemów, 2/Lt Ralph Hofer i Lt. Frank Speer zapuścili się w pobliże Stargardu. Tam zaatakowali lotnisko, niszcząc na ziemi siedem He 177, zanim Speer został zestrzelony przez Flak. Wzięty do niewoli, Speer trzykrotnie próbował ucieczki z obozów jenieckich, za trzecim razem skutecznie.

Tymczasem na południu Europy, 29 maja 1944 roku ponad 800 ciężkich bombowców wyprawiło się nad Jugosławię i Austrię, gdzie celem był rejon Wöllersdorf i Wiener Neustadt. Naloty 15. AF na Austrię zawsze spotykały się ze zdecydowaną reakcją niemieckich myśliwców. Tego dnia atak Amerykanów odpierała m.in. większa część pułku JG 27 (bez II. Gruppe) oraz I./JG 302. Zadanie ich zneutralizowania wzięli na siebie piloci Mu-



S/Sgt. Alfred D. Norris, szef obsługi naziemnej, zamyka owiewkę Mustanga Cpt. Williama T. Mattisona z 332. FG
Crew chief S/Sgt. Alfred D. Norris of 332nd FG helps his pilot, Cpt. William T. Mattison, to get ready for a mission. (NARA)

stangów z 31. i 52. FG. Przy tej okazji 2/Lt. Robert Goebel z 308. FS i przyszły podwójny as 31. FG, w okolicy Wöllersdorf wywalczył swoje pierwsze zwycięstwo:

„29 maja znowu zostałem wybrany na dowódcę sekcji, ale tym razem ten zaszczyt budził we mnie mieszane uczucia. Po pierwsze, miałem prowadzić sekcją niebieską, co oznaczało, że będę miał na głowie aż osiem samolotów: oprócz mojej własnej również sekcję zieloną. Po drugie, naszym celem było lotnisko w Wöllersdorf, 35 kilometrów na zachód od Wiednia. Jako że mieliśmy przelatywać nad Wiener Neustadt, gdzie znajdowały się zakłady Messerschmitta, byłem pewny, że Niemcy nam nie odpuszczą.

Kiedy leciało się w roli skrzydłowego, okazja do odniesienia zwycięstwa była praktycznie żadna. Nawet prowadzący drugiej pary w sekcji miał niewielkie szanse na zestrzelenie. Jednak jako prowadzący sekcji niebieskiej, to ja decydowałem, kiedy, kogo i jak będziemy atakować. Trzymanie się blisko bombowców być może podnosiło morale ich załóg, jednak nam bardzo wiązało ręce. Najchętniej lataliśmy na wymiatanie nad celem, sami szukając zaczepki.

Tym razem nie musieliśmy długo szukać. Z północy, od strony Wiednia, zbliżała się do nas szybko chmara małych, czarnych punktów. Natychmiast zmieniłem kurs, by zająć pozycję do ataku. Odrzuciliśmy zapasowe zbiorniki. Mój oddech stał się szybszy. Odbezpieczyłem kaemy. Ustawiłem mieszankę paliwową na *auto-rich*. Zwiększyłem obroty i ciśnienie doładowania silnika. Rwaliśmy do góry, próbując uzyskać przewagę wysokości. Nagle, na pułapie 8500 metrów, obie formacje wpadły na siebie. Myśliwce obu stron skoczyły na siebie jak dzikie bestie i rozpętała się bitwa.

Tamci nie próbowali niczego markować, przemknąć obok, żeby dobrać się do bombowców lecących poniżej i parę kilometrów za nami. Niemieccy piloci byli wyjątkowo agresywni – stawili się, żeby walczyć, tak jak my. To była najwścieklesza rozróżna na niebie, w jakiej kiedykolwiek brałem udział. Myśliwce wymieszały się z sobą, nieustannie atakując i robiąc uniki. Wrażenie chaosu potęgowało natężenie komunikacji radiowej, wykrzywane ostrzeżenia, wskazówki, prośby o pomoc. Mój Mustang gnał na maksymalnych obrotach. Lewą ręką dociskałem do oporu dźwigni przepustnicy, prawą ściągałem na siebie drą-

żek. Siła odśrodkowa wgniatała mnie w fotel. Wyprowadzając samolot na prostą, w odległości około 700-800 metrów przed sobą dojrzałem dwa Me 109. Natychmiast rzuciłem maszynę w ciasny zwrot, skracając dzielący nas dystans. Jeden z nich, który wyglądał na skrzydłowego, odstawał z tyłu. Najwyraźniej nie mógł nadążyć za swoim prowadzącym. Na tego ostrzyłem sobie zęby. Pomimo serii dzikich akrobacji, które musiałem wykonać w trakcie pościgu, stale zbliżałem się do niego. Nagle prowadzący niemieckiej pary gwałtownie zmienił kierunek lotu. Jego skrzydłowy pogubił się i poleciał w inną stronę. Fatalny błąd. Ocenilem dzielący nas dystans na nieco ponad 300 metrów. Otworzyłem ogień, odkładając 30° poprawki. Mierzyłem w punkt przed nim, na linii jego lotu. Jego sylwetka była ledwo widoczna pomiędzy kręgiem celownika a osłoną silnika. Z satysfakcją zobaczyłem rozbłyski uderzeń pocisków o kadłub Messerschmitta. W po-

wietrze wystrzeliła owiewka, a za nią z kokpitu wypadła ludzka postać”.

Tego dnia 31. FG zebrała aż 18 potwierdzonych zwycięstw. Maj. Samuel Brown, jeden z asów jednostki i dowódca 309. FS, na zachód od Wöllersdorf zestrzelił dwa Me 110 i jednego Me 109. W drodze powrotnej, już po przeleceniu linii frontu, był zmuszony do skoku ze spadochronem, kiedy jego postrzelany Mustang zapalił się. W tej samej okolicy co Brown, Maj. William Dorris z 308. FS, były pilot A-36 Apache, zestrzelił kolejne trio (same Me 109) – swoje pierwsze zwycięstwa. 13 zwycięstw przypadło w udziale pilotom 52. FG, ale z lotu nie powróciło dwóch pilotów jednostki. Jednym z nich był Lt. Henry Woods z 5. FS, który w rejonie Altenmarkt wypatrył lecącego nisko nad ziemią Heinkla He 111. W trakcie ataku na bombowiec źle ocenił odległość i zderzył się z nim, urywając prawe skrzydło swojego Mustanga. Oba samoloty runęły na ziemię.



Cpt. Albert Schlegel z 335. FS, kolejny as 4. FG, w kokpicie swojego P-51B-10-NA (n/s 42-106464) o kodzie bocznym „WD-O”. Po powrocie do 4. FG na drugą turę operacyjną, w sierpniu 1944 roku, objął stanowisko oficera operacyjnego 335. FS. Miał na swoim koncie 8,5 zwycięstw powietrznych (w tym 7,5 na Mustangach). Zginął 28 sierpnia 1944 roku w rejonie Strasburga, zestrzelony przez Flak w czasie ataku na cele naziemne.

Cpt. Albert Schlegel of 335th FS, another ace of 4th FG, in the cockpit of his P-51B-10-NA (s/n 42-106464) coded “WD-O”, seen here during his first combat tour. In August 1944 he returned to 4th FG for his second tour as the 335th FS operations officer. On 28th August 1944 he was shot down by Flak and killed in Strasbourg area while strafing ground targets. His final score was 8.5 aerial victories (including 7.5 on Mustangs). (via Bruce Zigler)

30 maja 1944 roku blisko tysiąc bombowców 8. AF uderzyło jednocześnie w sześciu kierunkach, bombardując cele przemysłowe w Rzeszy, jak również niemieckie zaplecze logistyczne na terenie okupowanej Francji i Belgii. Była to ostatnia wielka wyprawa amerykańskich sił strategicznych przeciwko III Rzeszy przed rozpoczęciem inwazji na Francję. Tym razem na celowniku 8. AF znalazły się m.in. Dessau, Halberstadt, Oschersleben, Oldenburg, Rotenburg i Zwischenahn. 357. FG zdziesiątkowała szeregi Luftwaffe w stylu, który z czasem stał się wizytówką tej doborowej jednostki – 18 zwycięstw przy dwóch stratach własnych. Trzy Me 109, pokonane w rejonie Bernburga, trafiły na listę zestrzeleń Cpt. Roberta Beckera z 362. FS, czyniąc go kolejnym asem 357. FG.

Z tego lotu nie powrócił Cpt. Fletcher Adams z 362. FG, jeden z asów 357. FG (który wszystkie swoje dziewięć zwycięstw zdobył na Mustangach). W drodze powrotnej, w rejonie Bernburga,

jego sekcja została zaatakowana z zaskoczenia przez kilka Me 109. Cpt. Adams wyskoczył ze spadochronem. Został schwytany i jeszcze tego samego dnia zamordowany przez dowódcę miejscowego oddziału paramilitarnego (oprawcę po wojnie odnaleziono, osądzono i skazano na karę śmierci; karę zamieniono na 25 lat więzienia). 4. FG straciła jednego ze swoich czołowych asów. W pobliżu Wittenburga Cpt. Willard Millikan i Lt. Sam Young z 336. FS dostali się pod gwałtowny ogień przeciwlotniczy z pobliskiego lotniska. Wykonując unik, Young staranował Mustanga Millikana, obcinając śmigłem jego ogon. Obaj wyskoczyli ze spadochronem i dostali się do niewoli. „Millie” Millikan miał wówczas na koncie 13 zestrzeleń. Kolejny dobry dzień odnotowała 352. FG, która walczyła w rejonie Halberstadt – Magdeburg, zapisując na swoje konto 14,5 zwycięstwa.

Pod koniec maja 1944 roku, wraz z przybyciem do Anglii wyposażonej w Lightningi 479. FG, siły



P-51B-7-NA (n/s 43-6713) z 382. FS (363. FG) ze składu taktycznej 9. AF, o kodzie bocznym „C3-V” i imieniu *Marion*, na którym latał Lt. Charles H. Shiff. Zdjęcie wykonano pod koniec sierpnia 1944 roku, na lotnisku polowym A-9 w pobliżu Azeville w Normandii.

P-51B-7-NA (n/s 43-6713) of 382nd FS (363rd FG) of the tactical Ninth AF, coded “C3-V” and named *Marion*, flown by Lt. Charles H. Shiff. The photo was taken in late August 1944, at the A-9 forward landing ground at Azeville, Normandy. (James Crow coll.)



P-51C-10-NT (n/s 43-25050) o kodzie bocznym „D7-H”, z 503. FS (339. FG), na którym latał Lt. Esteban A. Terrats; Fowlmere, Anglia. Terrats zginął 2 marca 1945 roku lecąc na tym samolocie

P-51C-10-NT (s/n 43-25050) coded „D7-H”, of 503th FS (339th FG), flown by Lt. Esteban A. Terrats; Fowlmere, UK. Lt. Terrats was killed on 2nd March 1945 while flying this aircraft. (USAF)

VIII Fighter Command osiągnęły zakładaną ilość 15 grup myśliwskich (cztery latające na P-38, cztery na P-47 i siedem na P-51; z czasem wszystkie oprócz jednej przebroiły się na Mustangi).

W pierwszych dniach czerwca Mustangi wykonywały misje nad Francją. Po rozpoczęciu inwazji 6 czerwca 1944 roku cały potencjał 8. AF skierowano do wsparcia wojsk lądowych. Mustangi 354. i 363. FG powróciły na stałe pod kontrolę operacyjną swojej macierzystej 9. AF, przenosząc się na lotniska polowe we Francji. W połowie czerwca, kiedy sytuację na przyczółkach w Normandii uznano za stabilną, ciężkie bombowce 8. AF i ich eskorta podjęły na nowo powietrzną ofensywę strategiczną przeciwko III Rzeszy.

Tymczasem we Włoszech, 2 czerwca 1944 roku Mustangi 325. FG towarzyszyły bombowcom do Rosji, w trakcie pierwszego z serii tzw. lotów wahadłowych w ramach operacji „Frantic”. Miesiąc później na Mustangi przebroiła się również stacjonująca w Ramitelli 332. FG. Słynna jednost-

ka czarnoskórych pilotów, znana jako „Tuskegee Airmen”, do tej pory latała na P-40 i (przez krótki okres czasu) na P-47. Swoją pierwszą misję eskortową na Mustangach 332. FG wykonała 4 lipca 1944 roku. Z powodu malowanych na czerwono ogonów swoich samolotów, jednostka była również znana pod przydomkiem „Red Tails”. We Włoszech stacjonowały więc już cztery grupy myśliwskie 15. AF latające na Mustangach: 31., 52., 325. i 332. FG.

Na przełomie czerwca i lipca 1944 roku do jednostek myśliwskich 8. AF, a następnie 15. AF, dotarły pierwsze egzemplarze Mustangów w wersji D, wyposażone m.in. w mocniejszy silnik, sześć kaemów i „kropłową”, odsuwaną do tyłu owiewkę. Chociaż starsze P-51B/C były w użyciu w większych ilościach jeszcze do jesieni 1944 roku, do końca lipca praktycznie wszystkie jednostki VIII FC miały już na swoim wyposażeniu nowy wariant P-51. Jego służba w 8. i 15. AF w roli myśliwca eskortowego dalekiego zasięgu to temat na osobną książkę.

Przypisy

- ¹ Wszystkie wypowiedzi J. Goodsona pochodzą z jego książki *Tumult In The Clouds*.
- ² Choć w powojennej literaturze tematu zwykle stosuje się oznaczenia Bf 109 i Bf 110 (od *Bayerische Flugzeugwerke*), w amerykańskich relacjach i dokumentach z okresu II wojny światowej używa się niemal wyłącznie oznaczenia Me 109 i Me 110 (od Messerschmitt). Z tego powodu oznaczenia Me 109 i Me 110 są używane w całym tekście książki.
- ³ Cytat za: E. Hammel, *Aces In Combat, The American Aces Speak*, vol. 5.
- ⁴ 61 mm Hg (słupa rtęci) = 2,04 atm (atmosfery fizycznej), a 67 cali Hg = 2,24 atm.
- ⁵ Wszystkie wypowiedzi by R. Goebela pochodzą z jego książki *Mustang Ace*.
- ⁶ Wszystkie wypowiedzi C. Andersona pochodzą z jego książki *To Fly and Fight – Memoirs of a Triple Ace*.
- ⁷ Cytat za: E. Hammel, *Aces Against Germany – The American Aces Speak*, vol. II.
- ⁸ Wszystkie wypowiedzi N. Fortiera pochodzą z jego książki *An Ace of The Eighth*.
- ⁹ Wszystkie wypowiedzi R. Turnera pochodzą z jego książki *Mustang Pilot*.
- ¹⁰ Cytat za: E. Hammel, *Aces Against Germany – The American Aces Speak*, vol. II.
- ¹¹ Cytat za E. Hammel, *Aces Against Germany – The American Aces Speak*, vol. II.
- ¹² Cytat za: D.C. Kucera, *In A Now Forgotten Sky – The 31st Fighter Group in WW2*.
- ¹³ W swojej książce Richard Turner datuje to wydarzenie na 12 kwietnia, ale niemal na pewno było to dzień późniejszy.
- ¹⁴ G. Loving, *Woodbine Red Leader*.
- ¹⁵ Za: E. Hammel, *Aces In Combat, The American Aces Speak*, vol. 5.
- ¹⁶ Cytat za: J.H. Smith, *359th Fighter Group*.

Amerykańskie grupy myśliwskie Mustangów używane jako jednostki eskortowe dalekiego zasięgu nad Europą

Armia	Grupa	Dywizjon	Kod literowy	Armia	Grupa	Dywizjon	Kod literowy	Armia	Grupa	Dywizjon	Kod literowy
Ósma	4	334	QP	Ósma	355	354	WR	Dziewiąta	354	353	FI
		335	WD			357	OS			355	GQ
		336	VF			358	YF			356	AJ
	20	55	KI		359	OC	380		A9		
		77	LC		360	PI	363		381 B3		
		79	MC		361	OI	382		C3		
	55	38	CG		362	G4	307		MX		
		338	CL		363	B6	31		308 HL		
		343	CY		364	C5	309		WZ		
	78	82	MX		368	CV	52		2 QP		
		83	HL		369	IV	4	WD			
		84	WZ		370	CS	5	VF			
	339	503	D7		374	B7	Piętnasta	317	numeryczne		
		504	5Q		375	E2		325	318 numeryczne		
		505	6N		376	E9		319 numeryczne			
	352	328	PE		383	N2		99	numeryczne		
		486	PZ		364	384 5Y		332	100 numeryczne		
		487	HO		385	5E		301 numeryczne			
	353	350	LH		434	L2		302	numeryczne		
		351	YI		479	435 J2					
352		SY	436	9B							

Bibliografia

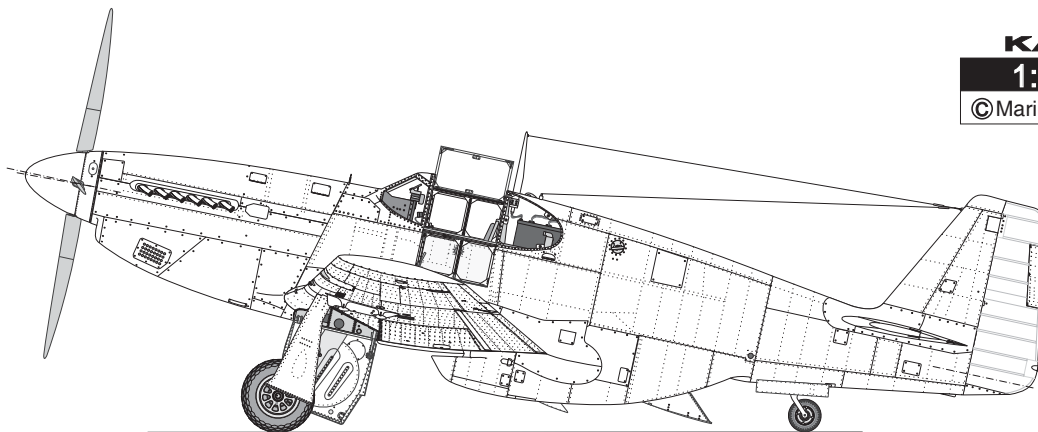
- Anderson Clarence E. / Joseph P. Hamelin, *To Fly and Fight – Memoirs of a Triple Ace*, New York 2003.
- Bucholtz Chris, *332nd Fighter Group – Tuskegee Airmen*, Oxford 2007.
- Cora Paul B., *Yellowjackets! The 361st Fighter Group in World War II*, Atglen 2002.
- Fortier Norman, *An Ace of the Eighth*, New York 2003.
- Freeman Roger A., *The Mighty Eighth. A History of the U.S. 8th Army Air Force*, London 1970.
- Fry Garry L. / Jeffrey L. Ethel, *Escort to Berlin – The 4th Fighter Group in World War II*, New York 1980.
- Goebel Robert J., *Mustang Ace – Memoirs Of A P-51 Fighter Pilot*, St. Paul 2004.
- Goodson James, *Tumult in The Clouds*, New York 2004.
- Hammel Eric, *Aces Against Germany – The American Aces Speak vol. II*, Novato 1993.
- Hammel Eric, *Aces In Combat – The American Aces Speak vol. 5*, Pacifica 1998.
- Hess William N., *354th Fighter Group*, Oxford 2002.
- Hess William N., *America's Top WW II Aces In Their Own Words*, St. Paul 2001.
- Hess, William N., *“Down to Earth” Strafing Aces of the Eighth Air Force*, Oxford 2003.
- Ivie Thomas G., *352nd Fighter Group*, Oxford 2002.
- Ivie Tom / Paul Ludwig, *Spitfires and Yellow Tail Mustangs – The 52nd Fighter Group In World War Two*, Mardens Hill 2005.
- Jackson Robert, *P-51 Mustang – The Operational Record*, Shrewbury 1992.
- Kucera Dennis C., *In A Now Forgotten Sky – The 31st Fighter Group in WW2*, Marceline 1997.
- Loving George, *Woodbine Red Leader – A P-51 Mustang Ace in the Mediterranean Theater*, New York 2003.
- Marshall Bill, *Angels, Bulldogs & Dragons – The 355th Fighter Group in World War II*, Mesa 1984.
- McDowell, Ernest R. / William N. Hess, *Checkertail Clan – The 325th Fighter Group in North Africa and Italy*, Pallbrook 1969.
- McDowell Ernst R., *Checkertails – The 325th Fighter Group in the Second World War*, Carrollton 1994.
- Miller Kent D., *The 363rd Fighter Group in World War II*, Atglen 2002.
- Newton Wesley P. Jr. / Calvin F. Senning, et al, *USAF Credits for The Destruction of Enemy Aircraft (WW II USAF Historical Study No. 85)*, Albert F. Simpson Historical Research Center 1978.
- Olynyk Frank, *Stars & Bars – A Tribute To The American Fighter Ace 1920-1973*, London 1995.
- Roeder James, *357th Fighter Group*, Carrollton 2000.
- Scutts Jerry, *Mustang Aces of the Eighth Air Force*, London 1994.
- Scutts Jerry, *Mustang Aces of the Ninth and Fifteenth Air Forces and the RAF*, London 1995.
- Turner Richard E., *Mustang Pilot*, London 1975.



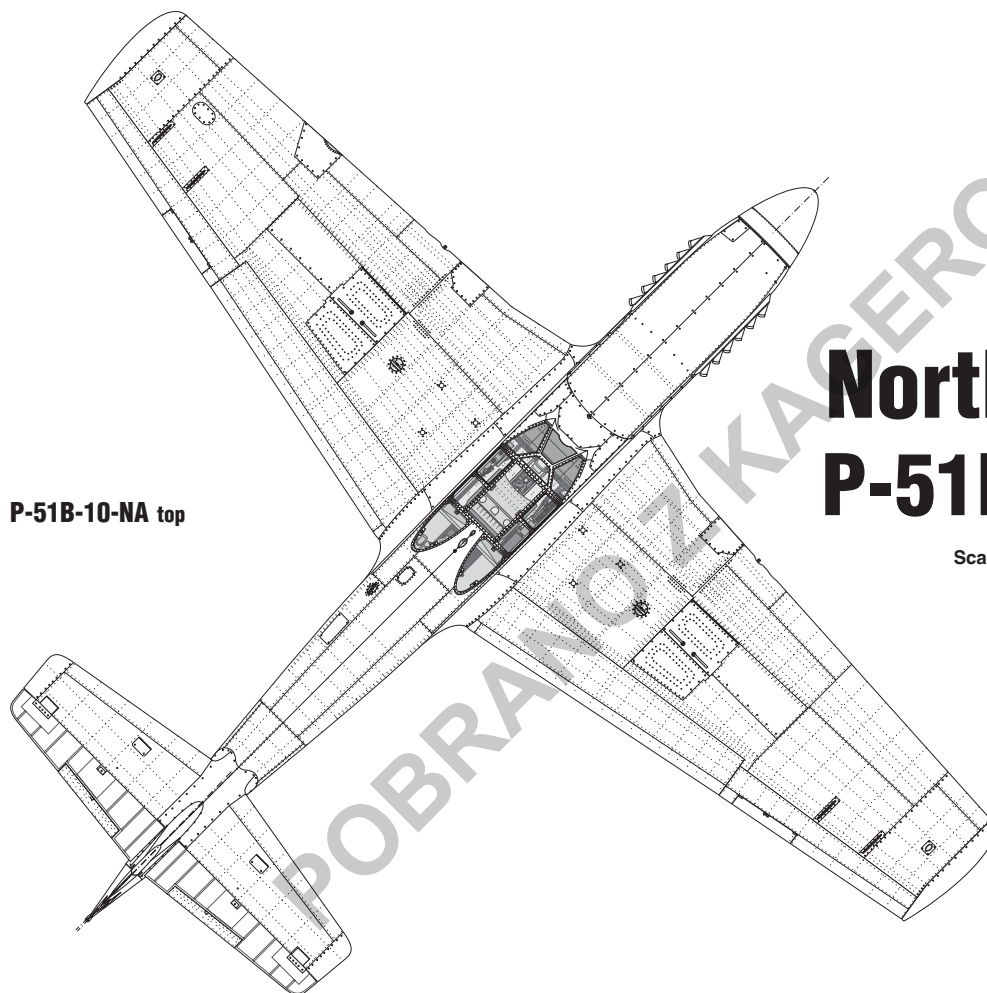
KAGERO

1:72 Scale

©Mariusz Łukasik 2007



P-51B-10-NA port

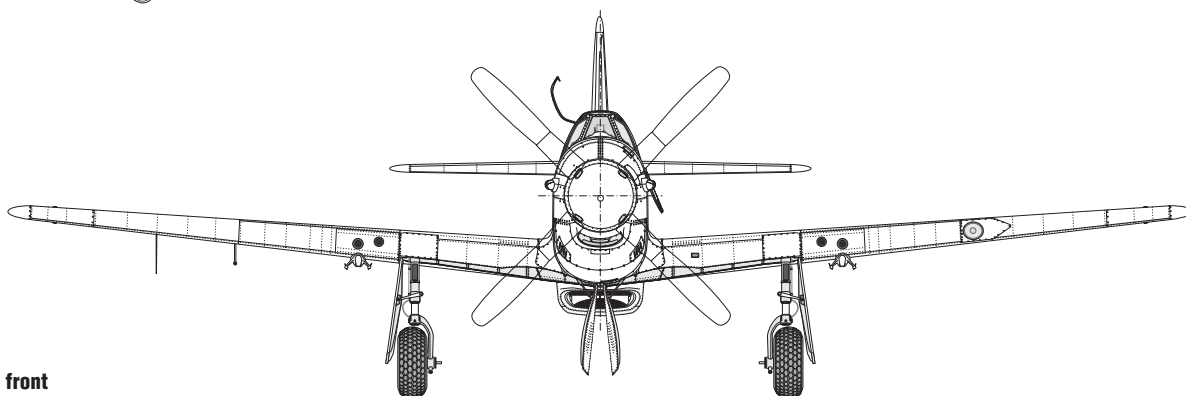


P-51B-10-NA top

North American P-51B/C Mustang

Scale drawings by: Mariusz Łukasik

Arkusz/Sheet 01



P-51B-10-NA front

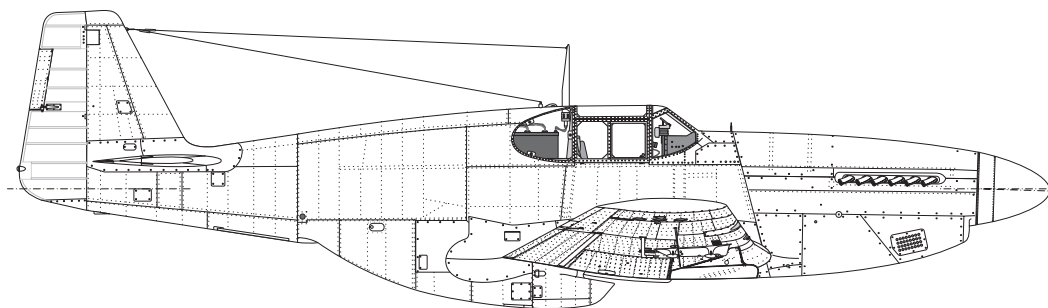




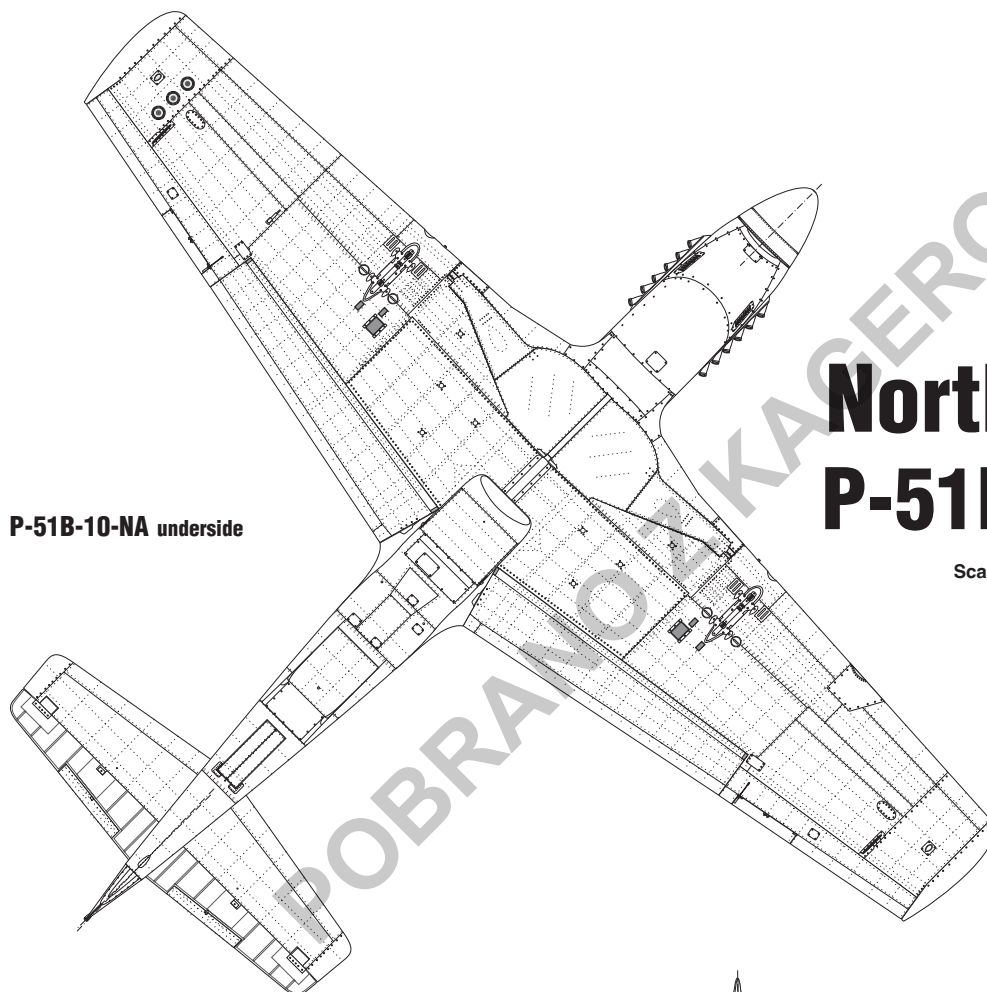
KAGERO

1:72 Scale

©Mariusz Łukasik 2007



P-51B-10-NA starboard

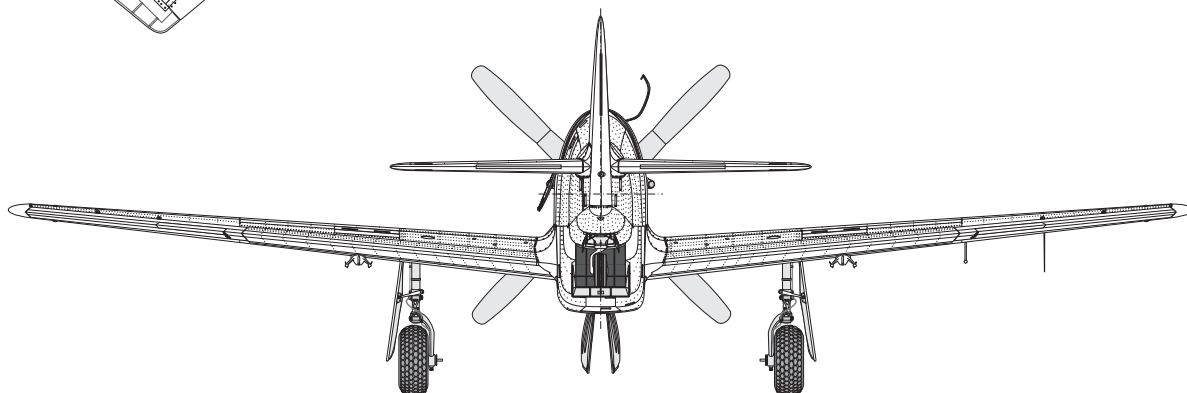


P-51B-10-NA underside

North American P-51B/C Mustang

Scale drawings by: Mariusz Łukasik

Arkusz/Sheet 02



P-51B-10-NA rear

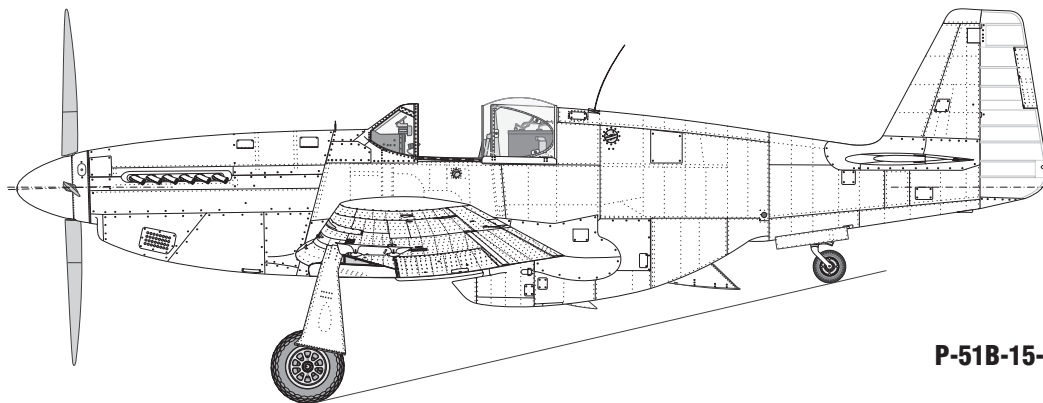




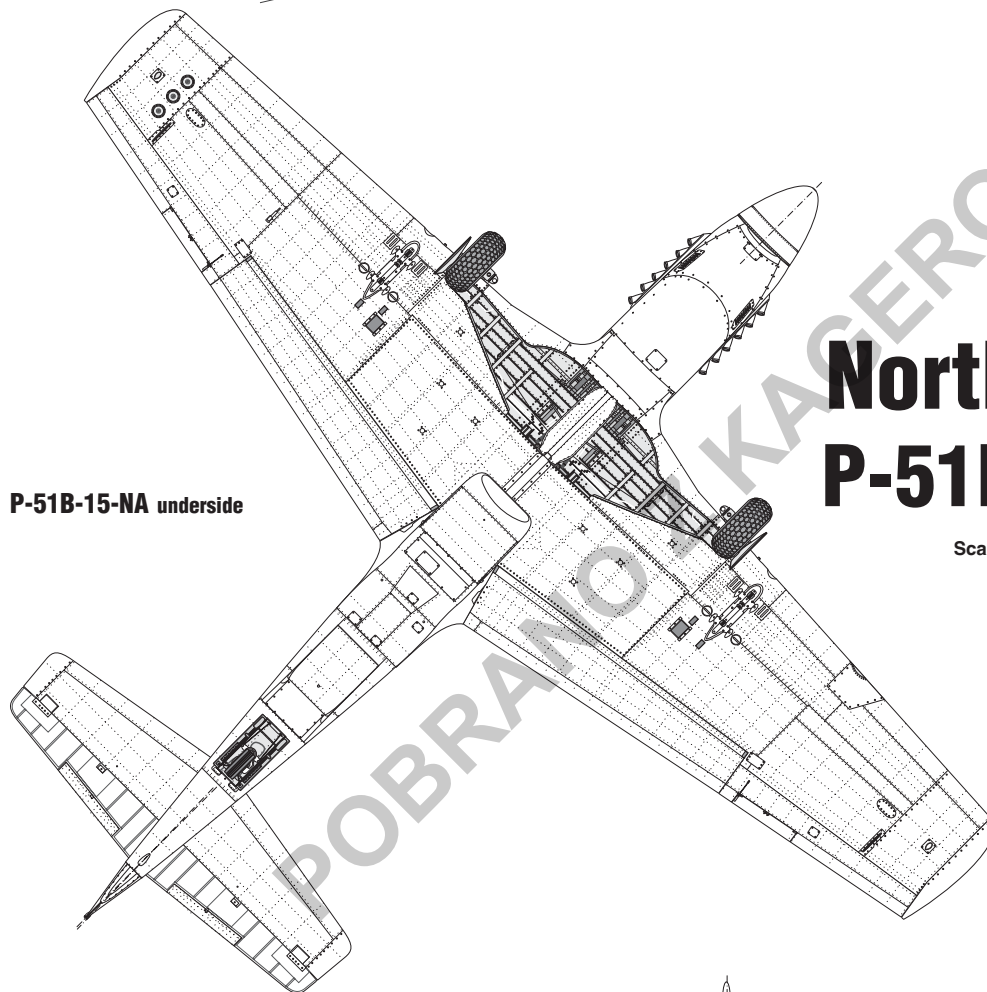
KAGERO

1:72 Scale

©Mariusz Łukasik 2007



P-51B-15-NA with Malcolm Hood port

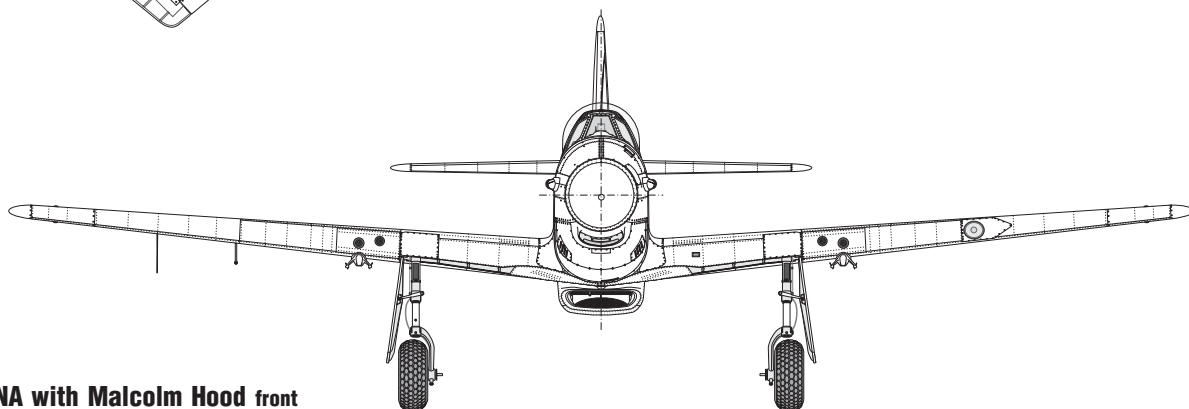


P-51B-15-NA underside

North American P-51B/C Mustang

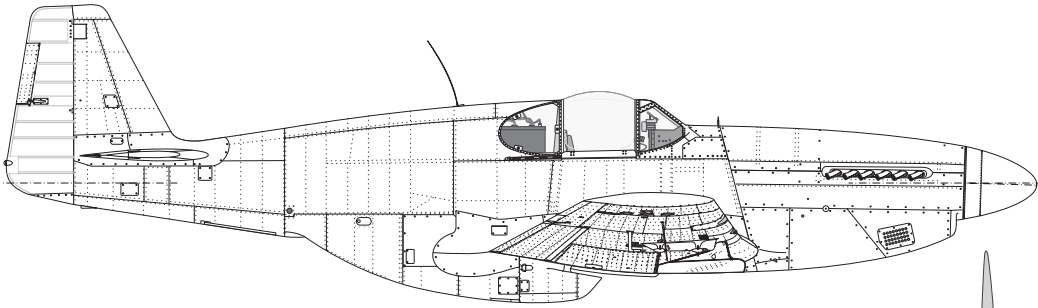
Scale drawings by: Mariusz Łukasik

Arkusz/Sheet 03

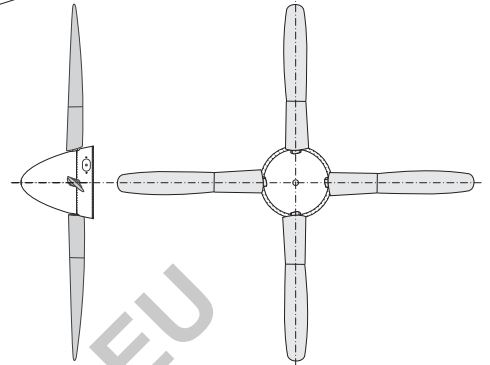


P-51B-15-NA with Malcolm Hood front

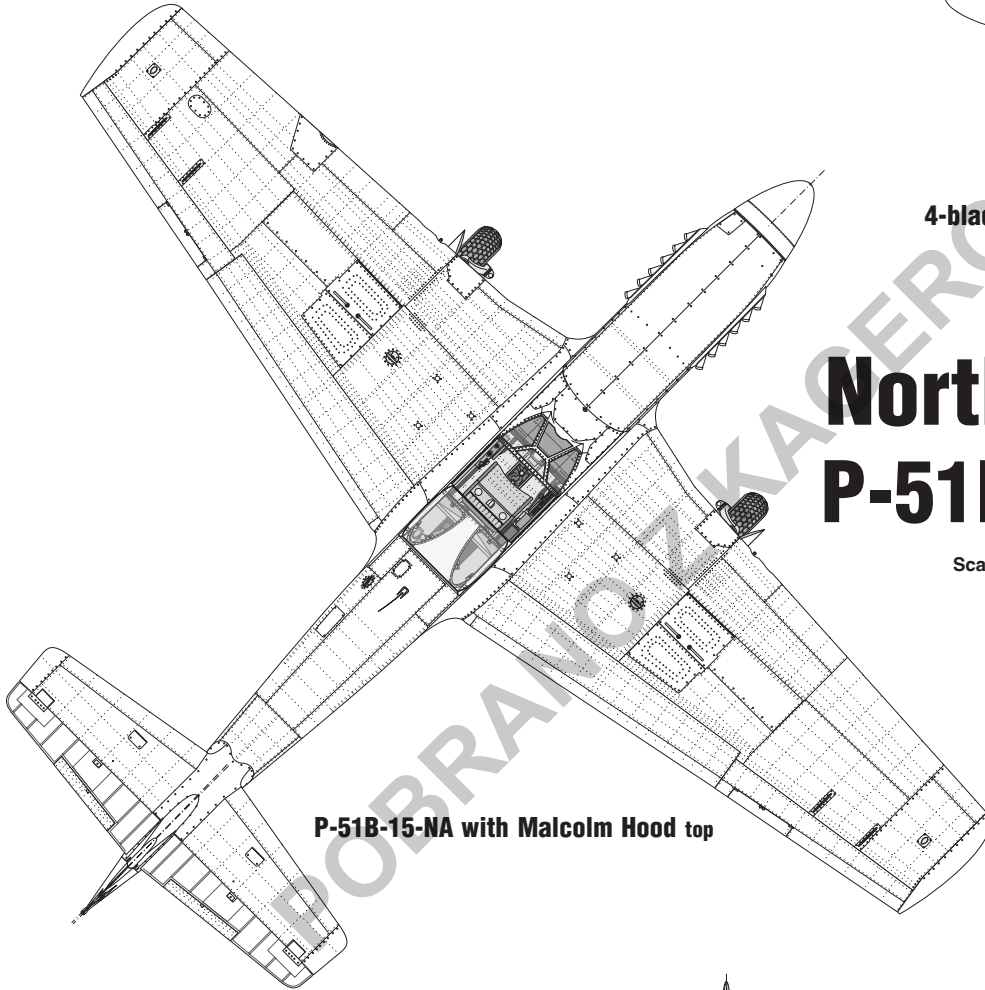




P-51B-15-NA with Malcolm Hood starboard



4-blade propeller Hamilton Standard 24D50

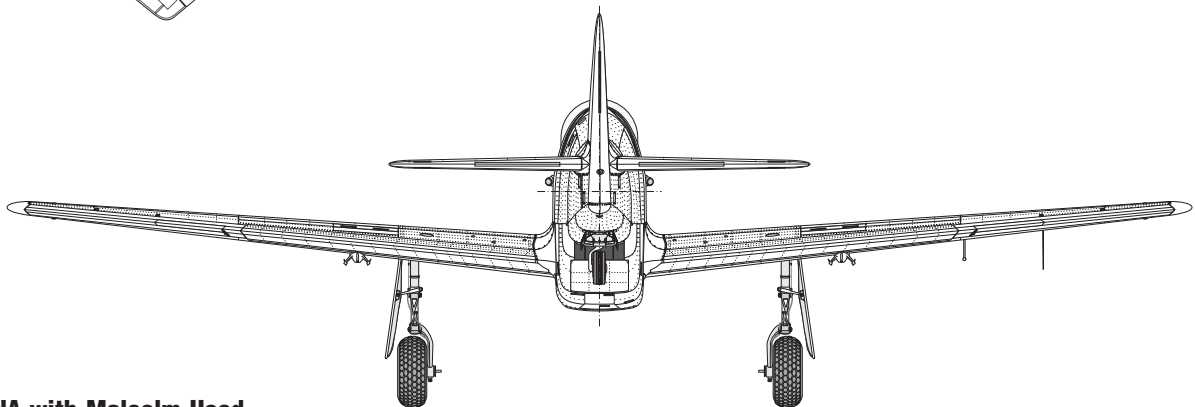


P-51B-15-NA with Malcolm Hood top

North American P-51B/C Mustang

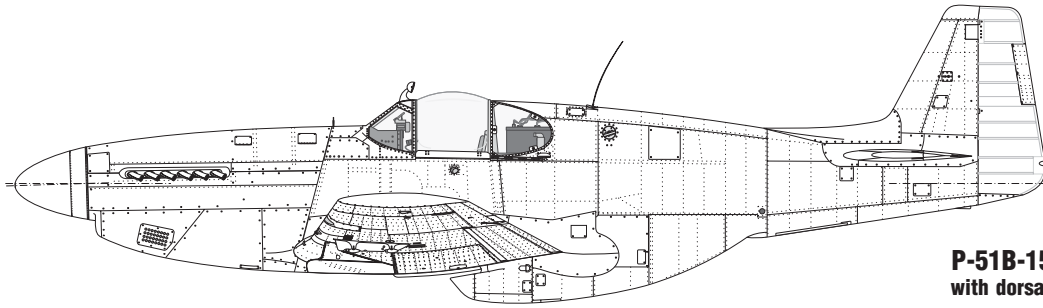
Scale drawings by: Mariusz Łukasik

Arkusz/Sheet 04

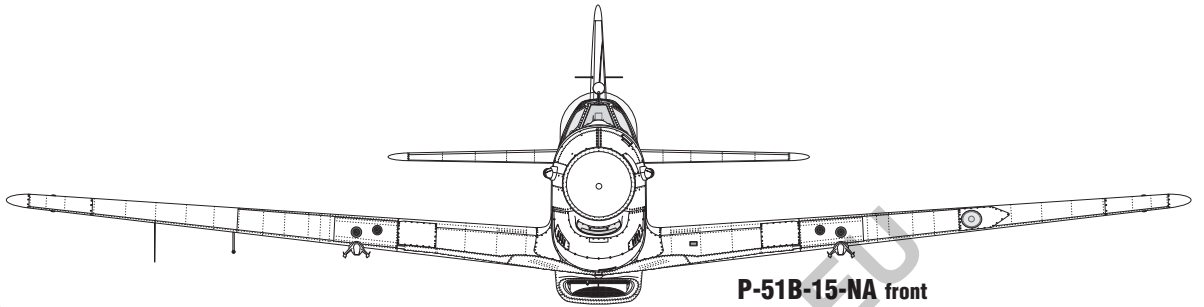


P-51B-15-NA with Malcolm Hood rear

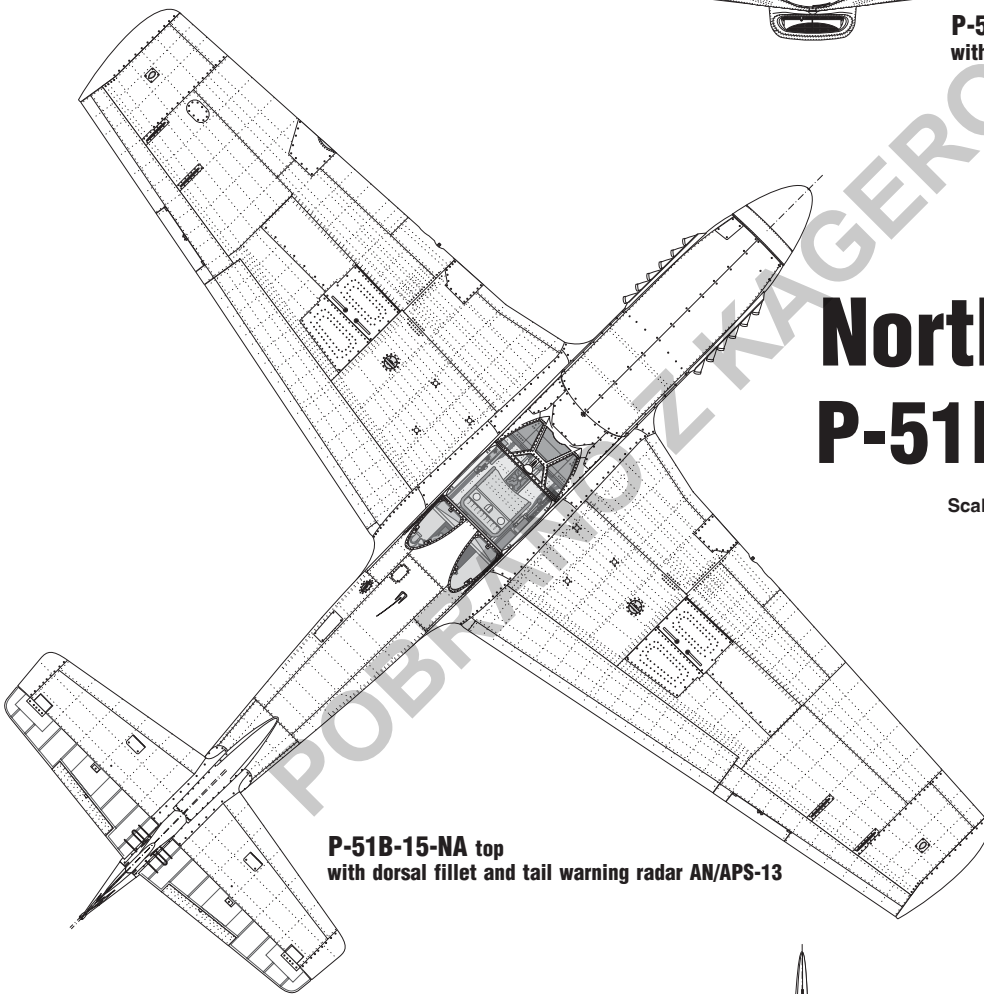




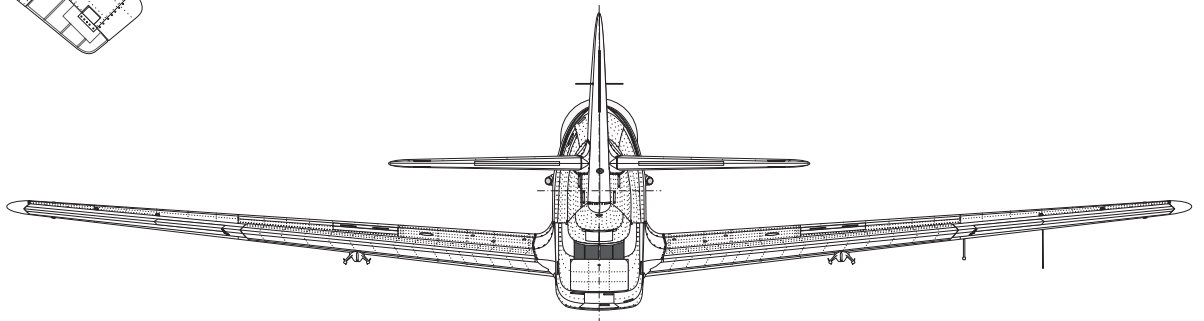
P-51B-15-NA port
with dorsal fillet and tail warning radar AN/APS-13



P-51B-15-NA front
with dorsal fillet and tail warning radar AN/APS-13



P-51B-15-NA top
with dorsal fillet and tail warning radar AN/APS-13



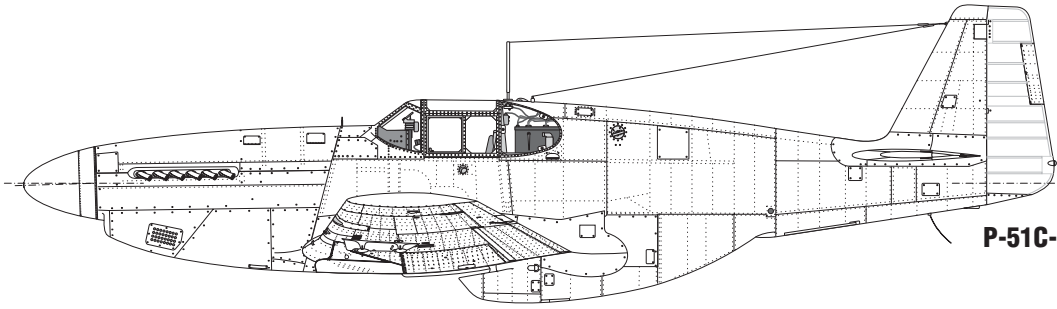
P-51B-15-NA rear
with dorsal fillet and tail warning radar AN/APS-13

North American P-51B/C Mustang

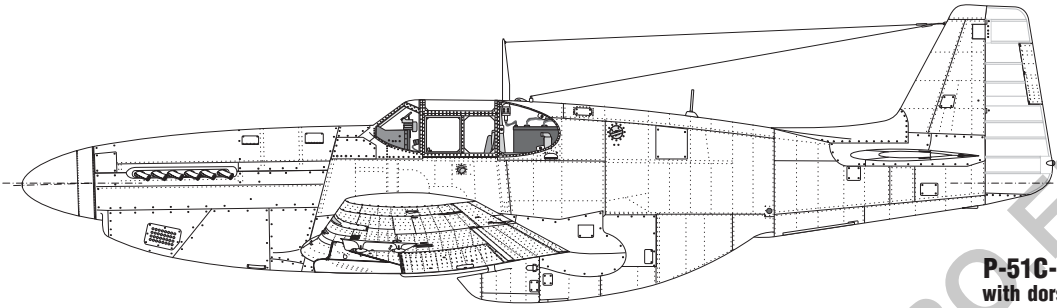
Scale drawings by: Mariusz Łukasik

Arkusz/Sheet 05

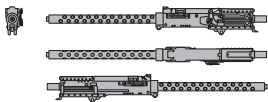




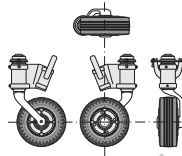
P-51C-5-NT port



P-51C-10-NT port
with dorsal fillet and D/F loop antenna



Colt Browning M2 (MG.53-2) kal.12,7mm
1:48 Scale

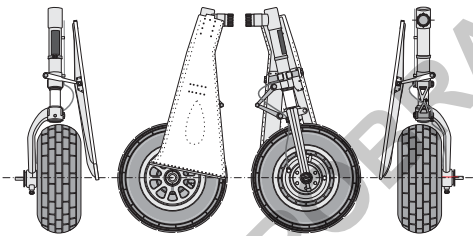


Tail gear
1:48 Scale

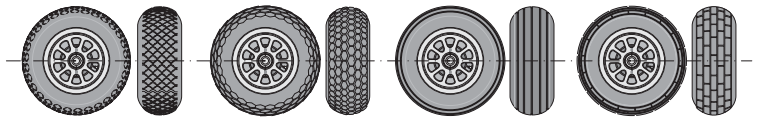
North American P-51B/C Mustang

Scale drawings by: Mariusz Łukasik

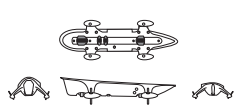
Arkusz/Sheet 06



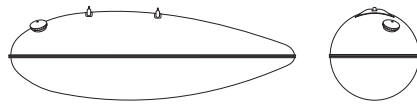
Main left gear
1:48 Scale



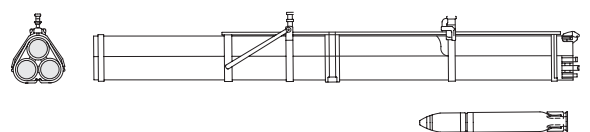
Main wheel tread variations
1:48 Scale



Underwing bomb/drop tank rack
1:48 Scale



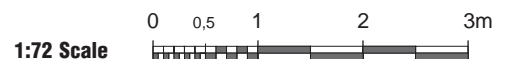
75-gallon drop tank
1:48 Scale



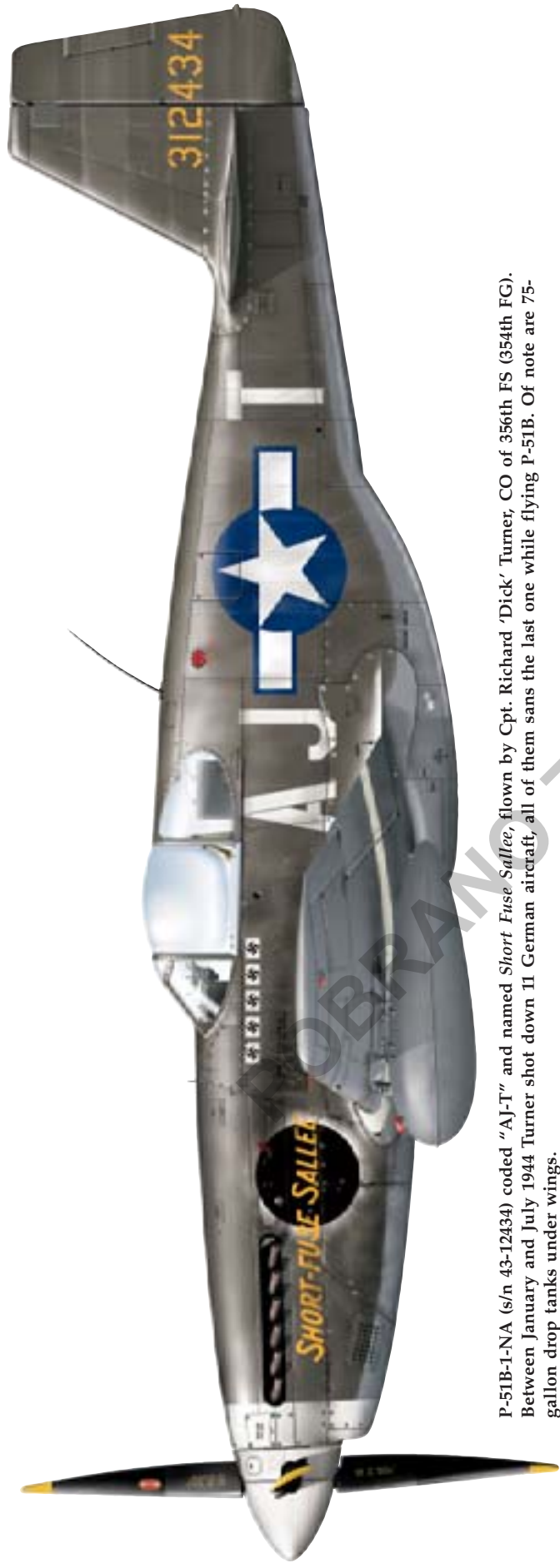
4,5-in. rockets and M10 launcher
1:48 Scale



1:48 Scale



1:72 Scale



P-51B-1-NA (s/n 43-12434) coded "AJ-T" and named *Short Fuse Sallee*, flown by Cpt. Richard 'Dick' Turner, CO of 356th FS (354th FG). Between January and July 1944 Turner shot down 11 German aircraft, all of them sans the last one while flying P-51B. Of note are 75-gallon drop tanks under wings.

P-51B-1-NA (n/s 43-12434) o kodzie bocznym „AJ-T” i imieniu *Short Fuse Sallee*, na którym latał Cpt. Richard „Dick” Turner, dowódca 356. FS ze składu 354. FG. Pomiędzy styczniem a lipcem 1944 roku Turner zestrzelił 11 samolotów, w tym wszystkie oprócz ostatniego latając na P-51B. Pod skrzydłami widoczne odrzucane zbiorniki na 75 galonów (284 litry) paliwa.



Painted by Janusz Świątłoni

P-51B-10-NA (s/n 43-7142) coded "OS-A" and named *Available Jones 5th*, flown by Maj. Edward Szaniawski, CO of 357th FS (355th FG). He was credited with three aerial victories. On 19th May 1944 Szaniawski was shot down in this aircraft by Flak while strafing an airfield at Diepholz and ended up as a POW.

P-51B-10-NA (n/s 43-7142) o kodzie bocznym „OS-A” i imieniu *Available Jones 5th*, na którym latał Maj. Edward Szaniawski, dowódca 357. FS ze składu 355. FG. Szaniawski miał na swoim koncie trzy zestrzelenia. Lecąc na tym samolocie 19 maja 1944 roku, w trakcie ataku na lotnisko w Diepholz został zestrzelony przez obronę przeciwlotniczą i dostał się do niewoli.



Painted by Janusz Świątkoń

P-51B-15-NA (s/n 42-106933) coded "5Q-G" and named *Bonny Bea*, flown by Cpt. Lee 'Dutch' Eisenhart of 504th FS (339th FG). When the Olive-Drab camouflage was discontinued and the aircraft were left in their Natural Metal Finish, the color of identity markings on wingroots and tails was changed from white to black. Of note are partial 'invasion stripes' visible on the underside of the fuselage.

P-51B-15-NA (n/s 42-106933) o kodzie bocznym „5Q-G” i imieniu *Bonny Bea*, na którym latał Cpt. Lee „Dutch” Eisenhart z 504. FS (339. FG). Po zaprzestaniu stosowania oliwkowo-zielonego kamuflażu i pozostawieniu samolotów w naturalnym kolorze aluminium, białe pasy identyfikacyjne na skrzydłach i ogonie zastąpiono czarnymi. Na spodzie kadłuba widoczne cząstkowe „pasy inwazyjne”.



P-51B coded "37" and named *Stinky II* of 332nd FG. Regrettably, in case of many fighters operated by the 15th AF serial numbers are unknown.

P-51B o kodzie bocznym „37” i imieniu *Stinky II* z 332. FG. W przypadku większości myśliwców ze składu amerykańskiej 15. Armii Powietrznej numery seryjne samolotów są niestety nieznane.



P-51B coded "HL-B" and named *Nightshade*, flown by Maj. James Thorsen, CO of 308th FS, 31st FG. Thorsen was credited with two aerial victories. *Nightshade* refers to the name of a poisonous plant.

P-51B o kodzie bocznym „HL-B” i imieniu *Nightshade*, na którym latał Maj. James Thorsen, dowódca 308. FS ze składu 31. FG. Thorsen miał na koncie dwa zestrzelenia. Imię samolotu pochodzi od nazwy gatunku trującej rośliny.



Painted by Janusz Świątłoni

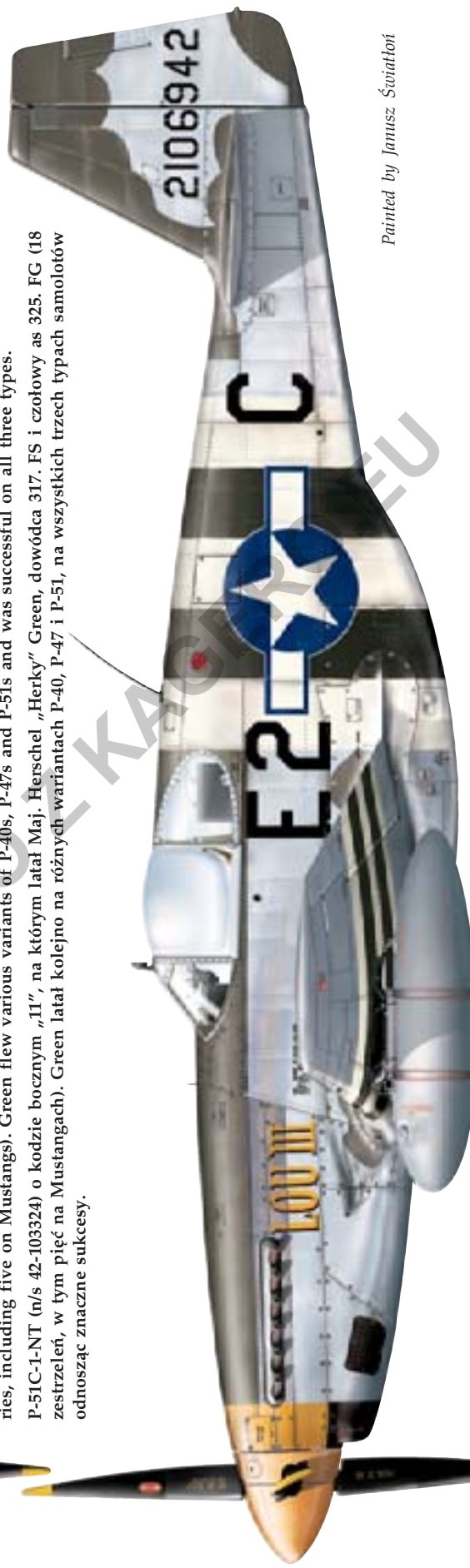
P-51B-7-NA (s/n 43-6957) coded "QP-M" and named *Turnip Termite*, flown by Lt. Frank Speer of 334th FS (4th FG). On 29th May 1944 Speer was shot down by Flak while strafing an airfield near Stargard and was taken prisoner. He eventually escaped from POW camp. Of note is the overpainted white recognition band on the fin and rudder. From 23rd March 1944 it was discontinued on P-51s due to its effect of breaking up the outline of the vertical tail, a distinctive recognition feature.

P-51B-7-NA (n/s 43-6957) o kodzie bocznym „QP-M” i imieniu *Turnip Termite*, na którym latał Lt. Frank Speer z 334. FS (4. FG). 29 maja 1944 roku Speer został ze-strzelony przez Flak w czasie ataku na lotnisko Luftwaffe w rejonie Stargardu i dostał się do niewoli. Uciekł z obozu jenieckiego. Zwraca uwagę zamalowany biały pas na ogonie. 23 marca 1944 roku wydano rozkaz usunięcia ich, gdyż uznano, że optycznie zniekształcają charakterystyczny, kanciasty statecznik pionowy P-51.



P-51C-1-NT (s/n 42-103324) coded "11", flown by Maj. Herschel 'Herky' Green, CO of 317th FS and the ranking ace of 325th FG (18 victories, including five on Mustangs). Green flew various variants of P-40s, P-47s and P-51s and was successful on all three types.

P-51C-1-NT (n/s 42-103324) o kodzie bocznym „11”, na którym latał Maj. Herschel „Herky” Green, dowódca 317. FS i czołowy as 325. FG (18 zestrzeleń, w tym pięć na Mustangach). Green latał kolejno na różnych wariantach P-40, P-47 i P-51, na wszystkich trzech typach samolotów odnosząc znaczne sukcesy.



Painted by Janusz Świątłoni

P-51B-15-NA (s/n 42-106942) coded "E2-C" and named Lou III, flown by CO of 361st FG, Col. Thomas Christian. The aircraft carries code letters of 375th FS. Of note is the 108-gallon auxiliary fuel tank under wing. The aircraft features full set of 'invasion stripes' and Malcolm Hood canopy. Col. Christian, a veteran of the air war over the South Pacific, was killed in action on 12th August 1944 while dive-bombing marshalling yards in Arras, France.

P-51B-15-NA (n/s 42-106942) o kodzie bocznym „E2-C” i imieniu Lou III, na którym latał dowódca 361. FG, Col. Thomas Christian. Samolot posiada oznaczenia kodowe 375. FS. Pod skrzydłem widoczny zbiornik na 108 galonów (409 litrów) paliwa. Samolot posiada pełny zestaw czarno-białych „pasów inwazyjnych” i owiewkę typu Malcolm Hood. Col. Christian, weteran wojny na Pacyfiku, zginął 12 sierpnia 1944 roku podczas ataku bombowego na stację rozrządową w Arras.



P-51B-15-NA (s/n 43-24823) coded „B6-O” and named Berlin Express, which was flown by Lt. William B. Overstreet of 363rd FS (357th FG). It was a former mount of Cpt. Clarence Anderson, one of the 357th's top-scoring aces, who had named it Old Crow (one of a couple of his P-51Bs which carried that name). Lt. Overstreet scored a total of 2.25 aerial victories.

The aircraft is fitted with the clear-vision canopy known as the Malcolm Hood.

P-51B-15-NA (n/s 43-24823) o kodzie bocznym „B6-O” i imieniu Berlin Express, na którym latał Lt. William B. Overstreet z 363. FS (357. FG). Wcześniej używał go Cpt. Clarence Anderson, jeden z czołowych asów 357. FG. Samolot nosi wówczas nazwę Old Crow (jeden z kilku P-51B Andersona o tym imieniu). Overstreet zdobył ogółem 2,25 zwycięstwa powietrzne. Samolot jest wyposażony w ulepszoną owiewkę typu Malcolm Hood.



Painted by Janusz Cewiański

ISBN 978-83-60445-29-7



9 788360 445297

Cena detaliczna
19,99 zł (0% VAT)