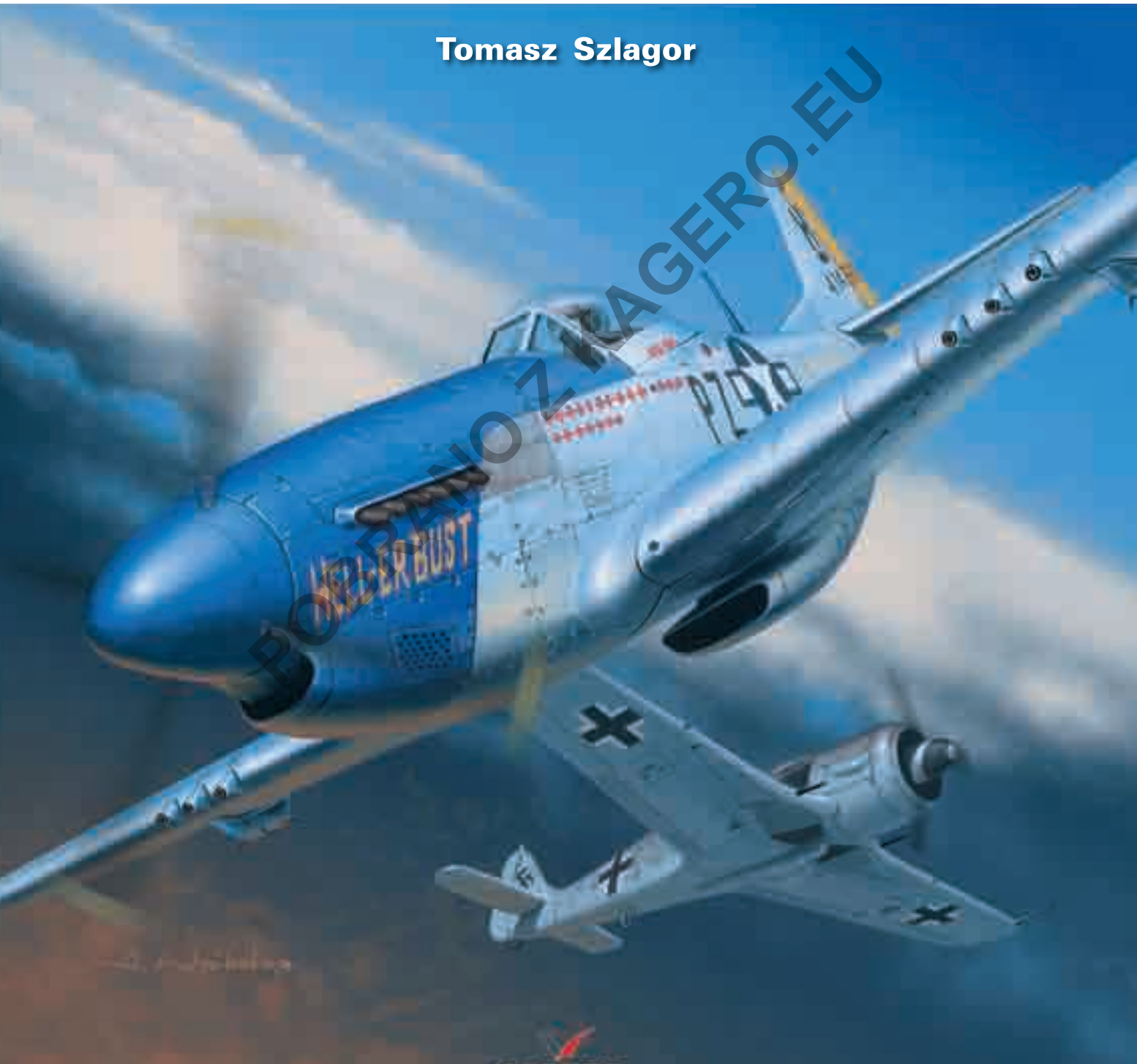


# P-51D/K

## Mustangi nad III Rzeszą

Tomasz Szlagor



Tomasz Szlagor

# P-51D/K

## Mustangi nad III Rzeszą



# Spis treści

Wstęp .....	3
Little Friends .....	7
P-51D .....	8
Sturmbocki, Wunderwaffe, długonose Focke-Wulfy i Szwajcarzy .....	19
Odrzutowce, Jabo, Mistele i Rosjanie .....	62
Spalona ziemia .....	74
«Asy w jeden dzień» (5 zestrzeleń podczas jednej misji) z 8. i 9. AF.....	77
Przypisy .....	77
Bibliografia .....	78
Załączniki .....	79

---

## Podziękowania:

*Autor pragnie serdecznie podziękować następującym osobom, które użyczyły swoich archiwów zdjęciowych lub też w inny sposób pomogły stworzyć niniejszą książkę: Jim Anderson, Stuart Burling, James Crow, Mark Degan, Nathan Howland, Timothy Kirkup, William Marshall (historyk 355. Grupy Myśliwskiej), Merle Olmsted (historyk 357. Grupy Myśliwskiej), Peter Randall, Sam Sox Jr (352nd Fighter Group Association), Leszek A. Wieliczko oraz Bruce Zigler (4th Fighter Group Association).*

---

P-51D/K – Mustangi nad III Rzeszą • Tomasz Szlagor

Wydanie pierwsze • LUBLIN 2008

ISBN 978-83-60445-32-7

© Wszystkie prawa zastrzeżone. All rights reserved. Wykorzystywanie fragmentów tej książki do przedruków w gazetach i czasopismach, 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 Świątłoń

Plany modelarskie: Mariusz Łukasik

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, www.kagero.pl



P-51D-20-NA (n/s 44-72437) o kodzie bocznym „6N-C” i imieniu *Pauline*, na którym latał Lt. Col. Joseph L. Thury, dowódca 505. FS ze składu 339. FG. Thury dołączył do jednostki w sierpniu 1943 roku i wysłużył w niej dwie tury bojowe. W tym czasie zniszczył trzy samoloty Luftwaffe w powietrzu i aż 25,5 na ziemi. Elementami szybkiej identyfikacji, wspólnymi dla całej 339. FG, był kołpak śmigła w biało-czerwono-białe pasy i szachownica wokół przedniej części okapotowania silnika w tych samych kolorach.

P-51D-20-NA (s/n 44-72437) coded “6N-C” and named *Pauline*, flown by Lt. Col. Joseph L. Thury, CO of 505th FS (339th FG). Thury joined the group in August 1943 and served with it his two operational tours. During that time he was credited with three air victories and as many as 25.5 ground victories. The 339th FG’s Mustangs sported white-red-white ringed spinners, and red-white checkerboard band around front cowling. (*Crow*)

**B**ył 14 stycznia 1945 roku. Korzystając z wyjątkowo dobrych warunków pogodowych nad kontynentem, 911 ciężkich bombowców amerykańskiej 8. Armii Powietrznej (8. AF), lecących w osłonie 860 myśliwców, wyruszyło z Anglii bombardować wiadukty kolejowe, składy paliwa, rafinerie i zakłady przemysłu naftowego na terenie III Rzeszy. Derben, położone na zachód od Berlina, gdzie według meldunków wywiadu Niemcy składowali 180 000 ton paliwa, było celem Latających Fortec z 13. Skrzydła Bombowego. Ich eskortę stanowiło 58 Mustangów 357. FG (Grupy Myśliwskiej). Prowadził je dowódca jednostki Col. Irwin Dregne. Dwudziestodwuletni Capt. Leonard „Kit” Carson, dowódca sekcji czterech samolotów z 362. FS (Dywizjonu Myśliwskiego), był czołowym asem grupy. Tego dnia pilotował P-51K-5-NT (n/s 44-11622) o kodzie bocznym „G4-C” i imieniu *Nooky Booky IV*:

„Ponad 30 minut po tym, jak dołączyliśmy do bombowców, z kierunku na Brandenburg nadleciała formacja myśliwców. Strugi smug kondensacyjnych, które zostawiały za sobą, były widoczne z daleka. Niemcy, utrzymując pułap 32 000 stóp [9750 m], zachodzili nas od strony słońca.

Przełączam się na zbiorniki wewnętrzne, uderzam w czerwony przycisk na szczycie drążka sterowego i odrzucam dodatkowe zbiorniki podskrzydłowe; 116 takich zbiorników, ciekąc paliwem z przerwanych połączeń, ulatuje w stratosferę. To preludium do bitwy. Dla załóg Fortec pod nami to był widok, na który czekały. Wiedzieli, że teraz jesteśmy jak napięta sprężyna, gotowi. Odbezpieczam kaemy i fotokarabin. To wszystko zajmuje nie więcej niż pięć sekund.

Zbliżyliśmy się do siebie czołowo z dużą prędkością. Przed sobą mieliśmy około 60 Me 109 na pułapie 32 000 stóp. Pod nimi, na wysokości



28 000 stóp, leciała główna formacja uderzeniowa, złożona z 60 Fw 190. Focke-Wulfy rozciągnęły szyk, lecąc szeregami po sześć do ośmiu maszyn obok siebie, skrzydło w skrzydło, kilka szeregów jeden za drugim. Mieli nad nami przewagę 2:1. Mój dywizjon i drugi na lewej flance uderzył od czoła na Fw 190. W tym czasie Col. Dregne z trzecim dywizjonem wpadł pomiędzy Me 109 górnej osłony. Czas i miejsce naszego ataku były wybrane idealnie, ale i tak nie byliśmy w stanie zapobiec pierwszemu natarciu. Tylko ściana z betonu zatrzymałaby taką szarżę.

'Hot Shot Charlie' [skrzydłowy Carsona, 2/Lt. John F. Duncan – przyp. aut.] usunął się w prawo, na odległość równą czterem rozpiętościom skrzydeł Mustanga. W ten sposób mógł mnie widzieć kątem oka bez odrywania wzroku od nadlatujących Fw 190. Czekał na mój pierwszy

ruch. Obaj jednocześnie otworzyliśmy ogień na pół sekundy przed tym, jak minęła nas pierwsza tyraliera. Dociskając dźwignię przepustnicy do oporu, wyrwałem ciasnym wirażem w górę, aby zawrócić do ataku od tyłu. Szyk naszych dywizjonów rozsypał się na poszczególne pary, każda złożona z prowadzącego i skrzydłowego.

Doszedłem do Focke-Wulfa na odległość 200 jardów [182 m] i posłałem mu solidną serię. Rozbłyski trafień zamigotały na całej długości kadłuba. Skróciłem dystans do 50 jardów. Nie czas na snajperskie popisy. Tu trzeba zapakować w zad wszystkie sześć kaemów, nacisnąć spust i patrzeć, jak rozlatuje się w kawałki. Znowu oberwał. Przewrócił się na prawe skrzydło i zaczął kręcić serię gwałtownych, niekontrolowanych beczek, buchając kłębam dymu. Ewidentnie nikt już nad nim nie panował. Podciągnąłem wyżej i patrzyłem, jak



Lt. Carroll W. Ofsthun z 363. FS / 357. FG przy swoim P-51D-15-NA (n/s 44-14977) o kodzie bocznym „B6-Y” i imieniu *The Count* („Hrabia”, postać z komiksów drukowanych w pismach „Yank” i „Stars & Stripes”). Kołpak śmigła w czerwono-żółto-czerwone pasy, szachownica wokół przedniej części okapotowania silnika w tych samych kolorach.

Lt. Carroll W. Ofsthun of 363rd FS / 357th FG by his P-51D-15-NA (s/n 44-14977) coded “B6-Y” and named *The Count* (a cartoon character from “Yank” and “Stars & Stripes”). The group markings were red-yellow-red spinners, and red-yellow checkerboard band around front cowling. (Crow)



P-51D-5-NA (n/s 44-13352) o kodzie bocznym „QP-Z”, na którym latał Capt. Joseph L. Lang z 334. FS, jeden z asów 4. FG (7,83 zestrzelenia). Samolot w pełnych „pasach inwazyjnych”, co datuje zdjęcie na czerwiec 1944 roku. Kołpak śmigła i pas wokół przedniej części okapotowania silnika czerwone (elementy wspólne dla całej grupy). Capt. Lang zginął 14 października 1944 roku, zestrzelony przez Me 109 w rejonie Mannheim.

P-51D-5-NA (s/n 44-13352) coded “QP-Z”, flown by Capt. Joseph L. Lang of 334th FS, one of 4th FG’s aces (credited with 7.83 air victories). The aircraft carries full ‘invasion stripes’, which dates the photograph to June 1944. The group markings were red spinners and cowl bands. Capt. Lang was shot down and killed by Me 109s in Mannheim area on 14th October 1944. (via Bruce Zigler)

spada. Jego pilot nie wyskoczył, nawet nie odrzucił owiewki.

Duncan i ja skierowaliśmy się w stronę naszych bombowców. Wtedy dojrzałem z tyłu kolejną grupę 20 do 30 Focke-Wulfów. Dołączył do nas jeszcze jeden P-51, więc teraz byliśmy w trójkę. Wykonaliśmy zwrot w ich kierunku. Tylko tyle mogliśmy zrobić, żeby rozbić ich szyk. Strzelaliśmy w przelocie, ale bez widocznego skutku. Opuściłem o parę stopni podskrzydłowe kłapy. Na pełnej mocy silnika i przy maksymalnym przeciążeniu, jakie mogłem wytrzymać, około 5-6 g, zawiąłem o 180 stopni. Otworzyłem ogień z 300 jardów, trafiając najbliższego Fw 190, który właśnie zawracał w moją stronę. Jego pilot najwyraźniej za ostro docisnął drążek do siebie. Focke-Wulf wykręcił kilka szybkich beczek i zatrzymał się grzbietem do dołu, z podkadłubowym zbiornikiem

sterczącym w górę. W tej pozycji dostał ode mnie serię. Z jego skrzydeł i kadłuba posypały się kawałki poszycia, a z wnętrza zaczął wydobywać się dym. Półbeczką umknął w dół. Ściągałem go aż do momentu, kiedy zobaczyłem, jak uderza o ziemię pod płaskim kątem, wzbijając fontannę kurzu. I tym razem pilot nie opuścił kokpitu. Byłem teraz sam. Duncan i drugi pilot polowali na własną rękę. Tak to się dzieje przy dużych starciach myśliwców; szybko rozpadają się na 40-50 pojedynków. Później dowiedziałem się, że w innym kącie nieba Duncan zestrzelił dwa Fw 190.

Wspiąłem się na wysokość 14 000 stóp. Wtedy spostrzegłem pode mną dwa Me 109. Po spiralach na kołpakach śmigieł poznałem, że należały do Jagdgeschwader 300, pułku z Sił Powietrznych Obrony Rzeszy, stacjonującego w rejonie Berlina. Ich piloci nie zauważyli mnie. Zaszedłem je od



P-51D-5-NA (n/s 44-13586) o kodzie bocznym „C5-T” i imieniu *Hurry Home Honey*, na którym latał Maj. Richard A. „Pete” Peterson z 364. FS / 357. FG. Zwraca uwagę brak płetwy grzbietowej, instalowanej fabrycznie u nasady statecznika pionowego od wersji D-10-NA (rekompensowała niewielką utratę stateczności kierunkowej po obniżeniu grzbietu kadłuba za kokpitem). Na górnych powierzchniach oliwkowozielony kamuflaż, wprowadzony na krótko latem 1944 roku. Maj. Peterson był jednym z czołowych asów 357. FG, z 15,5 zestrzeleniami na koncie.

P-51D-5-NA (s/n 44-13586) coded “C5-T” and named *Hurry Home Honey*, the regular mount of Maj. Richard A. ‘Pete’ Peterson of 364th FS / 357th FG. Noteworthy is the lack of the dorsal fin fillet. Subsequent sub-versions of the P-51D were fitted with the fillet, just ahead of the rudder, to compensate for some loss of directional stability (it was also retrofitted to operational aircraft as a field modification kit). Of further interest is green camouflage, field-applied during summer of 1944. Maj. Peterson was a triple ace with 15.5 air victories to his credit. (via Merle Olmsted)

tyłu i wygarnąłem do pierwszego z brzegu. Oba wykonały gwałtowny unik, schodząc z linii ognia. Wykorzystałem nagromadzoną prędkość, by odbić w górę i odzyskać przewagę wysokości. Me 109 utworzyły ciasny, obronny krąg, tzw. *Lufbery Circle*. Trzymałem się na zewnątrz kręgu. Uderzyłem na nie atakując od czoła, ale spudłowałem. Przez moment zobaczyłem przed sobą lufę działka, wystającą z kołpaka Me 109. Była wielka jak rura od zlewozmywaka.

Prowadzący niemieckiej pary wyłamał się z kręgu i zanurkował w stronę ziemi. Kiedy jego skrzydłowy podążył jego śladem, rzuciłem się za nim. Nagle lecący bliżej mnie Messerschmitt podciągnął stromo w górę. Wytracając prędkość, prawie zawisł nieruchomo w powietrzu. To była stara sztuczka. Miał nadzieję, że to ja znajdę się z przodu, a on za mną, w pozycji do strzału. Nie zwalniając, nacisnąłem spust, aż znalazłem się w odległości 40-50 jardów. Byłem tak blisko, że Me 109 dosłownie wypełnił cały wiatrochron. Widziałem, jak wystrzelone przeze mnie pociski pokrywają cały jego kadłub. Wyciągnąłem do góry

wiedząc, że z powodu utraty prędkości nie będzie mógł podążyć za mną. Spoglądając przez lewe ramię widziałem, jak z rozerwaną chłodnicą opada gwałtownym korkociągiem ku ziemi. I tym razem nie miałem wątpliwości, że trafiłem pilota. Tak zakończyło się dla mnie to starcie – dwa Fw 190 i jeden Me 109. Zużyłem 1050 półcalowych pocisków. Tego dnia nasza grupa zaliczyła na swoje konto 57,5 zwycięstwa. To rekord sił powietrznych USA, nie pobity do dnia dzisiejszego<sup>1</sup>.

Faktycznie pilotom 357. FG pozytywnie zwerifikowano 55 i pół zwycięstwa w powietrzu (jedno zespołowo z 20. FG) oraz jeden samolot zniszczony na ziemi<sup>2</sup>. Straty własne 357. FG ograniczyły się do czterech samolotów i trzech pilotów (wszyscy trzej trafili do niewoli). Do końca wojny 357. FG zdobyła najwięcej zestrzeleń ze wszystkich jednostek Mustangów walczących nad Europą. W kwietniu 1945 roku Leonard Carson, awansowany do stopnia majora, przejął dowodzenie 362. FS. Wojnę zakończył z wynikiem 18,5 samolotów Luftwaffe zniszczonych w powietrzu i 3,5 na ziemi.



# Little Friends

**D**ebiut amerykańskich Mustangów nad Europą w grudniu 1943 roku stanowił długo oczekiwany przełom w zmaganiach o panowanie nad przestrzenią powietrzną III Rzeszy<sup>3</sup>. USAAF rozpoczął dzienną ofensywę bombową przeciwko logistycznemu i przemysłowemu zapleczu Niemiec jeszcze w sierpniu 1942 roku. Straty ponoszone przez pozbawione eskorty bombardowce obu amerykańskich strategicznych armii powietrznych w Europie – stacjonującej w Anglii 8. AF i operującej z Włoch (od listopada 1943 roku) 15. AF – były jednak trudne do zaakceptowania. Co gorsza, cel realizowanej od połowy 1943 roku operacji „Pointblank” – zniszczenie Luftwaffe poprzez naloty na ośrodki przemysłu lotniczego – okazał się niewykonalny. Niemcy bardzo skutecznie rozproszyli swoją produkcję lotniczą, przenosząc ją z 27 do aż 729 zakładów. Liczba montowanych w Niemczech myśliwców, zamiast maleć, rosła. Od wiosny do końca 1944 roku potroiła się, osiągając we wrześniu rekordową liczbę 3000 maszyn miesięcznie. Stało się oczywiste, że jeśli JagdwaFFE – niemieckie lotnictwo myśliwskie – ma zostać pokonane, to należy sprowokować je do serii decydujących bitew i zniszczyć w powietrzu. To było zadanie dla myśliwców eskortowych, potocznie zwanych przez załogi ciężkich bombardowców *little friends* (ang. „mali przyjaciele”). Tym razem bombardowce miały odegrać rolę przynęty. W praktyce nie było to jednak takie łatwe. Siły JagdwaFFE sukcesywnie wycofywały się w głąb III Rzeszy, poza zasięg większości alianckich myśliwców. Mustang był w zasadzie jedynym samolotem w arsenale aliantów, którego osiągi i promień działania pozwalały na podjęcie się tego zadania. Jeszcze wiosną 1944 roku do użycia weszły podskrzydłowe, odrzucane zbiorniki na 108 galonów (409 litrów) paliwa. Po obładowaniu dodatkowym paliwem (pełny zbiornik na 108 galonów ważył ok. 700 funtów, czyli ponad 300 kg), promień działania Mustangów zwiększył się do ok. 1000 mil (1600 km). Ich zasięg był wystarczająco duży, by w trakcie realizowanej latem 1944 roku operacji „Frantic” – lotów wahadłowych do Związku Radzieckiego – startować z Anglii i lądować na Ukrainie. Niemcy docenili zagrożenie ze strony amerykańskich nalotów strategicznych, ściągając z innych frontów kolejne jednostki myśliwskie do obrony Rzeszy.

Kiedy w marcu 1944 roku Amerykanie zorganizowali serię wypraw bombowych nad Berlin, a w połowie maja celem ich bombardowań stały się rafinerie, wojna o panowanie na niebie nad III Rzeszą weszła w decydującą fazę.

Po rozpoczęciu inwazji na Normandię 6 czerwca 1944 roku, wszystkie jednostki RAF i USAAF stacjonujące w Anglii (ok. 3000 samych myśliwców), w tym Mustangi 8. AF, skierowano nad Francję. W tym czasie, w celu odciążenia „frontu inwazyjnego” i związania sił JagdwaFFE w swoim rejonie operacyjnym, 15. AF atakowała m.in. cele w południowych Niemczech. Podczas tych misji 15. AF musiała odpierać ataki nie tylko jednostek *Reichsverteidigung* (Obrony Rzeszy), ale również włoskich i niemieckich myśliwców stacjonujących na terenie północnych Włoch. To nieraz zmuszało samoloty eskorty do angażowania się w walkę dużo wcześniej niż to planowano. Tak było 9 czerwca 1944 roku, kiedy 500 Liberatorów i Latających Fortec wzięło na cel m.in. lotniska w Oberpfaffenhofen i Weßling niedaleko Monachium. Dla eskortujących bombardowce 31. i 52. FG, które na Mustangach latały od kwietnia, była to pierwsza wyprawa nad Niemcy. O ile 31. FG nie napotkała po drodze przeciwnika, piloci 52. FG nie mogli narzekać na brak wrażeń. Grupa miała przejąć eskortę bombardowców dopiero nad Traunstein w Bawarii i odprowadzić je nad cel. Jednak już nad Udine we Włoszech Mustangi 52. FG napotkały formację B-24 atakowaną przez myśliwce (m.in. z JG 77). Z 55 maszyn, które tego dnia 52. FG wystawiła do lotu, 16 zrzuciło podskrzydłowe zbiorniki i ruszyło do ataku. Pozostałe 29 po dotarciu w rejon celu stoczyło walkę z jedno- i dwusilnikowymi myśliwcami (odpowiednio, z JG 302 i ZG 1). Łączny wynik działań 52. FG tego dnia wyniósł 15 zestrzeleń, bez strat własnych. Był to fenomenalny wynik jak na jednostkę 15. AF, która rzadko kiedy brała udział w wielkich bitwach powietrznych, jak te, które 8. AF toczyła z Luftwaffe nad północno-zachodnią Europą.

Tydzień później, 17 czerwca 1944 roku, w bazie 31. FG w San Severo wylądowały pierwsze P-51D. W ciągu następnych tygodni kilkusobowe grupy pilotów przerzucały z Afryki Północnej do Włoch kolejne maszyny. Pierwszym dywizyjnym myśliwskim 15. AF wyposażonym w nowy wariant Mustanga był 307. FS ze składu 31. FG.



# P-51D

**C**hociaż sukces P-51B/C w roli myśliwca eskortowego dalekiego zasięgu był niezaprzeczalny, doświadczenia z pierwszych miesięcy służby operacyjnej ujawniły szereg problemów technicznych, typowych dla wczesnych serii produkcyjnych. Do najpoważniejszych należały notoryczne zacięcia skrzydłowych kaemów, wycieki oleju i glikolu oraz nierówno pracujące silniki. W tym czasie w zakładach North American Aviation, gdzie zaprojektowano i budowano Mustangi, trwały już prace nad następcą P-51B/C, który otrzy-

mał oznaczenie P-51D. Jeden z seryjnych egzemplarzy P-51B (n/s 43-12102) zmodyfikowano poprzez obniżenie tylnej części kadłuba za kokpitem. Dzięki temu stało się możliwe zamontowanie odsuwanej do tyłu (zamiast otwieranej na bok) owiewki. To rozwiązanie, w połączeniu z zastosowaniem jednoczęściowej, nie dzielonej wspornikami owiewki, dało fenomenalne pole widzenia z kokpitu. Przebudowany Mustang wykonał pierwszy lot 17 listopada 1943 roku. Za jego sterami usiadł Bob Chilton, główny oblatywacz zakładów NAA.



P-51B-1-NA (n/s 43-12102), przebudowany w zakładach North American Aviation na prototyp P-51D, podczas oblotu. Za sterami pilot-oblatywacz Bob Chilton.

P-51B-1-NA (s/n 43-12102), turned by the North American Aviation into the P-51D prototype, being test-flown by the NAA chief test-pilot Bob Chilton. (USAF)



P-51D (n/s nieznaný) o numerze bocznym „39” i imieniu *Miss Cathie*, na którym latał Lt. David E. Ambrose z 317. FS / 325. FG.  
 P-51D (s/n unknown) coded “39” and named *Miss Cathie*, flown by Lt. David E. Ambrose of 317th FS / 325th FG. (Crow)

W późniejszych wariantach produkcyjnych (od P-51D-10-NA) u nasady statecznika pionowego instalowano płetwę grzbietową, by zrekompensować niewielką utratę stateczności kierunkowej. W lutym 1945 roku wprowadzono kryte blachą stery wysokości. Gotowy do walki P-51D, wyposażony w dwa odrzucane, podskrzydłowe zbiorniki na 108 galonów paliwa każdy, ważył ponad 11 600 funtów (ok. 5260 kg).

W następnej kolejności wzmocniono uzbrojenie z czterech do sześciu skrzydłowych, ciężkich karabinów maszynowych Browning M2 kalibru pół cala (12,7 mm). Zapas amunicji wynosił 270 naboju dla zewnętrznej i środkowej pary oraz 400 dla wewnętrznej. Ciężka skrzydła P-51D została nieznacznie powiększona u jego podstawy, przy krawędzi natarcia. Innymi słowy, w tym miejscu skrzydło było szersze niż w wersji P-51B/C. To ta modyfikacja prawdopodobnie stała się źródłem rozpowszechnionego i mylnego przekonania, jakoby skrzydło P-51D było „grubsze”. Łoża karabinów maszynowych w P-51D mogły zostać umieszczone wewnątrz skrzydła prostopadłe (a nie pod kątem, jak w P-51B/C) dzięki przeprojektowaniu systemu zasilania amunicją, a nie z powodu pogrubienia skrzydła, którego profil nie zmienił się. Nowy sposób doprowadzenia taśm amunicyjnych do zamków kaemów, bez charakterystycznego dla P-51B/C ostrego „zakrętu” taśmy, wyeliminował problem zacięć.

P-51D był napędzany tym samym silnikiem, co P-51B/C późnych serii produkcyjnych. Był to rzędowy, dwunastocylindrowy Packard Merlin V-1650-7 o pojemności 1649 cali sześciennych,

mocy startowej 1490 hp i maksymalnej mocy (przy awaryjnym doładowaniu) 1720 hp. Prędkość maksymalna P-51D, w porównaniu z P-51B/C, nieznacznie spadła, z 440 mil na godzinę (708 km/h) do 437 mil na godzinę (703 km/h) na pułapie 25 000 stóp. W praktyce o faktycznej prędkości maksymalnej każdego samolotu decydował resurs jego silnika i kondycja techniczna całego samolotu (a nawet np. to, ile farby miał na sobie). P-51D zastąpił swojego poprzednika na linii produkcyjnej zakładów w Inglewood w marcu 1944 roku.

Olbrzymie tempo produkcji sprawiło, że firma Hamilton Standard, w tym okresie wiodący producent śmigieł, nie nadążała za zapotrzebowaniem. Alternatywnym rozwiązaniem było zastosowanie śmigła Aeroproducts. Tak powstała wersja P-51K, wyprodukowana w ilości 1337 egzemplarzy. Pierwsze egzemplarze trafiły do jednostek 8. AF w styczniu 1945 roku. P-51K nie cieszył się wielką popularnością. Stalowe, wydrążone w środku łopaty śmigła Aeroproducts (w przeciwieństwie do pełnych, aluminiowych łopat śmigła Hamilton Standard) powodowały nadmierną wibrację. Z tego powodu aż 19% produkcji zostało odrzucone na etapie odbioru technicznego. Większość P-51K trafiła, na mocy ustawy Lend-Lease, do jednostek brytyjskich i australijskich.

Wczesnym latem 1944 roku tury operacyjne wielu pierwszych asów 8. AF właśnie dobiegły końca. W tym gronie znalazł się Capt. Clarence „Bud” Anderson z 357. FG, który tak wspominał pojawienie się P-51D: „W dalszym ciągu amunicji wystarczyło na mniej niż pół minuty ciągłego ognia. Teraz jednak, mając do dyspozycji sześć

kaemów, z których każdy strzelał z prędkością 800 pocisków na minutę, mogliśmy trafić przeciwnika 81 razy na sekundę, zamiast 54. Siła ognia wzrosła więc o połowę. Wersja D pojawiła się późną wiosną 1944 roku. Na P-51D zacząłem latać dopiero po powrocie z urlopu [podczas drugiej tury bojowej, od października 1944 roku – przyp. aut.]. Mogłem załatwić sobie takiego już w maju, ale mój wcześniejszy Mustang w wersji B spisywał się tak dobrze, że zamiast docierać nowy samolot, wolałem zostać przy tym, którego miałem”<sup>4</sup>.

Kolejną innowacją, wprowadzoną w trakcie produkcji P-51D (od wariantu D-20-NA), był żyroskopowy celownik K-14, szybko ochrzczony wymownym przydomkiem *ace maker*. Chociaż do powszechnego użytku wszedł dopiero w październiku 1944 roku, pierwsze próby bojowe prowadzono już w czerwcu. Ponownie Anderson: „Nasze P-51B były wyposażone w stare celowniki typu N-3B. Ich zasada działania była taka sama, jak w karabinach z czasów I wojny światowej. Tuż za wiatrochronem grubości jednego cala [2,54 cm] znajdowała się cieńsza, również pochylona w stro-



Maj. James „Goody” Goodson, dowódca 336. FS (od marca 1944 roku) ze składu 4. FG. Zestrzelony przez Flak 20 czerwca 1944 roku nad lotniskiem w Neubrandenburg, dostał się do niewoli.

Maj. James ‘Goody’ Goodson, the CO of 336th FS (from March 1944), 4th FG. On 20th June 1944 he was shot down by Flak over Neubrandenburg airfield and made a PoW. (via Bruce Zigler)



P-51D-5-NA (n/s 44-13686) o kodzie bocznym „YF-N” i imieniu *Rugged Rebel III*, na którym latał Capt. Richard M. Dillon z 358. FS / 355. FG. Kołpak śmigła i pas wokół przedniej części okapotowania silnika białe (elementy wspólne dla całej grupy).

P-51D-5-NA (s/n 44-13686) coded “YF-N” and named *Rugged Rebel III*, flown by Capt. Richard M. Dillon of 358th FS / 355th FG. The group markings were white spinners and cowl bands. (via Bill Marshall)

nę pilota, przezroczysta płytką. Na niej, za pomocą małej żarówki wielkości kciuka, wyświetlał się krąg światła z centralnym punktem, wyznaczającym środek kręgu. Nie było w nim nic automatycznego. Odległość do celu i poprawkę trzeba było samemu przeliczać w głowie. N-3B był dość prymitywnym urządzeniem. W czerwcu 1944 roku pojawiły się pierwsze żyroskopowe celowniki K-14. Testowałem jeden z pierwszych egzemplarzy w naszej grupie, strzelając do holowanych celów ćwiczebnych i pisząc instrukcję dla reszty pilotów. K-14, który zaprojektowali Brytyjczycy, był dla myśliwca tym, czym celownik Nordena dla bombowców.

[...] Nowe celowniki były jak żywcem wyjęte z komiksów o Buck’u Rogersie<sup>5</sup>. Wyświetlały centralny punkt otoczony ośmioma małymi rombami. Zadaniem pilota było umieszczenie punktu na samolocie przeciwnika i obramowanie jego sylwetki rombami, które można było oddalać lub przybliżać do centralnego punktu za pomocą pokrętki umieszczonego na dźwigni przepustnicy. Kiedy już cel znalazł się pomiędzy rombami, należało utrzymać go tam przez chwilę. W tym cza-

sie K-14 przeliczał odległość do celu i poprawkę, a następnie przesunął środkową kropkę w miejsce, w które należało wystrzelić”.

Celownik K-14 miał też swoje niedoskonałości. Jak każdy przyrząd oparty na żyroskopie, nie lubił gwałtownych wstrząsów. Z tego powodu okazał się szczególnie skuteczny przeciwko mało doświadczonemu przeciwnikowi, który na widok Mustanga raczej wolał uciekać niż podjąć walkę, co pod koniec 1944 roku stało się niemal normą. Lt. James F. Hinchey z 353. FG wyjaśniał: „K-14 doskonale sprawdzał się podczas pościgu, kiedy przeciwnik znajdował się na wprost lub uciekał po łuku. Jednak przy gwałtownych manewrach, typowych dla klasycznej walki myśliwców, centralny punkt celownika krążył po całym wiatrochronie i trudno było go zgrać z resztą samolotu”<sup>6</sup>. K-14 można było, po zablokowaniu przez pilota żyroskopu, używać jak klasycznego celownika refleksyjnego.

Wkrótce po rozpoczęciu inwazji zadanie wspierania wojsk lądowych pozostawiono lotnictwu taktycznemu, a ciężkie bombowce 8. AF i ich eskorta podjęły na nowo strategiczną ofensywę przeciwko Rzeszy. Do tego czasu siły VIII Fighter





Lt. Col. Roy A. Webb, dowódca 374. FS ze składu 361. FG, i jego pies o imieniu „Sam”.

Lt. Col. Roy A. Webb, the CO of 374th FG (361st FG) and Sam, his dog. (Crow)

Command – części myśliwskiej 8. AF – osiągnęły zakładaną ilość 15 grup (w tym cztery latające na P-38, cztery na P-47 i siedem na P-51). Do końca 1944 roku wszystkie oprócz jednej (56. FG, która zachowała swoje Thunderbolty) sukcesywnie przebrojono na Mustangi. Tymczasem w obozie przeciwnika sytuacja nie wyglądała tak dobrze. Z powodu uwikłania Luftwaffe w walki o Normandię, latem 1944 roku praktycznie tylko były jednostki *Wilde Sau* (jednosilnikowych nocnych myśliwców) i dwusilnikowe Messerschmitty z jednostek „niszczyielskich” (*Zerstörer Geschwadern*) broniły nieba nad Niemcami.

Pierwszy duży nalot wznowionej ofensywy 8. AF zorganizowano 20 czerwca. Celem wyprawy były m.in. rejon Hamburga i Hanoweru. Większość z 340 Mustangów eskorty towarzyszyła Liberatorom nad Police i Ostermoor. Tego dnia Maj. James „Goody” Goodson, dowódca 336. FS ze składu 4. FG, leciał na P-51D (n/s 44-13303) o kodzie bocznym „VF-B”. Był to jeden z pierwszych Mustangów wersji D przydzielonych 4. FG. Goodson równie chętnie, co w powietrzu, tępił Luftwaffe na ziemi. Oprócz 14 zestrzeleń miał na swoim koncie 15 samolotów zniszczonych na lotniskach. Kiedy po odprowadzeniu B-24 nad wschodnie rubieże Rzeszy nadeszła pora powrotu, Goodson postanowił sam poszukać przeciwnika:

„Wokół bombowców nic się nie działo. Po chwili od zachodu nadleciała inna grupa, by nas zmienić. Doszedłem do wniosku, że naszą jedyną szansą na odnalezienie niemieckich myśliwców będzie zejście nad ziemię i przeszukanie lotnisk, do których nikt jeszcze nie dotarł. Opuściliśmy

bombowce, które pod osłoną naszych zmienników właśnie kierowały się w stronę Anglii.

Z wysokości ok. 20 000 stóp dostrzegłem, daleko poniżej i ledwo widoczne na tle ziemi, zmierzające na północ myśliwce. Przewrotem przez skrzydło pomknąłem stromo w dół na ich spotkanie. Nie spuszczałem z nich wzroku, tylko co jakiś czas rzucałem szybkie spojrzenia do tyłu. Upewniałem się, że miejsce lecących za mną Mustangów nie zajął w międzyczasie ktoś inny! Jako że zanurkowałem pierwszy i pod większym kątem niż moi podwładni, wysforowałem się daleko do przodu i błyskawicznie zbliżałem do ostatniego w szyku niemieckiego myśliwca. Teraz już mogłem rozpoznać, że to Me 109. Zobaczyłem też, że kieruje się na lotnisko w Neubrandenburgu. Odległość między nami gwałtownie malała. Zdałem sobie sprawę, że pilot Messerschmitta przymknął przepustnicę i podchodzi do lądowania. To oznaczało, że nie był świadom mojej obecności. Oczekałem, aż znajdę się mniej niż 200 jardów za nim. Moja pierwsza seria nakryła go od nosa do ogona. Natychmiast ponownie nacisnąłem spust. Wciąż strzelając, wdepnąłem pedał orczyka i jednocześnie pchnąłem drążek sterowy do przodu i w prawo, aby go nie staranować. Kiedy spojrzałem za siebie, zobaczyłem, jak spada pionowo i eksploduje nad ziemią.

Byłem teraz na wysokości około 2000 stóp. Przede mną widziałem lotnisko i pozostałe Me 109. Dwa już wylądowały, a kolejny schodził na pas z przeciwległej strony, prawie na wprost mnie, ale szybko obniżając lot. Pchnąłem drążek do przodu. Musiałem nurkować prawie pionowo,

żeby zejść na jego pułap. Był już prawie na ziemi, ale wciąż nieco przede mną, kiedy zacząłem wychodzić z nurkowania. Ciągnąc drążek do siebie, nacisnąłem spust, siekąc po nim kulami kiedy mignął przede mną. Trafienia rozbłysły na całej jego długości. Wyskoczyłem w górę, zawracając podciągającym wirażem. Zobaczyłem, że Me 109 wykonał piruet na pasie startowym i zaczął płonąć. Kątem oka dojrzałem jeszcze coś. Krótkie skrzydła, pękaty kadłub, na pierwszy rzut oka karykatura samolotu, schowany w przeciwołamkowym boksie na skraju lotniska. Kiedy podleciałem bliżej, rozpoznałem go. To był Me 163.

Lecąc po łuku, szybko zrewidowałem sytuację. Mogłem sprowadzić na dół cały swój dywizjon, ale tylko ja wiedziałem, gdzie jest ukryty Me 163. Miałem jeszcze dość amunicji, żeby samemu go zniszczyć. To musiał być jeden z prototypów. Takiej okazji nie można było przepuścić. Zacieśniając łuk, ustawiłem się do ataku. Teraz jednak musiałem przelecieć w poprzek całego lotniska. Co gorsza, nie mogłem, jak zwykle, lecieć muska-

jąc śmigłem ziemię. Musiałem być na tyle wysoko, by wycelować ponad ścianami ochronnymi boksu, zbudowanymi z worków z piaskiem i obłożnymi maskującą siatką.

Do tej pory obrona przeciwlotnicza milczała, ale kiedy zacząłem pędzić w poprzek lotniska, zaczęło się. Jaskrawe kule dryfowały jedna za drugą w moją stronę, pozornie powoli, nagle przyspieszając, kiedy zbliżyły się i migając tuż obok. Pojawiły się też czarne obłoczki dymu błyskające ze środka ogniem – wybuchy pocisków większego kalibru. Odruchowo zacząłem wykonywać uniki, wijąc się i zygzakując, kopiąc raz jeden, raz drugi pedał orczyka, tak że ogniste kule przelatywały nad lub pod moją głowę. Cały ten czas nie spuszczałem wzroku z mojego celu. Wyrównałem lot i za sekundę moje pociski zaczęły rozbłyśkać serią trafień na kadłubie prototypu. W tej samej chwili moim Mustangiem zatrzęsło. Usłyszałem głuche *krump* i poczułem zapach prochu. Noga w okolicy prawego kolana zdrętwiała. Oberwałem. Ale w tamtej chwili bardziej martwiłem się o mój samolot. Zachowy-



Lt. Arthur L. Thorsen (w środku) z 38. FS / 55. FG z obsługą naziemną swojego P-51D-5-NA (n/s 44-13747) o kodzie bocznym „CG-I” i imieniu *Six Gun Pete*.

Lt. Arthur L. Thorsen (centre) of 38th FS / 55th FG with the ground crew of his P-51D-5-NA (s/n 44-13747) coded “CG-I” and named *Six Gun Pete*. (Frank Birtciel via Nathan Howland)

wał się jak śmiertelnie raniony rumak. Próbował jeszcze reagować na ruchy sterów, ale wiedziałem, że dogorywa. Utrzymałem go przez chwilę w powietrzu, kiedy jednak wyczułem, że zaczyna chwiać się na granicy przeciągnięcia, lekko oddałem drążek do przodu. I tak, z bólem i najdelikatniej jak potrafiłem, sprowadziłem go na dół. Kiedy tylko uderzyliśmy o ziemię, zgasłem silnik. Szorując brzuchem i podskakując na wybojach, wytracił prędkość i w końcu zatrzymał się. Nagle wokół zapadła grobowa cisza<sup>77</sup>. Resztę wojny Maj Goodson spędził w obozie jenieckim.

Tego samego dnia Maj. George Preddy z 352. FG, przyszedł czołowy as Mustangów nad Europą, odniósł swoje pierwsze zwycięstwo na P-51D (n/s 44-13321 o kodzie bocznym „HO-P” i imieniu *Cripes A’Mighty 3rd*), zestrzeliwując na wschód od

Bernburga Fw 190 oraz zespołowo, razem ze swoim skrzydłowym, Me 410. Udany dzień odnotowała 355. FG – w starciu nad Pommersche Bucht (Zatoką Pomorską) z grupą Me 410 z ZG 26, osłanianą przez liczne Me 109 i Fw 190, grupa wywalczyła 13 zestrzeleń, bez strat własnych.

Dzień później, 21 czerwca 1944 roku, 8. AF wysłała nad Rzeszę 1234 bombowce w osłonie 1170 myśliwców. Część Mustangów eskorty, nie napotkawszy przeciwnika w powietrzu, szukała go na ziemi. Atakując lotnisko w rejonie Plau, na północ od Berlina, dowódca 368. FS Lt. Col. Albert „Trigger” Tyrrel zniszczył Me 410 i Fw 189, ale chwilę potem sam został zestrzelony. W ten sposób 359. FG straciła swojego pierwszego P-51D (n/s 44-13387, o kodzie bocznym „CV-A”) razem z pilotem, który dostał się do niewoli.



Col. Bert W. Marshall Jr, jeden z asów 355. FG (siedem zwycięstw), od lipca do października 1944 roku dowódca 354. FS, od września 1945 roku dowódca grupy. 18 sierpnia 1944 roku został zestrzelony przez Flak nad Francją i w wyniku brawurowej akcji podjęty z ziemi przez Lt. Royce’a W. Priestę, jednego ze swoich podwładnych.

Col. Bert W. Marshall Jr, one of 355th FG’s aces (credited with seven air victories), from July to October 1944 the CO of 354th FS, and from September 1945 the group CO. On 18th August 1944 he was brought down by Flak over France, and in the course of a daring rescue action he was picked up from the ground by Lt. Royce W. Priest, one of his pilots. (via Bill Marshall)



28 lipca 1944 roku, rejon Mühlhausen. Ostatnie chwile Me 109, zarejestrowane przez fotokarabin Mustanga pilotowanego przez Capt. Berta Marshalla. Było to czwarte zwycięstwo Marshalla i pierwsze na P-51D.

28th July 1944, Mühlhausen area. Last moments of a Me 109, recorded by gun camera of the Mustang flown by the then Capt. Bert Marshall. It was his fourth air victory and the first scored at the controls of a P-51D. (via Bill Marshall)



Tego samego dnia samoloty 8. AF po raz pierwszy wzięły udział w operacji „Frantic”. Grupa 163 Latających Fortec zbombardowała zakłady produkcji paliw syntetycznych w Ruhland, na północ od Drezna, po czym kontynuowała lot, by wylądować w sowieckich bazach na Ukrainie. Już nad Polską, w rejonie Leszna, ich osłonę przejęło 45 Mustangów z 4. FG oraz 16 niebieskonosych P-51 z 486. FS (352. FG). Myśliwce eskorty prowadził dowódca 4. FG, Col. Donald „Don” Blakeslee.

26 czerwca 1944 roku od południa na Rzeszę uderzyła 15. AF. Celem 677 ciężkich bombowców były stacje rozrządowe, zakłady lotnicze i rafinerie w rejonie Wiednia. Do ich przechwycenia Luftwaffe skierowała siły oszacowane na ponad 150 myśliwców jednosilnikowych (z JG 300 i 302) i dwusilnikowych (głównie Me 410 z ZG 76). W walkach, toczonych nad przygranicznymi rejonami Austrii, Słowacji i Węgier, Mustangi 31. FG wywalczyły 14 zestrzeleń. Błyskotliwe zwycięstwo odniósł Maj. Samuel Brown, od połowy maja dowódca 307. FS. Brown wylatał pierwszą turę bojową na Aleutach w 1942 roku. Do 31. FG dołączył w kwietniu 1944 roku, kiedy jednostka przezbierała się na Mustangi. Od tego czasu, latając na P-51B (początkowo w składzie 309. FS), zebrał dziewięć zwycięstw indywidualnych i jedno zespołowe, nad myśliwcami niemieckimi, włoskimi i rumuńskimi. 26 czerwca jego 307. FS zastał nad Bratysławą, w umówionym miejscu spotkania z bombowcami, ok. 30 Me 410 z górną osłoną 20 Me 109. Brown nakazał reszcie dywizjonu związać walką Me 109. W tym czasie on i jego skrzydłowy F/O Edward Jay zanurkowali w kierunku

formacji Me 410. W pierwszym podejściu Brown zestrzelił dwa z nich, a jego skrzydłowy jednego. Następnie Brown uskoczył stromą świecą w górę i zestrzelił jednego z Me 109 górnej osłony. Kiedy Me 109 rozpiezchły się na wszystkie strony, Brown i Jay dogonili wycofujące się Me 410 i zestrzelili jeszcze po jednym. Były to pierwsze cztery zwycięstwa Maj. Browna na P-51D. Jego przydzielonym samolotem był P-51D-5-NA (n/s 44-13464) o kodzie bocznym „MX-A”. Do końca swojej tury bojowej w 31. FG (we wrześniu 1944 roku) Maj. Brown zgromadził łącznie 15,5 zwycięstw. Podczas tej samej misji 2/Lt. John Voll z 308. FS, przyszedł czołowy as Mustangów na Śródziemnomorskim Teatrze Działań (21 zwycięstw), latający wciąż na P-51B, odniósł swoje drugie i trzecie zwycięstwo. Grupa straciła dwóch pilotów.

29 czerwca 8. AF zorganizowała daleki wypad nad wschodnie Niemcy, bombardując m.in. cele w rejonie Lipska, Magdeburga, Böhlen i Oschersleben. W tym czasie większość sił Jagdwaffe była związana na „froncie inwazyjnym” we Francji i praktycznie tylko JG 300 stawiała czoła wyprawie, ściągając na siebie furie Mustangów. W rejonie Lipska 357. FG zestrzeliła 20 przeciwników, w tym po trzy Capt. Robert Foy (dwa Me 109 i jeden Fw 190) i Capt. Clarence Anderson (trzy Fw 190), obaj z 363. FS. W tym czasie 361. FG, która eskortowała Liberatory nad lotnisko w Oschersleben, dziesiątkowała Luftwaffe w powietrzu (dziewięć zwycięstw) i na ziemi. Zanim nad lotniskiem opadły dymy po eksplozjach bomb, dowódca 374. FS Lt. Col. Roy Webb poprowadził swój *White Flight* na dół, szukając niedobitków. Webb pilotował dopiero co przydzielonego mu P-51D (n/s 44-13537)





P-51D-5-NA (n/s 44-13961) o kodzie bocznym „VF-L”, na którym latał Maj. John D. McFarlane, dowódca 336. FS (od lipca 1944 roku) ze składu 4. FG. 12 marca 1945 roku, podczas wyprawy eskortowej nad Świnoujście, z powodu kłopotów z silnikiem Maj. McFarlane został zmuszony do skoku ze spadochronem. Trafił do Szwecji, gdzie został internowany.

P-51D-5-NA (s/n 44-13961) coded “VF-L”, flown by Maj. John D. McFarlane, from July 1944 the CO of 336th FS / 4th FG. On 12th March 1945, on an escort mission to Swinemünde (presently Świnoujście, Poland), Maj. McFarlane was forced to bail out due to engine trouble, evading to Sweden. (via Bruce Zigler)

o imieniu *Sweet Thing IV* i kodzie bocznym „B7-W”. W południowej części lotniska czwórka pilotów odkryła nietknięty bombami szereg ok. 20 Fw 190. Przy kompletnym braku reakcji ze strony obrony przeciwlotniczej, Webb i jego trójka podkomendnych mogli pozwolić sobie na osiem kolejnych podejść nad cel, strzelając aż do wyczerpania amunicji. Za sobą pozostawili 16 płonących wraków.

W czerwcu 1944 roku piloci 4. i 339. FG testowali pierwsze egzemplarze pneumatycznych kombinezonów przeciwprzeciążeniowych. Problem przeciążeń, powodowanych zmianą kierunku lotu przy dużych prędkościach, był stale obecnym zagrożeniem dla pilotów myśliwskich. Odpływ krwi z górnej części ciała powodował chwilową utratę wzroku, a przy większych wartościach g utratę przytomności. Już wiosną 1944 roku eksperymentowano z napełnianymi wodą kombinezonami produkcji brytyjskiej. Ich zasada działania polegała na chwilowym ograniczeniu przepływu krwi do dolnych partii ciała pilota poprzez ucisk w okolicy pasa, ud i łydek. „Wodne” kombinezony nie sprawdziły się. Były cięż-

kie, na dużych wysokościach ubrani w nie piloci marzli, a skok ze spadochronem był prawie niemożliwy. Amerykanie zaprojektowali własny kombinezon (znany jako *Berger G-Suit*), zastępując wodę sprężonym powietrzem. Jego przepływ regulował czujnik przeciążeń. Lt. Col. Wayne Blickenstaff, dowódca 350. FS ze składu 353. FG, ujął jego zalety krótko: „To był sprzęt, który dał nam największą przewagę nad przeciwnikiem. Któregoś razu po powrocie z lotu odkryłem, że wyciągnąłem 9 g! Większość ludzi traci wzrok przy 3-4 g. Bez kombinezonów przeciwprzeciążeniowych wielu z nas nie byłoby już na tym świecie”. Z kolei Lt. Arthur L. Thorsen z 55. FG wspominał: „Wszyscy wyglądaliśmy, jakbyśmy paradowali w oliwkowozielonych kalesonach, ale muszę przyznać, że te wdzianka sprawdziły się. Jedyne ich minusem było to, że podczas lotu pulsowały w okolicach podbrzusza, stymulując libido i przywołując wspomnienia erotycznych przygód podczas 48-godzinnych przepustek w Londynie”<sup>8</sup>.

6 lipca 1944 roku grosił 8. AF zostało skierowanych przeciwko stanowiskom wyrzutni latają-

cych bomb V-1 w rejonie Pas de Calais. Ciekawostką jest jedyne zwycięstwo zapisane tego dnia na konto 357. FG. Sekcja czterech maszyn z 363. FS została wysłana nad Morze Północne z misją poszukiwawczo-ratunkową. W pobliżu wyspy Borkum Mustangi natknęły się na pojedynczego Ju 88 i po krótkim pościgu zestrzeliły go. Zwycięstwo zapisano na konto Lt. Edwarda Simpsona. Faktycznym pogromcą Junkersa był jednak F/O Charles „Chuck” Yeager, który po szczęśliwym powrocie do Anglii (został zestrzelony nad Francją 5 marca 1944 roku) miał zakaz wykonywania lotów bojowych<sup>9</sup>. Zestrzelony 6 lipca Ju 88 nie figuruje na jego oficjalnej liście zwycięstw. Po wyzwoleniu Francji „Chuck” Yeager wrócił do latania bojowego i jeszcze zdążył zostać podwójnym asem.

Następnego dnia, 7 lipca, najlepszy wynik z jednostek Mustangów uzyskała 355. FG, która eskortowała B-24 nad Lipsk i Halle. W rejonie celu piloci 355. FG musieli stawić czoła formacji ok. 100 jedno- i dwusilnikowych myśliwców (Me 410 z I. i II/ZG 26). Współ z Lightningami z 20. i 55. FG Mustangi rozgromiły przeciwnika – 355. FG wzbogaciła swoją listę zestrzeleń o 14 zwycięstw za cenę dwóch pilotów (jeden z nich, Lt. Heber

Huish z 354. FS, zderzył się z fragmentami rozrwanego eksplozją Me 410).

16 lipca 1944 roku swoją pierwszą misję bojową wykonała nowa jednostka Mustangów w szeregach VIII Fighter Command – *Scout Force (Experimental)*. Od początku kampanii strategicznych nalotów nad Rzeszę czynnikiem, który w stopniu nie mniejszym niż Luftwaffe decydował o powodzeniu lub klęsce każdej misji 8. AF, były nieprzewidywalne warunki pogodowe w rejonie celu. Często już po starcie formacji setek ciężkich bombowców okazywało się, że wcześniejsze prognozy są nieaktualne. Col. Budd J. Peaslee, pierwszy dowódca Latających Fortec z 384. Bomb Group (384. BG), sam nie raz musiał zmierzyć się z tym problemem. W maju 1944 roku zaproponował gen. Doolittle stworzenie wyspecjalizowanej jednostki zwiadowczej, która lecąc przed główną formacją ostrzegałaby przez radio o zagrożeniach na trasie przelotu bombowców. Początkowe próby z samolotami typu Mosquito nie powiodły się. Te dwusilnikowe maszyny, krążąc pojedynczo w rejonie celu, nie mogły bronić się same przed atakami niemieckich myśliwców, a ich rola szybko stała się oczywista dla przeciwnika. Rolę zwiadowców próbowano następnie powierzyć wybra-



P-51D-5-NA (n/s 44-13660) o kodzie bocznym „MC-B” i imieniu *Panty Waste*, na którym latał Lt. Kenneth A. Skinner z 79. FS / 20. FG. Na okapotowaniu silnika charakterystyczny dla całej grupy czarno-biały wzór (tzw. klawisze pianina). Pod skrzydłami widoczne odrzucane zbiorniki na 108 galonów paliwa każdy.

P-51D-5-NA (s/n 44-13660) coded “MC-B” and named *Panty Waste*, flown by Lt. Kenneth A. Skinner of 79th FS / 20th FG. The group ultimate markings were black spinners with white tips, and distinctive black and white (or black on bare metal) ‘piano keyboard’ pattern on the engine cowlings. (Tom Skinner via Nathan Howland)



P-51D-20-NA (n/s 44-64159) o kodzie bocznym „CY-H” i imieniu *Jill's Jallopy II*, na którym latał Maj. Paul E. Hoepfer z 343. FS / 55. FG. Kołpak śmigła w zielono-żółto-zielone pasy, szachownica wokół przedniej części okapotowania silnika w tych samych kolorach.

P-51D-20-NA (n/s 44-64159) coded “CY-H” and named *Jill's Jallopy II*, flown by Maj. Paul E. Hoepfer of 343rd FS / 55th FG. The group markings were green-yellow-green bands encircling spinner, and green and yellow checkerboard band round cowling. (Frank Birtciel via Nathan Howland)

nym elementem regularnej eskorty, ale przeciętny pilot Mustanga nie dysponował wiedzą ani doświadczeniem potrzebnymi do kierowania przez radio setkami bombowców. Optymalnym rozwiązaniem okazało się zaangażowanie pilotów, których po ukończeniu przez nich tury bojowej na ciężkich bombowcach przeszkolono do lotów na Mustangach. W czerwcu 1944 roku, w bazie 355. FG w Steeple Morden, utworzono *Scout Force (Experimental)*. Dowodzenie jednostką, zwaną w skrócie SFX, objął Col. Peaslee. Jej personel latający stanowiło ośmiu ochotników – byłych pilotów bombowców. 355. FG użyczył obsługę naziemną i tuzin Mustangów (nowych P-51D-5, które grupa dopiero co otrzymała). Na użytek „skautów” pułkownika Peaslee’a 355. FG oddała również ośmiu swoich pilotów, którzy latali w parach z pilotami SFX jako ich skrzydłowi. W przypadku napotkania myśliwców wroga to oni przejmowali dowodzenie. Byli piloci bombowców mieli średnio po 20 godzin na opanowanie sztuki latania Mustangiem przed wyruszeniem na pierwszą misję.

Tego samego dnia, 16 lipca 1944 roku, Mustangi 15. AF wykonały daleką misję w eskorcie blisko 400 ciężkich bombowców zmierzających nad cele w Austrii: lotnisko Luftwaffe w München-

dorf, skład paliwa w Winterhafen, stację rozrzadową we Wiedniu i fabrykę silników w Wiener Neudorf. Przeciwno nim Niemcy poderwali myśliwce, których siły oszacowano na ponad 100 maszyn. Większość ataków na bombowce, w rejonie rozległego jeziora Neusiedlersee na granicy z Węgrami, przeprowadziły Me 109 z JG 302 oraz rzadki już przeciwnik Amerykanów nad Europą – Me 110 ze stacjonującego w Wels II./ZG 1. W starciu z nimi 52. FG odnotowała osiem zestrzeleń. Wśród zwycięzców znalazł się Lt. Dwaine Franklin z 5. FS, który dogonił usiłującą umknąć lotem nurkowym parę Me 110. Kiedy otworzył ogień do prowadzącego, Niemiec uskokczył w bok gwałtownym zwrotem, taranując swojego skrzydłowego. Oba samoloty eksplodowały.

18 lipca, pomimo zaangażowania 8. AF do wsparcia wojsk walczących o Caen w Normandii, część bombowców i towarzyszących im P-51 wyruszyła nad cele w północnych Niemczech, m.in. Kilonię, Peenemünde, Hemmingstedt i Cuxhaven. W rejonie Rostocku 352. FG zdziesiątkowała szyki Me 410 z ZG 26 i osłaniające je Me 109, zestrzelując 20 z nich. Własne straty wyniosły pilotował Lt. James A. Burr z 328. FS, była pierwszym P-51D utraconym przez grupę.



# Sturmbocki, Wunderwaffe, długonose Focke-Wulfy i Szwajcarzy

**W** odpowiedzi na coraz większe sukcesy myśliwców eskortowych, latem 1944 roku Luftwaffe przeorganizowała swoje siły. Do końca lipca z nieba nad Rzeszą znikły Messerschmitty Me 410. Te dwusilnikowe myśliwce, które salwami pocisków rakietowych niejednokrotnie rozbiły formacje amerykańskich bombowców, na niebie zdominowanym przez Mustangi nie miały szans przetrwania. Używając ten typ samolotu pułki ZG 26 i 76 rozwiązano, przekazując ich personel nowotworzonym jednostkom myśliwców jednosilnikowych. Część wcielono do Kommando Nowotny, pierwszej operacyjnej jednostki myśliwskiej odrzutowych Messerschmittów Me 262.

W międzyczasie pojawił się nowy przeciwnik bombowców – *Sturmbocke*. Były to dobrojone i opancerzone wersje szturmowe Fw 190. Chociaż bardzo skuteczne przeciwko bombowcom, przeciążone i przez to mało zwrotne „Sturmbocki” musiały być osłaniane przez inne myśliwce. W nadchodzących miesiącach wiele z nich padło łupem Mustangów eskorty. Tak było 18 lipca 1944 roku, podczas wyprawy 15. AF m.in. przeciwko bazie w Memmingen w Bawarii, gdzie stacjonowała IV.(Sturm)/JG 3. Po udanej szarży na bombowce *Sturmgruppe* została zaatakowana przez myśliwce eskorty i straciła 12 Fw 190 (poległo sześciu pilotów). Jednego z nich zestrzelił Lt. John J. Voll z 31. FG. Było to jego szóste zwycięstwo i pierwsze na P-51D. Inny as 31. FG, Lt. Walter J. Goehausen, również zaliczył swoje pierwsze zwycięstwo na P-51D (a w sumie siódme). Ogółem tego dnia 31. FG odnotowała 12 zestrzeleń (za cenę trzech P-51, w tym dwóch zestrzelonych nad Memmingen).

W drugiej połowie lipca 1944 roku 8. AF przebroiła na Mustangi trzy ze swoich czterech jed-

nostek Lightningów. 20 lipca 20. FG po raz pierwszy wykonała misję bojową w mieszanym składzie dwóch dywizjonów P-38 i jednego P-51. Następnego dnia, 21 lipca, do akcji weszły pierwsze Mustangi 55. FG, Capt. Frank E. Birtciel z 343. FS tak wspominał ten okres: „8 lipca 1944 roku po raz pierwszy miałem okazję pilotować P-51B. Miał wąską owiewkę kokpitu, o którą ciągle obijałem głowę. Jednak Mustang w wersji D był niesamowity. Spodobał mi się tak bardzo, że zgłosiłem się na drugą turę bojową. Latając na P-38 wciąż przeraźliwie marzliśmy, ale w P-51 z jego silnikiem Merlina z dwubiegową sprężarką było ciepło i przytulnie. Mustang miał dobrą prędkość przemyłu, a w locie nurkowym szybko przyspieszał. Teraz mogliśmy śmiało przewrócić samolot półbeczką na grzbiet i pognać w dół za Messerschmittem 109, nie martwiąc się o nic [we wcześniejszych wersjach P-38, z powodu blokowania się sterów przy dużych prędkościach nurkowania, był to bardzo niebezpieczny manewr – przyp. aut.] Z kolei 364. FG rozpoczęła loty bojowe na swoich Mustangach 29 lipca 1944 roku.”

O ile, z powodu zaangażowania Luftwaffe w walki o Normandię, lipiec 1944 roku nie przysporzył Mustangom 8. AF wielu okazji do walki, na południowej flance Rzeszy 15. AF każdorazowo natrafiała na twardy opór. 26 lipca ponad 300 B-17 i B-24 wyruszyło bombardować cele na terenie Austrii: zakłady lotnicze w Wiener Neudorf oraz lotniska w Markersdorf, Thalerhof, Zwolfaxing i Bad Voslau. Zmierzająca na spotkanie ze swoimi podopiecznymi 317. FS (ze składu 325. FG) odebrała po drodze wołanie o pomoc od innej grupy bombowców. Kiedy ósemka Mustangów odnalazła atakowany *box*, siły przeciwnika przerosły najśmielsze oczekiwania ich pilotów – Fortece były dziesiątkowane przez mieszaną for-





Para Mustangów z 317. FS / 325. FG. Na pierwszym planie P-51D (n/s nieznany) o kodzie bocznym „15” i imieniu *The Lone Wolfe*, na którym latał Lt. Harold C. Wolfe.

A brace of Mustangs of 317th FS / 325th FG. In the foreground P-51D (s/n unknown) coded “15” and named *The Lone Wolfe*, flown by Lt. Harold C. Wolfe. (Crow)

mację ok. 80 Me 109 i Fw 190 (głównie ze stacjonujących w rejonie Monachium I. i II./JG 300). Pojawienie się Mustangów spowodowało zamieszanie w szykach Niemców i w rezultacie ocaliło od ostatecznego pogromu 301. BG, która w tym starciu straciła 11 z 36 maszyn. Tego dnia, za cenę dwóch pilotów, 325. FG wywalczyła 13 zwycięstw, w tym po dwa Lt. Arthur C. Fiedler i Capt. Richard W. Dunkin z 317. FS (obaj po jednym Me 109 i Fw 190). Już 3 sierpnia 325. FG niemal powtórzyła swój sukces podczas wyprawy 15. AF przeciwko celom przemysłowym w rejonie Friedrichshafen. Tym razem pod lufy Mustangów z ogonami w żółto-czarne szachownice trafiły „Sturmbocki” z IV./JG 3, które nie po raz ostatni swoje sukcesy przeciwko bombowcom okupiły poważnymi stratami (dziewięć samolotów i sześciu poległych pilotów). Dla 325. FG ten dzień przyniósł 12 zestrzeleń, bez strat własnych.

5 sierpnia 1944 roku był kolejnym dniem, kiedy niewielki kontakt z Luftwaffe – podczas wyprawy 8. AF w rejon Magdeburga, Brunshwiku i Hanoweru – skłonił pilotów Mustangów eskorty do szukania przeciwnika na ziemi. Capt. John Godfrey z 336. FS, jeden z czołowych asów 4. FG,

który tego dnia pilotował P-51D-5-NA (n/s 44-13325) o kodzie bocznym „VF-Z”, wspominał: „Nasza sekcja rozdzieliła się po ataku na Me 109, więc razem ze swoim skrzydłowym szukaliśmy celów na własną rękę. Nie musieliśmy długo czekać; 20 mil od Hamburga dostrzegliśmy pociąg. Zaatakowałem pierwszy i jedną serią przebiłem kocioł lokomotywy, z którego buchnął strumień pary. W tym czasie porucznik Glass ostrzeliwał wagony towarowe, w nadziei, że w którymś z nich trafi w amunicję. Przelecieliśmy wzdłuż torów następne 90 mil, kierując się na południowy wschód i zostawiając za sobą jeszcze siedem zniszczonych lokomotyw. Ostrzeliwanie wagonów okazało się stratą czasu, a Glass wystrzelał na próżno swój cały zapas amunicji.

Niedaleko bocznicy kolejowej dostrzegłem lotnisko. Powiedziałem mojemu skrzydłowemu, żeby pozostał w górze, poza zasięgiem działek przeciwlotniczych, i zacząłem ostrzeliwać je. Schończąc w dół w płytkim nurkowaniu, wziąłem na cel siedem Ju 52 rozproszonych wzdłuż skraju pola wlotów. *Bruuum, Bruuum...!* Przeciwpancerne pociski dziurawiły zbiorniki z paliwem, torując drogę lecącym za nimi pociskom zapalającym.

Pierwszy Junkers eksplodował kulą ognia. Przy pierwszym podejściu prawie nikt do mnie nie strzelał, ale przy trzecim moment zaskoczenia minął. Za każdym razem, kiedy schodziłem do ataku, powtarzałem sobie, że to już ostatni raz, ale moja zawziętość wzięła górę nad rozsądkiem. Przy piątym podejściu Flak był już tak intensywny, że prawie czułem rozpalony ołów migający wokół mnie. Zniszczyłem dwa Ju 52 i uszkodziłem trzy kolejne. Właśnie wpakowałem długą serię w następnego i kiedy przelatywałem tuż nad nim, Junkers eksplodował. Poczułem potężne kopnięcie w spód mojego Mustanga. Był już najwyższy czas zabierać się stamtąd. Nabrałem wysokości, dołączając do mojego skrzydłowego. Wtedy przyszła mi do głowy jeszcze jedna myśl.

'Jedną chwilę!', zawołałem do mikrofonu. Przelączyłem spust broni na fotokarabin i zanurkowa-

łem nad lotnisko, by uwiecznić na taśmie płonące samoloty. Niech ktoś teraz spróbuje nie uznać mi ich zniszczenia! Ruszyliśmy z Glassem w drogę powrotną do Debden. Mój skrzydłowy musiał pomyśleć, że zwariowałem, kiedy nagle zawołałem do niego przez radio, 'Oślaniaj mnie, Glass. Atakuję tę stodziewiątkę pod nami'.

Pilot Me 109 najwyraźniej nie zauważył nas. Niewiele Glass mógłby zdziałać bez amunicji, ale z przyzwyczajenia chciałem, żeby podczas ataku ktoś mnie oślaniał. Zaszedłem Me 109 od strony martwego pola widzenia pilota. Kiedy nacisnąłem spust, strzelały jeszcze tylko dwa kaemy, ale to wystarczyło. Trafiłem go w zbiornik paliwa. Eksplozja rozerwała Messerschmitta na strzępy.

Tego wieczora przy barze opróżniałem kieliszki jeden za drugim, próbując zatrzeć w pamięci widok swojego P-51. Cały jego spód był pokryty



Capt. John „Johnny” Godfrey z 336. FS, jeden z czołowych asów 4. FG (16,33 zwycięstw w powietrzu, 12,66 samolotów Luftwaffe zniszczonych na ziemi). Zestrzelony przez Flak 24 sierpnia 1944 roku w rejonie Nordhausen, dostał się do niewoli.

Capt. John 'Johnny' Godfrey of 336th FS, one of 4th FG's leading aces (16.33 air and 12.66 ground victories). On 24th August 1944 he was shot down by Flak over Nordhausen aerodrome and captured. (via Bruce Zigler)





ROBIVNO ZKASERO.EU

CRIPES & MIGHTY 389

P-51D-5-NA (n/s 44-13321) o kodzie bocznym „HO-P” i imieniu *Cripes A’Mighty 3rd*, na którym latał Maj. George E. „Ratsy” Preddy Jr. z 487. FS / 352. FG. Od października 1944 roku do chwili swojej śmierci 25 grudnia tego samego roku dowodził 328. FS. Był czołowym asem Mustangów na Europejskim Teatrze Działań (26,83 zwycięstw). Przy samolocie stoją zbrojni-strze dywizjonu, sierżanci (od lewej) Reginald Dodge, Lorenzo Polk i Zeke Winsch. Zdjęcie wykonano w połowie sierpnia 1944 roku.

P-51D-5-NA (s/n 44-13321) coded “HO-P” and named *Cripes A’Mighty 3rd*, flown by Maj. George E. ‘Ratsy’ Preddy Jr. of 487th FS / 352nd FG. In October 1944 Preddy assumed command of 328th FS and held this position until his death on 25th December of the same year. He was the ranking Mustang ace in the ETO, credited with 26.83 air victories. Standing by the aircraft are 487th FS armourers (from left): Reginald Dodge, Lorenzo Polk and Zeke Winsch. The photograph was taken in mid-August 1944. (352nd Fighter Group Association via Sam Sox, Jr Archivist)





bąblami i osmalony. W dodatku wszędzie były dziury po fragmentach Ju 52, który wybuchł pod mną. Było blisko, bardzo blisko..."<sup>10</sup>.

Wieczorem 5 sierpnia 1944 roku piloci 352. FG otrzymali wiadomość, że planowana na następny dzień misja eskortowa nad Rzeszę została odwołana z powodu niesprzyjającej pogody. Maj. George Preddy, który tego wieczora miał szczególnie powód do świętowania (właśnie wygrał w kości dużą kwotę pieniędzy), spędził większość nocy przy barze. O świcie następnego dnia dowiedział się, że misję przywrócono do grafiku, a cała 8. AF rusza nad Brandenburg, Berlin, Hamburg i Kilonię. W dodatku to on miał prowadzić 352. FG! Zmagając się ze straszliwym kacem, Preddy dokonał rzeczy bez precedensu w historii 8. AF – atakując na południe od Hamburga grupę ok. 30 Me 109 zestrzelił sześć z nich.

Tego samego dnia, 6 sierpnia 1944 roku, 8. AF wykonała w ramach misji „Frantic V” swój drugi lot wahadłowy na Ukrainę<sup>11</sup>. Nad cel, którym była fabryka Focke-Wulfa w Rahmel (Rumia) na pół-

noc od Gdyni, bombowce odprowadziła 339. FG, następnie ich eskortę w drodze na wschód przejęły Mustangi z 357. FG. Tego dnia 339. FG straciła trzech pilotów, w tym Lt. Franklina Talcotta z 503. FS, który poległ w niecodziennych okolicznościach. Po awarii silnika nad Morzem Bałtyckim Talcott skierował się do Szwecji. W zamian za gościnę (która zwykle szybko kończyła się powrotem do Anglii na pokładzie samolotu pasażerskiego), Szwedzi korzystali z pomocy tymczasowo internowanych pilotów do przebazowania samolotów, które lądowały awaryjnie na ich terytorium. W trakcie jednego z takich lotów Lt. Talcott rozbił się i zginął.

9 sierpnia, podczas wyprawy 8. AF na południowo-wschodnie Niemcy, niedawno przebrojona 20. FG uzyskała swoje pierwsze znaczące zwycięstwo na Mustangach. Podczas wymiatania w rejonie Monachium, na wezwanie bombowców związała walką przeciwnika. Mustangi eskorty przepędziły „Sturmbocki” IV./JG 3 aż nad ich bazę w Schongau, gdzie zestrzeliły sześć z nich.



Lt. William H. Allen, „as w jeden dzień” z 343. FS / 55. FG, z obsługą naziemną swojego Mustanga. Od lewej: szef obsługi T/Sgt. F.S. Westbrook, jego pomocnik Sgt. W.G. Holmes, Lt. Allen i zbrojmistrz Cpl. F.W. Bandy. W tle jego P-51D-5-NA (n/s 44-14049) o kodzie bocznym „CY-J” i imieniu *Pretty Patty II*.

Lt. William H. Allen, an ‘ace in a day’ with 343rd FS / 55th FG, and his ground crew. From left are: crew chief T/Sgt. F.S. Westbrook, crew chief’s assistant Sgt. W.G. Holmes, Lt. Allen, and armourer Cpl. F.W. Bandy. In the background Allen’s P-51D-5-NA (s/n 44-14049) coded “CY-J” and named *Pretty Patty II*. (Frank Birtciel via Nathan Howland)



P-51D-10-NA (n/s 44-14111) o kodzie bocznym „PE-X” i imieniu *Straw Boss 2*, na którym latał Lt. Col. James D. Mayden z 328. FS / 352. FG (od listopada 1944 roku dowódca grupy). Okapotowanie silnika niebieskie (element wspólny dla całej grupy). Czerwony ster kierunku wyróżniał 328. FS.

P-51D-10-NA (s/n 44-14111) coded “PE-X” and named *Straw Boss 2*, flown by Lt. Col. James D. Mayden of 328th FS / 352nd FG (from November 1944 the group CO). The group markings were blue spinner and cowling band, swept back and up to cockpit. Aircraft individual letters were originally painted on rear fuselage but when obscured by ‘invasion stripes’ in June 1944, the letter was moved to tailfin. This eventually became standard practice and the rear fuselage letter was discontinued. Squadron rudder colours were introduced in November 1944 (328th FS sported red). (352nd Fighter Group Association via Sam Sox, Jr Archivist)

Ogółem tego dnia piloci 20. FG wywalczyli 16 zwycięstw. Efekt przebrojenia na Mustangi wiadać też było po wynikach 364. FG, która tego dnia zdobyła dziesięć zestrzeleń.

16 sierpnia, podczas eskorty nad Böhlen, piloci 359. FG zdobyli tylko cztery zwycięstwa, ale dwa z nich przeszły do historii. Na południowy wschód od Lipska powierzone ich opiece B-17 zostały zaatakowane przez pięć Me 163 z JG 400. Lt. Col. John B. Murphy i jego skrzydłowy 2/Lt. Cyril W. Jones (obaj z 370. FS) stracili po jednym Me 163. Murphy był pierwszym pilotem Mustanga i *de facto* pierwszym alianckim pilotem, który zestrzelił niemieckiego myśliwca o napędzie nietłokowym<sup>12</sup>. Co ciekawe, chociaż Me 163, którego pokonał Lt. Col. Murphy, eksplodował, jego pilot ocalał, gdyż... nie było go już w kokpicie. Fw. Herbert Straznický wyskoczył ze spadochronem chwilę wcześniej po tym, jak jego Messerschmitt został uszkodzony przez strzelca Fortecy, którą atakował.

Koncepcja użycia Mustangów w roli zwiadowców okazała się dużym sukcesem i 17 sierpnia 1944 roku zapadła decyzja o stworzeniu trzech jednostek tego typu, po jednej dla każdej z trzech

dywizji bombowych wchodzących w skład 8. AF. Eksperymentalną SFX przemianowano na *1st Scouting Force* (1. SF) oraz utworzono 2. i 3. SF<sup>13</sup>. Chociaż podstawową rolę „skautów” było meldowanie o warunkach pogodowych, ich obecność okazała się bezcenna w wykrywaniu na czas koncentracji myśliwców Luftwaffe. Z czasem przejęły też na siebie rolę nadzorowania całego strumienia bombowców. W ten sposób tworzyły przeciwwagę dla niemieckich operatorów naziemnej kontroli lotów, którzy na ekranach swoich radarów śledzili Amerykanów, szukając luk pomiędzy poszczególnymi formacjami bombowców, zagubionych ‘combat boksów’, które zeszyły z kursu itp. Po reorganizacji 1. SF bazował razem z 364. FG w Honington, 2. SF w siedzibie 355. FG w Steeple Morden, a 3. SF korzystał z gościny 55. FG w Wormingford.

23 sierpnia był dniem kolejnego pojedynku Mustangów 325. FG z „Sturmbockami” z IV./JG 3 i ich eskortą z JG 300. Okazją ku temu był nalot 15. AF na cele przemysłowe i lotniska w rejonie Wiednia. Para Fw 190, którą zestrzelił Lt. John M. Simmons z 317. FS, uczyniła go nowym asem 325. FG. Inny Fw 190 okazał się ostatnim, osiemna-





P-51D-5-NA (n/s 44-13714) o kodzie bocznym „B6-B” i imieniu *Desert Rat*, na którym latał Capt. Herschel T. Pascoe z 363. FS / 357. FG (na zdjęciu po lewej). 12 października 1944 roku, podczas misji eskortowej nad Bremę, Capt. Pascoe został zestrzelony w tym samolocie i trafił do niewoli. Jego pogromcą okazał się sam Obstlt. Josef Priller, *Kommodore* JG 26 (było to 101. i ostatnie zwycięstwo Prillera).

P-51D-5-NA (s/n 44-13714) coded “B6-B” and named *Desert Rat*, flown by Capt. Herschel T. Pascoe (first from the left) of 363rd FS / 357th FG. On 12th October 1944, during an escort mission to Bremen, Capt. Pascoe was shot down in this aircraft and made a PoW. He fell victim to none other than Obstlt. Josef Priller, the *Kommodore* of JG 26 (it was Priller’s 101st and last victory). (*Crow*)





stym (i trzecim na P-51D) zwycięstwem dowódcy 317. FS i czołowego asa grupy, Maj. Herschel'a H. Greena. Ogółem tego dnia 325. FG zebrała 16 zwycięstw przy stracie jednego pilota.

O ile na tym etapie wojny piloci Mustangów mieli wszelkie powody ku temu, by nie traktować Luftwaffe jako równorzędnego przeciwnika, Flak budził zasłużony respekt. 27 sierpnia, podczas ostrzeliwania lotniska w duńskim Esbjerg, 20. FG straciła czterech pilotów, w tym swojego dowódcę, Lt. Col. Cy Wilsona (dostał się do niewoli). Lt. Ed Doering z 77. FS dryfował w swoim pontonie po Morzu Północnym przez pięć dni, zanim został odnaleziony, w stanie skrajnego wyczerpania, przez niemieckie łodzie patrolowe.

Wraz ze zbliżającym się do granic III Rzeszy frontem rozpoczął się exodus jednostek Jagdwaflę z terenów okupowanej Europy. W południe 3 września 1944 roku niemiecki pułk myśliwski JG 26 opuścił swoje bazy w Belgii, przenosząc się na teren Rzeszy. Na nieszczęście Niemców, w tym samym czasie Mustangi 55. FG, które odprowadziły B-17 nad Ludwigshafen, w drodze powrot-

nej szukały nad Belgią okazji do walki. Zaskoczni tuż po starcie piloci Focke-Wulfów nie mieli szans. Wśród pięciu, którzy zostali zestrzeleni, znaleźli się Lt. Karl-Heinz Kempf z 2. *Staffel*, as z 65 zwycięstwami na koncie, oraz Hptm. Emil Lang, *Gruppenkommandeur* II./JG 26, który podczas swojej błyskotliwej kariery na frontach wschodnim i zachodnim zgromadził 173 zestrzelenia. Obaj polegli. Hptm. Lang'a zestrzelił Lt. Darrell S. Cramer z 338. FS. Podczas swojej pierwszej tury bojowej Cramer służył na Pacyfiku, gdzie latał na Lightningu w szeregach 347. FG. Do 55. FG dołączył w połowie sierpnia 1944 roku. Fw 190 A-8 Hptm. Lang'a, którego zestrzelił 3 września, był jego pierwszym indywidualnym zwycięstwem.

5 września 1944 roku 739 bombowców 8. AF w eskorcie 315 myśliwców wyprawilo się nad Stuttgart, Ludwigshafen i Karlsruhe. Na wschód od Stuttgartu Mustangi 343. FS ze składu 55. FG dokonały pogromu wśród szkolnych samolotów Luftwaffe, zestrzeliwując lub zmuszając do awaryjnego lądowania 15 z nich. Dwóch pilotów –



Lt. Walter J. Konantz z 338. FS / 55. FG na skrzydle swojego P-51D-10-NA (n/s 44-14278) o kodzie bocznym „CL-N” i imieniu *Saturday Night* (jego pierwszym Mustangu o tym imieniu). Lt. Konantz wskazuje na oznaczenie swojego pierwszego zwycięstwa (Me 109), odniesionego 11 września 1944 roku.

Lt. Walter J. Konantz of 338th FS / 55th FG on the wing of his P-51D-10-NA (s/n 44-14278) coded “CL-N” and named *Saturday Night* (his first Mustang named so), pointing at the marking of his first air victory (a Me 109) scored on 11th September 1944. (Crow)



Mustangi z 350. FS / 353. FG formują szyk po starcie. Szachownica na okapotowaniach silników żółto-czarna (element wspólny dla całej grupy).

Mustangs of 350th FS / 353rd FG forming up after take-off. The group markings were yellow spinner with black band and black tip, and black and yellow checkerboard cowlings. (Crow)

porucznicy William H. Allen i William H. Lewis – zapisało na swoje konto po pięć Arado Ar 96, a 2/Lt. Ted F. Hoffman cztery. Po tej akcji Lt. Lewis złożył następujący raport:

„Nieprzyjacielskie maszyny dostrzegliśmy w momencie ich startu z lotniska w Göppingen, które znajdowało się na wschód od nas. Poprowadziłem swoją sekcję w dół do ataku i wtedy dostrzegłem grupę 16 samolotów. Kierowały się na północ, lecąc tuż nad ziemią, na wysokości ok. 50 stóp. Nie trzymały żadnego szyku, po prostu leciały przed siebie jedną chmurą. Minęliśmy lotnisko od południa i zaatakowaliśmy z ‘godziny piątej’, od strony słońca. Kiedy znalazłem się w zasięgu skutecznego ognia, dostrzegłem, że to samoloty szkolne. Na nasz widok Niemcy zaczęli w popłochu przyziemiać po okolicznych polach i lasach, około milę na północ od lotniska. Wszystkie, z wyjątkiem jednego, którego zestrzelił Lt. Perez, wylądowały na brzuchach, jeszcze zanim zdążyliśmy otworzyć ogień.

Ja ścigałem Arado 96, który rozbił się na szczycie pagórka. Ostrzelałem go w przelocie, trafiając

wielokrotnie, ale nie wywołując pożaru. Wyciągnąłem w górę i pogoniłem za innym Ar 96, który przyziemił na pobliskim polu, na wschód od pierwszego. Ostrzelałem i zapaliłem go. Następnie zakreśliłem na stronę dwóch kolejnych Ar 96, które natychmiast zanurkowały pomiędzy drzewa. Tych dwóch nie ostrzeliwałem, gdyż podczas próby lądowania oba uległy zniszczeniu. Wróciłem do pierwszego Arado na szczycie wzgórza, którego ostrzeliwałem tak długo, aż w końcu zapalił się”.

Tego samego dnia wydarzył się niezwykle incydent. Cztery Mustangi z 503. FS (ze składu 339. FG) odprowadzały do Szwajcarii uszkodzoną w nalocie na Stuttgart Fortecę z 390. BG. Kiedy w pobliżu pojawiła się para Me 109, Mustangi w błyskawicznym ataku zestrzeliły oba. 2/Lt. Nathan Ostrow stracił jednego z nich samodzielnie i drugiego z pomocą Lt. Earl’a Ericksona. Ponieważ okazało się, że zestrzelone Messerschmitty należały do... szwajcarskich sił powietrznych, a samo starcie rozegrało się niedaleko Zurychu. Zadaniem dwóch szwajcarskich Me 109 E-3 z *Flie-*



27 września 1944 roku, rejon Eschwege. FW 190 w celowniku Mustanga – jeden z dwóch, które tego dnia zestrzelił Capt. Henry Brown z 354. FS, człowiek as 355. FG (14,2 samolotów Luftwaffe zniszczonych w powietrzu i 14,5 na ziemi). Kilka dni później Brown został zestrzelony przez Flak i dostał się do niewoli.

27th September 1944, Eschwege area. A Focke-Wulf 190 under fire – one of two shot down on that day by Capt. Henry Brown of 354th FS, the ranking ace of 355th FG (credited with 14.2 air and 14.5 strafing victories). Those were the last 'kills' tallied by Brown. A few days later was shot down by Flak and spent the remainder of the war in captivity. (via Bill Marshall)

gerkompanie 7 było odprowadzić bombowców na lotnisko w Dübendorfie. W jednym z Messerschmittów zginął Oblt. Paul Treu. Drugi z pilotów, Oblt. Robert Heiniger, zdołał awaryjnie wylądować swoją postrzelaną maszyną<sup>14</sup>.

10 września, pomimo że nad Rzeszą przetoczyła się powietrzna armada ponad tysiąca ciężkich bombowców w osłonie 570 myśliwców, kontakt z Luftwaffe był znikomy. Lt. Ted E. Lines z 4. FG tuż po starcie musiał zawrócić i lądować z powodu usterki. Próbuąc następnie w pojedynkę dogonić grupę, w rejonie Strasbourga wpadł na siedem Me 109. Zanim na jego wezwanie o pomoc nadciągnęły posiłki, Lines zestrzelił trzy z nich. Ścigając niedobitki w kierunku Kaiserslautern, po drodze zestrzelił jeszcze Ju 88.

Tego dnia 359. FG eskortowała Liberatory w okolicy Stuttgartu. Ponownie doszło do starcia Mustangów ze Szwajcarami. Lt. Kenneth L. Hobson z 369. FS zaatakował dwa lecące nisko nad ziemią samoloty. Opisał je jako „podobne do P-40, z ogonem jak u B-25” – bez wątpienia Fabrique Federale C-3603. Wykonując unik przed gradem pocisków Mustanga, pierwszy C-3603 zahaczył o drzewo i rozbił się. Drugi Szwajcar odpowiedział ogniem, po czym umknął. W międzyczasie Hobson rozpoznał po białych krzyżach na czerwonym tle, z kim miał do czynienia. Tym razem, przynajmniej według wersji Amerykanów, to Szwajcarzy zapędzili się ponad 100 km poza granice swojego kraju!

Powrót z Francji jednostek Jagdwaffe oznaczał nową fazę w wojnie o panowanie nad niebem III

Rzeszy. Do jesieni 1944 roku ich stany osobowe odbudowano poprzez wcielenie niedoszkolonych młokosów lub byłych pilotów maszyn wielosilnikowych. Chociaż od czasu do czasu odnosiły sukcesy przeciwko amerykańskim bombowcom, każdorazowo przyplącały to horrendalnymi stratami.

11 września Mustangi eskorty stoczyły, w przekonaniu wielu pilotów, pierwszą od maja 1944 roku, „prawdziwą” bitwę z Luftwaffe. Celem wyprawy 1131 ciężkich bombowców w eskorcie 440 myśliwców były rafinerie i zakłady produkcji materiałów pędnych, m.in. w Ruhland, Böhlen, Brux, Chemnitz, Merseburgu, Misburgu i HanoWERze. Siły przeciwnika oszacowano na ponad 500 myśliwców. Aż 40 amerykańskich bombowców i 17 myśliwców nie powróciło do Anglii. Straty Luftwaffe były również poważne, zwłaszcza wśród jednostek „Sturmbocków” – w rejonie Kassel/Halle osaczone przez Mustangi II./JG 300 i IV./JG 3 straciły łącznie 19 samolotów (poległo 13 pilotów).

Dla 359. FG, która osłaniała bombowce w drodze nad Merseburg, było to największe starcie w historii jednostki, a jego efektem 26 zestrzeleń i utrata pięciu pilotów. Wśród zwycięzców znaleźli się tacy weterani, jak Capt. Benjamin H. King z 368. FS. King wysłużył swoją pierwszą turę bojową w 1943 roku na Pacyfiku, gdzie latał na Lightningach w szeregach 347. FG. Miał już na swoim koncie trzy japońskie myśliwce, kiedy w pobliżu Eilsleben dopisał kolejne trzy, tym razem niemieckie (Me 109 i dwa Fw 190). W rejonie Gotha cztery Me 109 zestrzelił Lt. Cyril W. Jones



z 370. FS (następnego dnia Jones zginął, trafiony przez Flak, w rejonie Meiningen).

Również dla 55. FG, która zebrała 26 zestrzeleń za cenę czterech strat własnych (trzech pilotów zginęło, jeden dostał się do niewoli), był to pamiętny dzień. Grupa eskortowała Fortece 3. BD nad Ruhland we wschodnich Niemczech. Lt. Russell Haworth z 338. FS wspominał: „11 września 1944 roku o godzinie 11:45 siedziałem w błyszczącym wypolerowanym aluminium Mustangu na prawym skraju formacji 16 maszyn naszego dywizjonu. Znajdowaliśmy się na południe od Meiningen w Niemczech, na pułapie 20 000 stóp, w drodze na spotkanie z 'boksem' bombowców, które mieliśmy eskortować. Zawsze latałem jako 'Numer 4' w mojej sekcji. Kiedy coś zaczynało się dziać, z tej pozycji było mi najłatwiej odłączyć się od reszty. Nie liczyłem na to, że uda mi się przeżyć wojnę i nie bałem się zginąć. Nie byłem wierzący i uważałem śmierć za coś w rodzaju bardzo długiego i spokojnego snu. Niemniej jednak, starałem się odwlec nieuniknione jak najdłużej i w międzyczasie dobrze się bawić. Pozostali pi-

loci uważali moje poglądy za przejaw chorego poczucia humoru.

Ktoś zawołał, 'Samoloty na dwunastej, powyżej!' Na wprost dojrzałem grupę niemieckich myśliwców. Było ich tyle, że przypominały rój pszczoł. Następny meldunek zabrzmiał w słuchawkach, 'Jeden nurkuje na nas...' Spojrzałem w lewo. Rzeczywiście, pojedynczy Me 109 walił pionowo w dół, celując w środek naszej formacji. W tej samej chwili pchnąłem drążek do przodu, wdepnąłem lewy pedał orczyka w podłogę, odrzuciłem dodatkowe zbiorniki z paliwem, wcisnąłem przycisk mikrofonu i krzyknąłem, 'Tu Haworth, biorę go!' Kiedy rzuciłem się w pościg za Niemcem, nikt nie był zdziwiony.

Półbeczką przeszedłem w lot nurkowy i szybko dogoniłem stodziewiątkę. Posłałem długą serię z moich sześciu półcalowych kaemów. Siedziałem mu na ogonie, jakieś 500 jardów z tyłu, pikując pionowo w stronę ziemi. Zobaczyłem błyski trafień na całym płatowcu. Z Messerschmitta poszła gruba struga czarnego dymu i posypały się kawałki blach. Wpadł w warstwę chmur poniżej.



P-51D-20-NA (n/s 44-64153) o kodzie bocznym „VF-B”, na którym latał Maj. Fred „Freddie” Glover, dowódca 336. FS (od sierpnia 1944 roku), jeden z asów 4. FG (10,33 zwycięstw w powietrzu, 12,5 samolotów zniszczonych na ziemi). Glover został zestrzelony 30 kwietnia 1944 roku nad Francją przez Flak, ale dzięki pomocy francuskiego ruchu oporu już pod koniec maja wrócił do jednostki.

P-51D-20-NA (s/n 44-64153) coded “VF-B”, flown by Maj. Fred ‘Freddie’ Glover, the CO of 336th FS (from August 1944) and one of 4th FG’s aces (10.33 air and 12.5 ground victories). Glover was shot down by Flak over France on 30th April 1944, but evaded with the help of the French underground, and by the end of May was already back with his unit. (via Bruce Zigler)



To była moja pierwsza walka w życiu. Rozejrzałem się wokół i zobaczyłem, że na moim pułapie i powyżej niebo jest pełne samolotów. Ruszyłem w stronę najbliższego. Minęliśmy się czołowo z ogromną, łączną prędkością ponad 500 mil na godzinę. Powtórzyłem ten manewr jeszcze kilka razy. Za każdym razem miałem tylko ułamki sekund, by odróżnić wroga od swojego, wycelować i wystrzelić. Raz udało mi się w przelocie trafić jednego, ale poza tym nie szło mi najlepiej. Adrenalina pulsowała w środku. Z maską tlenową na twarzy łapczywie chwytałem każdy oddech. Wysokościomierz kręcił się jak oszalały. Nie miałem czasu, żeby przyglądać się mu i nie widziałem, czy na tej wysokości mogę już zdjąć maskę. Nagle jeden z Niemców popełnił fatalny błąd – zaczął uciekać. Dogoniłem go i z odległości około 200 jardów nacisnąłem spust. Zobaczyłem kilka

trafień na kadłubie i u podstawy skrzydeł, dużo mniej niż się spodziewałem. Nagle moje kaemy zamilkły. Wystrzelałem całą amunicję!

Podleciałem do Messerschmitta tak blisko, że czułem strumień powietrza za jego prawym skrzydłem. Gdyby jego pilot próbował uciekać, zamierzałem zastrzelić go z mojego służbowego pistoletu. Niemiec odrzucił owiewkę i był już obiema nogami na zewnątrz kokpitu. Szarpnął drążek i nagle poleciał do tyłu. Chyba nawet mnie nie zauważył. Jego spadochron otworzył się. Me 109 uderzył o ziemię i eksplodował. Zrobiłem szybki zwrot o 180°, żeby zarejestrować na taśmie fotokarabinu wiszącego na spadochronie pilota. Niemiec pewnie myślał, że chcę go rozwalić. Założę się, że kiedy wylądował, musiał zmienić bieliznę. Pomyślałem sobie, że niedługo wróci w następnym Me 109, wtedy z przyjemnością zestrze-



Maj. Louis H. „Red Dog” Norley, jeden z „filarów” 4. FG. Były pilot RCAF, dołączył do 336. FS w lipcu 1943 roku. Po powrocie do jednostki na drugą turę operacyjną, w sierpniu 1944 roku przejął dowództwo 335. FS. W styczniu 1945 roku objął dowodzenie 334. FS. Miał na koncie 10,33 samolotów Luftwaffe zniszczonych w powietrzu i pięć na ziemi. Był jednym z zaledwie czterech pilotów Mustangów, którym zaliczono zestrzelenie Me 163.

Maj. Louis H. ‘Red Dog’ Norley, one of 4th FG’s mainstays. Former RCAF pilot, he joined 336th FS in July 1943. In August 1944, having returned to the group for his second combat tour, he took over 335th FS. In January 1945 he assumed command of 334th FS. He scored 10.33 air and five ground victories. He’s also one of only four Mustang pilots credited with a Me 163 ‘kill’.

(via Bruce Zigler)



P-51D-25-NA (n/s 44-73108) o kodzie bocznym „QP-O” i imieniu *Red Dog XII*, ostatni z Mustangów Maj. Louisa Norley’a, dowódcy 334. FS ze składu 4. FG (zdjęcie z wiosny 1945 roku).

P-51D-25-NA (s/n 44-73108) coded “QP-O” and named *Red Dog XII*, the last Mustang flown by Maj. Louis Norley, the then commander of 334th FS. The photograph was taken in spring 1945. (via Bruce Zigler)

łę go jeszcze raz. Jako że nie miałem już amunicji, skierowałem się w drogę powrotną do bazy. Zaliczono mi zniszczenie dwóch Me 109 i uszkodzenie jednego”<sup>15</sup>.

Kolejną jednostką, która odnotowała udany dzień, była 352. FG – 14 zestrzeleń, w tym cztery (Fw 190 i trzy Me 109, w rejonie Göttingen, Nordhausen i Mülhausen) Lt. Col. John C. Meyer.

Ze składu 339. FG, która eskortowała bombowce nad Lipsk, tylko 503. FS odnotował zwycięstwa, ale za to aż 14, w tym Lt. Francis R. Gerard cztery (Fw 190 i trzy Me 109), w pobliżu Annaberg, przy granicy z Czechosłowacją. Straty własne 339. FG wyniosły dwóch pilotów (obaj dostali się do niewoli). Tego samego dnia, realizując misję „Frantic VI”, 64 Mustangi 20. FG odprowadziły Latające Fortece, które po drodze zbombardowały Chemnitz, do baz USAAF na Ukrainie.

Już następnego dnia, 12 września 1944 roku, kiedy 8. AF wyruszyła bombardować Brux, Magdeburg, Ruhland, Kilonię, Misburg, Hemmingstedt i szereg innych celów, nad Niemcami ponownie rozegrała się kolejna potężna bitwa. Biorące w niej udział siły Luftwaffe oszacowano na 400-450 maszyn. Amerykanie stracili 35 bombow-

ców i 12 myśliwców. Prawdziwy popis umiejętności myśliwskich dała 354. FG, najstarsza jednostka amerykańskich Mustangów w Anglii. Choć przydziałowo przynależna taktycznej 9. AF, od czasu do czasu 354. FG brała udział w wyprawach bombowych 8. AF nad Rzeszę. W starciu z grupą ok. 40 Fw 190 na północny zachód od Frankfurtu, zestrzeliła 27 przeciwników za cenę dwóch P-51.

Tymczasem 361. FG, torując drogę Latającym Fortecom 3. BD nad Magdeburg, zebrała 13 zestrzeleń. Wśród zwycięzców po raz pierwszy znalazł się również 2/Lt. Claire P. Chennault, syn słynnego gen. Claire Chennaulta, twórcy „Latających Tygrysów” i dowódcy 14. Armii Powietrznej USAAF w Chinach. Również 55. FG eskortowała B-17 nad Magdeburg. Walcząc w obronie swoich podopiecznych, grupa odnotowała pięć zestrzeleń, ale za cenę dwóch pilotów (obaj zginęli). Lt. Walter J. Konantz z 338. FS, który dzień wcześniej na południe od Meiningen wywalczył swoje pierwsze zwycięstwo, omal nie padł ofiarą innego Mustanga:

„Właśnie lecieliśmy szerokim wachlarzem na wysokości 22 000 stóp, kiedy dojrzałem dwa Me



P-51D-5-NA (n/s 44-13691) o kodzie bocznym „G4-A” i imieniu *Passion Wagon*, na którym latał Lt. Arval J. „Robby” Roberson z 362. FS / 357. FG, as z sześcioma zwycięstwami na koncie.

P-51D-5-NA (s/n 44-13691) coded “G4-A” and named *Passion Wagon*, flown by Lt. Arval J. ‘Robby’ Roberson of 362nd FS / 357th FG, an ace credited with six air victories. (Crow)

109 kierujące się na północ. Cały nasz dywizjon 16 Mustangów wykonał zwrot w prawo o 90° i ruszył w stronę pary Messerschmittów. Niemcy znajdowali się w odległości około czterech mil, na tym samym pułapie. Mustang był szybszy od Me 109, więc zaczęliśmy doganiać je. Pomyślałem, że kiedy nasi zbliżą się na odległość strzału i w powietrzu zaczną świstać kule, Me 109 odbiją w lewo lub w prawo. W oczekiwaniu na ten ruch ustawiłem się na prawo od naszej formacji i czekałem. Tak jak podejrzewałem, kiedy zaczęła się strzelanina, jeden Me 109 uskoczył w lewo, a drugi w prawo, w moją stronę. Miałem idealną pozycję, żeby ściąć jego łuk i wejść mu na ogon. Z odległości 100 jardów trafiłem go krótką serią i w tym samym momencie przepaliła się żarówka w moim celowniku.

Podleciałem na minimalną odległość, aż sylwetka Messerschmitta wypełniła cały wiatrochron. Właśnie miałem otworzyć ogień z 50 jardów, kiedy zobaczyłem smugi pocisków przelatujące nad moimi skrzydłami. Obejrzałem się i zobaczyłem Mustanga, który strzelał tuż nad moją głową do

Me 109 przede mną. Pilot tamtego Mustanga musiał chyba postawić sobie za punkt honoru zestrzelenie ‘mojego’ Messerschmitta i nie zważał na to, że znalazłem się na linii jego ognia. Wystrzelowane przez niego serie przelatywały nieprzyjemnie blisko, usunąłem się więc na prawo. Nagle znalazłem się w ciasnym szyku z Me 109, lecąc 50 jardów na jego prawym skrzydle. Widziałem wyraźnie pilota, który w popłochu oglądał się do tyłu. Kule wystrzelowane przez drugiego Mustanga dziurawiły skrzydła Messerschmitta. Nagle Niemiec odrzucił owiewkę. Pędzący z prędkością 280 mil na godzinę strumień powietrza wyrwał go z kokpitu. Pilot przekoziółkował po grzbiecie kadłuba i z impetem uderzył w statecznik pionowy. Odbił się od niej jak piłka, jakieś dziesięć stóp w górę. Byłem pewny, że zginął, albo że co najmniej został ciężko ranny. Patrzyłem, jak spada. Spodziewałem się widoku obłoczka kurzu w miejscu, gdzie uderzył o ziemię, albo że zobaczę rozwleczoną po ziemi czaszę jego spadochronu. Ku memu zdumieniu, na wysokości 800 stóp Niemiec otworzył spadochron i bezpiecznie wylądował”.



Co ciekawe, w 338. FS służyło dwóch braci Konantz, Walter i Harold. Walter wylatał z 55. FG całą turę bojową (od sierpnia 1944 roku do końca marca 1945 roku), podczas której zdobył trzy zwycięstwa. Harold dołączył do dywizjonu w marcu 1945 roku i po wykonaniu zaledwie siedmiu misji, 7 kwietnia został omyłkowo zestrzelony przez B-17 i dostał się do niewoli. Tego feralnego dnia pilotował P-51D-20-NA o kodzie bocznym „CL-P” i imieniu *Saturday Night*, samolot swojego brata.

W tym czasie 355. FG eskortowała B-24 aż nad Brux w Czechosłowacji. Po ataku grupy Fw 190 w rejonie jeziora Müritz wycofujące się na południe niemieckie myśliwce zaprowadziły klucz z 357. FS nad lotnisko w Schwarz. Tam Amerykanie zastali równy szereg zaparkowanych Ju 88 i Do 217 (lub Me 110). Pomimo gwałtownej reakcji obrony przeciwlotniczej trzech pilotów Mustangów zniszczyło na ziemi łącznie 14 samolotów, w tym aż siedem Lt. William J. Cullerton.

W rejonie Kyritz, na północ od Berlina, 352. FG walczyła z mieszaną formacją Fw 190 i Me 109. Efektem tych starć, które rozciągnęły się na wschód aż nad Küstrin (Kostrzyn nad Odrą), było 13 zestrzeleń zapisanych na konto grupy.

Po dwóch dniach ciężkich walk, 13 września siły Jagdwaffe najwyraźniej wyczerpały się. Podczas wyprawy 8. AF nad południowe Niemcy Iwią część zwycięstw (wszystkie oprócz dwóch) zebrały dwie grupy myśliwskie. Mustangi 55. FG odprowadzały formację B-24 nad Merseburg. W rejonie Gotha – Nordhausen stoczyły walkę z grupą Me 109, odnotowując 16 zestrzeleń. Do starcia włączyła się 357. FG, która wywalczyła kolejne 15 zwycięstw, ale koszt własny był wyjątkowo wysoki – pięć samolotów i trzech pilotów. Jeden z nich, Lt. Kirby Brown z 364. FS, wyskoczył ze spadochronem. Po schwytaniu został zastrzelony przez oficera SS. Tego samego dnia debiutowały Mustangi 479. FG. Grupa wykonała misję jeszcze w mieszanym składzie – jeden dywizjon na P-51, a pozostałe dwa na P-38. W tym okresie jednostką dowodził słynny Col. Hubert „Hub” Zemke, pierwszy dowódca Thunderboltów z 56. FG, grupy znanej lepiej jako „Zemke’s Wolfpack”.

Działania lotnicze nad zachodnią Europą w drugiej połowie września 1944 roku zostały zdominowane przez rozpoczętą 17 września operację „Market-Garden”, której celem było uchwycenie mostów na Renie na terenie Holandii. Po-



P-51D-10-NA (n/s 44-14402) o kodzie bocznym „OS-H” i imieniu *Barbara*, na którym latał Capt. Fred R. Haviland Jr z 357. FS, jeden z asów 355. FG (sześć samolotów Luftwaffe zniszczonych w powietrzu i kolejne sześć na ziemi).

P-51D-10-NA (s/n 44-14402) coded “OS-H” and named *Barbara*, flown by Capt. Fred R. Haviland Jr of 357th FS, one of aces with 355th FG (credited with six Luftwaffe aircraft destroyed in the air and another six on the ground). (via Bill Marshall)





P-51D-10-NA (n/s 44-14175) o kodzie bocznym „CY-Q” i imieniu *Cherry*, na którym latał Lt. Richard G. Gibbs z 343. FS / 55. FG.  
 P-51D-10-NA (s/n 44-14175) coded “CY-Q” and named *Cherry*, flown by Lt. Richard G. Gibbs of 343rd FS / 55th FG. (*Crow*)

dobnie jak podczas operacji „Overlord” w Normandii, Mustangi VIII FC skierowano do wywalczenia przewagi w powietrzu nad terenem działań. Pierwszego dnia operacji, w potyczce Mustangów z 376. FS (ze składu 361. FG) z 15 Me 109 pomiędzy Hasselt i Wesel, poległ *Gruppenkommandeur* III./JG 26 Maj. Klaus Mietusch. Był jednym z najbardziej doświadczonych pilotów Luftwaffe na zachodzie Europy i asem z 75 zwycięstwami. Zestrzelił go, podczas zacieklej walki kołowej, Lt. William R. Beyer. Było to pierwsze zwycięstwo Lt. Beyera.

18 września 1944 roku, podczas gdy większość sił powietrznych aliantów była związana walkami nad Holandią, 8. AF wykonała ostatnią, siódmą misję w ramach operacji „Frantic”. Jej celem był rzut zaopatrzenia dla walczących w Warszawie powstańców. Piloci 361. FG odprowadzali zmierzające na wschód B-17 na części ich trasy. U brzegów wyspy Fehmarn, na niemieckim wybrzeżu Morza Bałtyckiego, Lt. Urban „Ben” Drew z 375. FS wypatrzył daleko w dole pojedynczego Heinkla 111:

„Kiedy napotkasz samolot lecący nisko nad wodą, to najpierw widzisz jego cień skaczący po falach. Zobaczyłem taki cień dwusilnikowej maszyny... Celowo nie zameldowałem: ‘Nierozpoznany samolot poniżej, na pierwszej’, żeby nie zleciały się wszystkie Mustangi z okolicy. Wywo-

łałem dowódcę grupy i powiedziałem: ‘Proszę o pozwolenie na rozpoznanie obcego samolotu,’ a wszyscy wykrzyknęli: ‘GDZIE, GDZIE, GDZIE??’ Nie odpowiedziałem na te wezwania, tylko zabrałem swoją sekcję na dół i zaszedłem Heinkla od tyłu. To była łatwizna... Trafiłem go w prawy silnik, potem nawróciłem, przyłożyłem w lewy i Heinkel wpadł do wody”<sup>16</sup>. Nad Toruniem osłonę Fortec przejęły 64 Mustangi z 355. FG i podążyły wraz z bombowcami do baz na Ukrainie.

We wrześniu 1944 roku kolejna jednostka VIII FC – 353. FG – przebroiła się na Mustangi. Pod koniec miesiąca w bazie grupy w Raydon miejsce beczułkowatych Thunderboltów zaczęły zajmować smukłe P-51, podobnie jak ich poprzednicy zdobione żółto-czarnymi szachownicami na okapotowaniach silników. Swoją jedyną misję bojową w mieszanym składzie obu typów 353. FG wykonała 2 października. Następnego dnia wyruszyła do walki już tylko na Mustangach.

Maj. William B. Bailey ze sztabu grupy (i przyszły dowódca 353. FG) tak wspominał ten okres: „Najwięcej dodatkowej roboty miała obsługa na ziemna, ale że wymienialiśmy samoloty stopniowo, obyło się bez większych problemów. Pilotów poinstruowano o wszystkim, co powinni wiedzieć na temat mechanicznych aspektów i właściwości pilotażowych. Na przykład, żeby podczas startu

zwiększali moc silnika stopniowo, jednocześnie zwiększając nacisk na prawy pedał orczyka, do momentu aż ogon oderwie się od ziemi. Również to, żeby przy wyprowadzaniu samolotu z nurkowania nie przekraczali 9 g (skrzydła Mustanga urywały się przy 10 g). Kiedy wyposażono nas w kombinezony przeciwprzeciążeniowe, niebezpieczeństwo urwania skrzydeł stało się realne. Z czasem w naszych samolotach zamontowano wskaźniki przeciążeń. Pamiętam, że pewnego razu, kiedy wyciągnąłem maszynę z nurkowania, mój wskaźnik zarejestrował 9 g.

O ile dobrze pamiętam, przełącznik mieszanki paliwowej w P-51 znajdował się mniej więcej

w tym samym miejscu, co mechanizm sterowania skokiem śmigła w P-47, więc podczas startu piloci musieli uważać, za co chwyтали. Poza tym wymiana sprzętu poszła gładko. Wszyscy byliśmy pod wrażeniem możliwości P-51 w walce z innym myśliwcem, dlatego w powietrzu staliśmy się bardziej pewni siebie i agresywni. Słabością P-51 był jego system chłodzenia silnika. Był bardzo wrażliwy na ogień z ziemi z powodu dwóch dużych rur biegnących spodem kadłuba przez połowę jego długości, od chłodnicy do silnika. Nawet najmniejsza dziura powodowała, że silnik zacierał się w ciągu kilku minut. Z tego powodu piloci nie byli entuzjastycznie nastawieni do ata-

„Yank”, maskotka 355. FG, na skrzydle Mustanga Lt. Col. Claiborne’a H. Kinnarda ze sztabu grupy. Od września 1944 roku Kinnard służył jako zastępca dowódcy 4. FG, a w listopadzie, kiedy Col. „Don” Blakeslee został odesłany do USA, na krótko przejął dowodzenie całą 4. FG. Kinnard wrócił na drugą turę bojową do 355. FG i w lutym 1945 roku został jej dowódcą.

Yank, 355th FG’s mascot, guarding the Mustang flown by Lt. Col. Claiborne H. Kinnard of group HQ. In September 1944 Kinnard was appointed Deputy CO of 4th FG, and in November of the same year, after Col. ‘Don’ Blakeslee was rotated home, he shortly commanded the ‘Debden Eagles’. Kinnard returned for his second operational tour to 355th FG, and in February 1945 assumed the command of the group. (via Bill Marshall)



ków na cele naziemne w rejonach o silnej obronie przeciwlotniczej”.

Chłodzony glikolem silnik Mustanga stanowił jeszcze jedno, potencjalnie śmiertelne zagrożenie dla pilotów. Kilkakrotnie zdarzyło się, że podczas lotów treningowych, z nieznanych przyczyn, piloci tracili kontrolę nad samolotem i rozbijali się. Dochodzenie wykazało, że jeśli gorący glikol przeciekł do kokpitu, jego opary mogły chwilowo oślepić pilota lub nawet doprowadzić go do utraty przytomności.

27 września 8. AF wznowiła regularne wyprawy bombowe nad Rzeszę. Tego dnia błyskotliwie zwycięstwo odniósł jeden z dywizjonów 361. FG. Podczas eskorty Liberatorów 2. BD nad Kassel, w rejonie Eisenach żółtonose Mustangi z 376. FS rozgromiły dużą formację Fw 190, zestrzeliwując aż 18 z nich przy stracie jednego P-51. Niemieckie myśliwce należały do wszystkich trzech *Gruppen* „Sturmbocków” (II./JG 300, IV./JG 3 i II./JG 4). Nowym „asem w jeden dzień” został Lt. William R. Beyer – ten sam, który dziesięć dni wcześniej zestrzelił Maj. Mietuscha, dowódcę III./JG 26.

Już następnego dnia, 28 września, jednostki „Sturmbocków” przypłaciły swoje sukcesy przeciwko ciężkim bombowcom utratą aż 22 maszyn. Piloci 479. FG, która po raz ostatni wykonywała misję w mieszanym składzie P-38 i P-51, dopisali do konta grupy 13 zestrzeleń. Na południe od Magdeburga Lt. Ernst Fiebelkorn z 20. FG (przyszły czołowy as grupy) zestrzelił dwa Me 109, a następnie nad lotniskiem w pobliskim Köthen zaatakował podchodzące do lądowania niemieckie myśliwce i zestrzelił jeszcze po jednym Me 109 i Fw 190.

W październiku 1944 roku do służby w Luftwaffe wszedł nowy myśliwiec tłokowy, Fw 190 D, zwany przez Amerykanów „długonosym Focke-Wulfem”. Jego osiągi, zwłaszcza na dużym pułapie, były dla pilotów Mustangów dużym wyzwaniem. Samolotów tych Niemcy używali m.in. do osłony startów i lądowań Me 262.

Kuriozalnie, im mniej samolotów Luftwaffe było w powietrzu, tym większe straty ponosiły jednostki Mustangów, częściej atakując cele naziemne, szczególnie lotniska. W ten sposób 3 paź-



P-51D-5-NA (n/s 44-13871) o kodzie bocznym „PZ-S” i imieniu *Ellie*, na którym latał Lt. Merton J. „Smokey” Stover z 486. FS / 352. FG, sfotografowany w bazie grupy w Bodney pod koniec 1944 roku.

P-51D-5-NA (s/n 44-13871) coded „PZ-S[Bar]” and named *Ellie*, flown by Lt. Merton J. ‘Smokey’ Stover of 486th FS / 352nd FG. The photograph was taken at the group’s base in Bodney in late 1944. Of note is the standard USAAF blister hangar in the background housing two Mustangs. (352nd Fighter Group Association via Sam Sox, Jr Archivist)



Capt. Norman „Bud” Fortier, jeden z asów 355. FG (5,83 samolotów Luftwaffe zniszczonych w powietrzu oraz 5,5 na ziemi), od czerwca do września 1945 roku dowódca 354. FS.

Capt. Norman ‘Bud’ Fortier, one of 355th FG’s aces (5.83 air and 5.5 ground victories), from June to September 1945 the CO of 354th FS. (via Bill Marshall)



dziennika 355. FG straciła dwóch pilotów, w tym swojego czołowego asa. Capt. Henry W. Brown, latający na słynnym P-51D o imieniu *Hun Hunter/Texas* (n/s 44-13305, kod boczny „WR-Z”), został zestrzelony przez Flak podczas ataku na lotnisko w pobliżu Nordlingen. Do tego czasu zniszczył 14,2 samolotów w powietrzu oraz 14,5 na ziemi. Podczas próby podjęcia Browna z ziemi inny as 355. FG, Capt. William C. Lenfest, zakał się swoim Mustangiem w błocie. Obaj piloci trafili do niewoli. Co gorsza, ich Mustangi były jedynymi w grupie, które wyposażono w nowe celowniki żyroskopowe K-14.

6 października 1944 roku Mustangi 20. FG, oprócz regularnej eskorty, otrzymały dodatkowe zadanie „przyjrzenia się” w drodze powrotnej bazom Luftwaffe na wybrzeżu Morza Bałtyckiego, pomiędzy Szczecinem a Lubeką. Efektem tego wypadu było zniszczenie ok. 40 wodnosamolotów, głównie Dornierów Do 24, Heinkli He 115 i Arado Ar 196. Najwięcej zapisał na swoje konto Lt. Frederick Alexander z 77. FS: cztery He 115 i latającą łódź Do 18.

7 października 8. AF zorganizowała kolejną daleką wyprawę, w sile 1422 bombowców i 900 myśliwców, nad wschodnie krańce III Rzeszy, m.in. Police, Brux, Ruhland i Böhlen. Bohaterem dnia w VIII FC stał się Lt. Urban Drew z 361. FG. Właśnie tego dnia debiutowała pierwsza operacyjna jednostka myśliwska Luftwaffe wyposażo-

na w odrzutowe Me 262 – Kommando Nowotny. W Achmer do startu właśnie szykował się klucz trzech Me 262, kiedy nad lotniskiem pojawiły się żółtonose Mustangi 361. FG. Lt. Drew odczekał, aż pierwsze dwa oderwą się od pasa startowego i z wysokości 15 000 stóp runął w dół do ataku. Pierwszy ostrzelany przez niego Me 262, którego pilotował Lt. Gerhard Kobert, eksplodował. Chwilę później Drew zmusił do skoku pilota prowadzącego Me 262, którym okazał się Oblt. Paul Bley. Trzeci Me 262 nie zdążył nawet wystartować. Ostrzelany przez Mustangi z 479. FG, rozbił się na pasie startowym.

Lt. Drew był pierwszym pilotem Mustanga, który pokonał Me 262<sup>17</sup>. Niemniej jednak udowodnienie tego spektakularnego zwycięstwa okazało się problematyczne. 2/Lt. Robert McCandliss, skrzydłowy Lt. Drew’a i jedyny naoczny świadek, został w drodze powrotnej zestrzelony przez Flak nad lotniskiem w Rheine. Również fotokarabin w Mustangu Drew’a nie zarejestrował niczego. Ironią losu, tego dnia po raz pierwszy został wyposażony w kolorowy film. Lt. Drew wspominał po latach: „Niestety, kasetę z kolorowym filmem była trochę innych wymiarów niż ta standardowa i zacięła się. Mój skrzydłowy przepadł, a ja nie mam filmu. Wracam z lotu i mówię, ‘Hej, właśnie zestrzeliłem dwa odrzutowce’, i słyszę w odpowiedzi: ‘Naprawdę? Co ty nie powiesz. Co jeszcze nowego, Drew?’ W każdym razie, gen.



POBRANO Z HLAGERO.EU

P-51D-15-NA (n/s 44-15080) o kodzie bocznym „QI-B” i imieniu *Carolyn's Vergeltungswaffe*, na którym latał Capt. Amos H. Bomberger z 361. FS / 356. FG. Okapotowanie silnika w niebieskie romby na czerwonym tle, kołpak śmigła w tych samych kolorach (element wspólny dla całej grupy).

P-51D-15-NA (s/n 44-15080) coded “QI-B” and named *Carolyn's Vergeltungswaffe* (vengeance weapon in German), flown by Capt. Amos H. Bomberger of 361st FS / 356th FG. The group markings were red spinner with thin blue bands, and engine cowlings with longitudinal rows of blue diamonds against red background. (Crow)





Doolittle, kiedy zobaczył mój raport, osobiście zawiadził zestrzelenie obu Me 262. W ten sposób zostałem asem. Przedstawiono mnie do odznaczenia DSC (Krzyż Za Wybitną Służbę), ale że nie było dowodów potwierdzających moje zwycięstwa, dostałem go dopiero po 40 latach”<sup>18</sup>.

W istocie dopiero 16 lat później, kiedy oba zestrzelenia potwierdził naoczny świadek – jeden z pilotów Kommando Nowotny – Maj. Georg-Peter Eder – Urban Drew otrzymał należne mu odznaczenie, co nastąpiło w 1983 roku. Z tej okazji zwycięzcę sprzed 40 lat sprowadzono z Pretorii w Południowej Afryce, gdzie Maj. Drew wówczas mieszkał, do Waszyngtonu, po odbiór *Air Force Cross* (Krzyż Sił Powietrznych), który w USAF zastąpił DSC.

Chociaż VIII Zgrupowanie Myśliwskie osiągnęło zakładaną liczbę 15 grup jeszcze w maju 1944 roku, liczba dostępnych maszyn wciąż rosła. Jesienią 1944 roku każda grupa miała ich na stanie około 100. O ile w pierwszej połowie 1944 roku grupa myśliwska wystawiała do walki 48 maszyn (po 16 w każdym z trzech dywizjonów), kilka miesięcy później każda z grup VIII FC mogła już operować w dwóch zespołach (A i B) po 36 samolotów każdy. Stacjonujące w Anglii jednostki skorzwały również na przesunięciu linii frontu aż do granic III Rzeszy. Zamiast po starcie wspinać się na pełnej mocy silnika aż na pułap ponad 25 000 stóp, by na tej wysokości przekroczyć brzeg Francji, teraz Mustangi mogły stopniowo wznościć się, oszczędzając dzięki temu paliwo i tym samym zwiększając swój promień działania. Jeszcze ważniejszy był fakt, że uszkodzone nad Rzeszą maszyny mogły lądować awaryjnie na kontynencie. Do końca wojny wielu pilotów Mustangów uniknęło w ten sposób niewoli lub śmierci w lodowatych wodach Morza Północnego.

10 października 1944 roku siły VIII Zgrupowania Myśliwskiego rozdzielono pomiędzy trzy dywizje bombowe 8. AF. Celem tego posunięcia była ściślejsza współpraca eskorty z bombowcami. VIII Zgrupowanie Myśliwskie miało nadal pełnić funkcje szkoleniowe<sup>19</sup>. I tak 65. Skrzydło Myśliwskie, które tworzyły 4., 56., 355., 361. i 479. FG, przydzielono Liberatorom z 2. BD. Myśliwce 66. Skrzydła Myśliwskiego, czyli 55., 78., 339. 353. i 357. FG, dołączyły do Latających Fortec 3. BD. Z kolei 67. Skrzydło Myśliwskie – 20., 352., 356., 359. i 364. FG – związało swój los z Latającymi Fortecami z 1. BD. W praktyce ten podział był umowny i często poszczególne grupy myśliwskie eskortowały „nie swoje” bombowce.

Również 10 października w bazie 4. FG w Debden wylądowały cztery brytyjskie odrzutowce

Gloster Meteor, które w przeciwieństwie do niemieckich Me 262 nie osiągnęły jeszcze statusu operacyjnego. Celem ich wizyty było zapoznanie się pilotów Mustangów z tym rewolucyjnym wówczas napędem. Dwa dni później nad Anglią zorganizowano regularne „manewry”, w trakcie których Thunderbolty i Mustangi osłaniały formację 140 Liberatorów, a Meteory odegrały rolę odrzutowych Messerschmittów.

12 października 357. FG leciała w eskorcie bombowców nad Bremę. Lt. Charles „Chuck” Yeager, chociaż zaledwie porucznik, tego dnia prowadził całą grupę. Po dotarciu nad cel Yeager pozostawił dwa dywizjony przy bombowcach, po czym ruszył na czele 363. FS na poszukiwanie przeciwnika. W rejonie rozległego jeziora Steinhuder Meer na wschód od Hanoweru, Yeager zaskoczył grupę niedoświadczonych pilotów Me 109 z III./JG 26 i zestrzelił pięciu z nich. Nie lepiej tego dnia wiodło się wyposażonej w Fw 190 II./JG 26. Na szykujących się do ataku na B-17 Niemców spadły Mustangi z 364. FG, zmuszając je do ucieczki. Piloci 364. FG zapisali na swoje konto 12 zestrzeleń.

29 października prawdziwą bitwą z Luftwaffe stoczyła 354. FG ze składu 9. AF. Chociaż na tym etapie wojny jednostka wykonywała głównie zadania wsparcia taktycznego, ze względu na swoje doświadczenie, nagromadzone przez wiele miesięcy służby na Mustangach (nie bez powodu nosiła przydomek „The Pioneer Mustang Group”), była bardzo groźnym przeciwnikiem<sup>20</sup>. Tego dnia, lecąc na bombardowanie lotnisk w rejonie Karlsruhe/Stuttgart, napotkała równych sobie – cały pułk JG 53, weteranów kampanii w Afryce Północnej, nad Maltą i we Włoszech. Amerykanie natychmiast spostrzegli różnicę jakościową. Zamiast beładnej chmury samolotów, ponad 60 Me 109 pułku rozdzieliło się na czwórki (*Schwärme*, odpowiednik amerykańskiego *flight*) i z przewagą wysokości, szerokim wirażem runęło na ogony Mustangów. Piloci 354. FG odrzucili przenoszone pod skrzydłami bomby i zawrócili do ataku czołowego. Pomimo ewidentnej przewagi Niemcy przecenili swoje umiejętności. W wyniku gwałtownej wymiany ognia stracili aż 20 maszyn i dziesięciu poległych pilotów, w tym dowódcę IV. Gruppe Hptm. Hansa Morra. W pobliżu Bockingen Capt. Glenn Eagleston, dowódca 353. FS i czołowy as grupy (20,5 zwycięstwa), zestrzelił trzy Me 109. Były to *notabene* jego pierwsze zwycięstwa na P-51D. Straty własne 354. FG wyniosły tylko cztery samoloty. Dowództwo 9. AF najwyraźniej nie doceniało takich sukcesów, gdyż miesiąc później, z myślą o uniformizacji sprzętu jed-

nostek wsparcia taktycznego i pomimo protestów grupy, 354. FG została przebrojona na Thunderbolty. Z tego powodu jej efektywność spadała w tak drastyczny sposób, że w lutym 1945 roku jednostce oddano jej Mustangi.

30 października Mustangi 479. FG, które prowadził Col. Hubert Zemke, napotkały w rejonie Celle na rozległy front burzowy. Potężna turbulencja rzuciła maszynę dowódcy w korkociąg. Zanim pułkownik opanował sytuację, w jego Mustangu urwało się skrzydło. Zdążył wyskoczyć ze spadochronem i trafił do niewoli. Ten najstynniejszy dowódca Thunderboltów w Europie ostatnie 2,5 ze swoich 17,75 zwycięstw odniósł na P-51D. Strata Col. Zemke'go tylko przyspieszyła decyzję sztabu 8. AF o wycofaniu z działań bojowych, jako zbyt cennych, aż czterech doświadczonych dowódców grup myśliwskich. W połowie listopada 1944 roku do USA wrócili: Col. Donald M. Blakeslee (4. FG), Col. Joe L. Mason (352. FG), Col. William J. Cummings (355. FG) i Lt. Col. Joseph J. Krutzel (361. FG).

2 listopada 1944 roku Latające Fortece z 1. i 3. BD, osłanianie przez ponad 600 Mustangów, ude-

rzyły na zakłady produkcji paliw syntetycznych w Merseburgu, niedaleko Lipska. Jednostki *Reichsverteidigung*, które przez poprzedni miesiąc zbierały siły, tym razem podjęły wyzwanie. Chociaż tego dnia Amerykanie stracili 40 bombowców i 15 myśliwców, lista zestrzeleń pozytywnie zweryfikowanych pilotom Mustangów poraża swoją długością – 135 pozycji<sup>21</sup>. Faktycznie był to „czarny dzień” Luftwaffe. W rejonie Halle/Dessau tylko jeden niemiecki pułk – „Sturmbocki” z IV./JG 3 osłanianie przez Stab i II./JG 3 – atak na bombowce przypłacił stratą 49 maszyn i 26 poległych pilotów. Jeszcze gorzej wypadł JG 27, w całości wyposażony w Me 109. Niegdyś postrach alianckich lotników nad pustyniami Afryki Północnej, pod koniec 1944 roku pułk był już tylko cieniem swojej dawnej sławy. W rejonie Merseburga JG 27 stracił 50 samolotów (*sic!*) i 27 poległych pilotów. Niewątpliwie wiele Messerschmittów JG 27 padło ofiarą niebieskonosych Mustangów z 352. FG, która tego dnia ustanowiła nowy rekord liczby zwycięstw wywalczonych podczas jednej misji – 38. W okolicy Merseburga Capt. Donald S. Bryan z 328. FS zestrzelił piątkę Me 109. Ceną za to



P-51D-10-NA (n/s 44-14646) o kodzie bocznym „PE-O” i imieniu *Oklahoma Kid*, na którym latał Lt. Milton G. Camerer z 328. FS / 352. FG. Pod skrzydłami odrzucane zbiorniki na 75 galonów paliwa.

P-51D-10-NA (s/n 44-14646) coded “PE-O” and named *Oklahoma Kid*, flown by Lt. Milton G. Camerer of 328th FS / 352nd FG. Note 75-gal drop tanks under wings. (352nd Fighter Group Association via Sam Sox, Jr Archivist)

zwycięstwo była strata dwóch pilotów, w tym jednego z asów grupy – Capt. Henry „Hank” Miklajczyk zginął na zachód od Halle.

W 20. FG, która walczyła w tym samym rejonie, pula zwycięstw wyniosła 28. Część Mustangów ścigała przeciwnika aż do jego baz. W ten sposób piloci 355. FG wpadli nad lotnisko w Wernigerode, gdzie zastali ok. 50 zaparkowanych Me 109 i Fw 190; inne właśnie podchodziły do lądowania. Mustangi straciły pięć z nich, a kolejne 25 rozstrzelały na lotnisku. Bohaterem dnia w 355. FG został Lt. William Cullerton, który nad Wernigerode zestrzelił po jednym Me 109 i Fw 190 oraz zniszczył kolejne sześć samolotów na ziemi.

Tego samego dnia 4. FG, którą prowadził Capt. Fred W. Glover, wykonywała prewencyjne wymiatanie w rejonie Lipska. Tam natrafiła na pięć rakietowych Me 163 ze stacjonującej w Brandis I./JG 400. Jednego z nich dogonił w locie nurkowym i ostrzelał Capt. Glover, zmuszając pilota do skoku ze spadochronem. W tym samym czasie Capt. Louis „Red Dog” Norley wystrzelił długą serię do kolejnego Me 163, który właśnie oddalał się, w nadziei, że niemiecki pilot odruchowo wykona zwrot. Nie pomylił się. Następnie, lecąc po cięciwie łuku Me 163 z prędkością 450 mil na godzinę (ponad 720 km/h), Norley przeskoczył nad przeciwnikiem, trafiając go w przelocie, po czym zawrócił i dobił. Były to ostatnie zwycięstwa pilotów Mustangów nad Me 163.

Do kolejnego dużego starcia Mustangów z Luftwaffe doszło 8 listopada 1944 roku, podczas eskorty bombowców nad Merseburg i Rheine. Chociaż piloci 15 grup myśliwskich 8. AF wywalczyli łącznie jedynie cztery zestrzelenia (i to za cenę 11 maszyn), wszystkie cztery dotyczyły odrzutowych Me 262. W istocie ten dzień przeszedł do historii jako jedno z najsłynniejszych starć Mustangów z Messerschmittami Me 262.

W rejonie Osnabrück wracająca do bazy dwójka pilotów z 357. FG, Lt. James Kenney i Lt. Warren Corwin (obaj z 362. FS), napotkała na samotnego Me 262 atakującego nie eskortowany *box* Latających Fortec. Pilotował go Lt. Franz Schall z Kommando Nowotny, as z ponad setką zestrzeleń na koncie. W krótkim starciu Kenney zmusił Niemca do skoku ze spadochronem. Lt. Corwin przepadł bez śladu; wcześniej zdążył jeszcze zameldować przez radio, że został trafiony. Jego losu nigdy nie udało się ustalić.

Sam Maj. Walter Nowotny, as z 258 zestrzeleniami i dowódca Kommando Nowotny, miał mniej szczęścia niż Lt. Schall. Wracając do swojej bazy w Achmer był kilkakrotnie atakowany przez Mustangi z różnych grup. Faktyczna sekwencja

zdarzeń nie jest znana. Wiadomo, że w rejonie Achmer Lt. Richard Stevens z 364. FG ostrzelał i ciężko uszkodził pojedynczego Me 262, który następnie znikł w chmurach. Również Mustangi z 20. i 357. FG ścigały pojedynczego Me 262. Kiedy broniący lotniska Flak otworzył ogień, odrzutowiec przewrócił się na skrzydło i runął na ziemię. Czy była to uszkodzona maszyna Nowotnego, czy szybujący w stronę ziemi samolot, z którego wcześniej wyskoczył Schall, nie sposób stwierdzić z całą pewnością. Co ciekawe, jego zestrzelenie zapisano (po pół zwycięstwa) na konta Lt. Edwarda Haydona z 357. FG i Capt. Ernesta Fiebelkorna z 20. FG, i to pomimo faktu, że podczas pościgu żaden z nich nawet nie otworzył ognia! Również Lt. Anthony Maurice z 361. FG otrzymał tego dnia potwierdzenie zestrzelenia Me 262. Jego przeciwnik, trafiony celną serią, ratował się skokiem na spadochronie. Był to Ofw. Heinz-Helmut Baudach, również z Kommando Nowotny.

Rosnące zagrożenie ze strony niemieckich odrzutowców skłoniło dowództwo 8. AF do skierowania „ekspedycji karnych” złożonych z Mustangów przeciwko rozpoznanym bazom Me 262. 18 listopada 1944 roku przeciwko lotnisku fabrycznemu w Leipheim, gdzie produkowano Me 262, wyprawiły się 4. i 355. FG. W tym ataku brał udział jeden z asów 355. FG, Capt. Norman „Bud” Fortier z 354. FS:

„W umówionym miejscu, 20 mil na północny zachód od celu, spotkaliśmy się z 4. FG. Prowadził ją Lt. Col. Kinnard. Kiedy my ubezpieczaliśmy z pułapu 8000 stóp, 4. FG ostrzeliwała lotnisko, potem zamieniliśmy się rolami. Obie grupy poinstruowano, żeby niszczyły również stanowiska baterii przeciwlotniczych.

Lotnisko było dobrze bronione, przez co najmniej 30 stanowisk karabinów maszynowych i sześć lub więcej działek kalibru 20 mm. Piloci 4. FG znokautowali kilka, po czym zabrali się za samo lotnisko. Kinnard powiedział później, że naliczył w sumie 44 Me 262. Były rozproszone po całym terenie, większość zakamuflowana na skraju graniczącego z lotniskiem lasu. Po czterech podejściach nad cel 4. FG wspięła się na nasz pułap, a my ruszyliśmy na dół.

Pierwszy atak wzniecił co najmniej dziesięć pożarów w różnych częściach lotniska, a gęsty dym utrudniał odnalezienie celów. Wysokie drzewa okalające lotnisko zmuszały nas do ataków pod większym kątem, przez co byliśmy bardziej wystawieni na ogień przeciwlotniczy. Za pierwszym podejściem wycelowałem w samolot częściowo ukryty na skraju lasu. Wystrzeliłem do





P-51D-10-NA (n/s 44-14652) o kodzie bocznym „CV-L” i imieniu *Betty Louise*, na którym latał Lt. David „Arch” Archibald z 368. FS / 359. FG. Okapotowanie silnika zielone (element wspólny dla całej grupy).

P-51D-10-NA (s/n 44-14652) coded “CV-L” and named *Betty Louise*, flown by Lt. David ‘Arch’ Archibald of 368th FS / 359th FG. The group markings were green spinner and cowl band. In late 1944 green cowling marking extended back and swept down (as seen in the photo). (*Crow*)





Ustawianie zbieżności skrzydłowych kaemów w P-51D-5-NA (n/s 44-13274) o kodzie bocznym „WD-L”, na którym latał Eliot B. Payson z 4. FS / 52. FG. Ogon żółty (element wspólny dla całej grupy).

Boresighting the guns of P-51D-5-NA (s/n 44-13274) coded “WD-L”, flown by Eliot B. Payson of 4th FS / 52nd FG. The group markings were yellow tails. As can be appreciated in this photo, some Mustangs of the 15th AF retained aerial wires discarded by their 8th AF counterparts. *(Crow)*





niego długą serię i zobaczyłem liczne rozbłyśki trafień. Kiedy przelatywałem nad nim, widziałem, że stanął w płomieniach. Kiedy wyskoczyłem w górę, na dachu budynku po prawej zauważyłem stanowisko karabinu maszynowego. Obsługujący go dwaj żołnierze robili wszystko, żeby zakończyć moją karierę. Nigdy nie wdawałem się w wymianę ognia z bateriami Flaku, ale tym razem swoje drugie podejście poświęciłem tym dwóm na dachu. Zobaczyli, że nadlatuję i zaczęli do mnie strzelać. Mój żołądek zwinął się w supeł, ale w tym pojedynku to oni nie mieli szans.

Moje trzecie podejście było nieudane. Jakiś Mustang nadleciał z prawej i zdmuchnął mi cel sprzed nosa. Musiałem uskoczyć w górę, żeby nie zderzyć się z nim. Do tego czasu Flak wyraźnie przycichł, ale dym gęstniał z każdą chwilą. Kiedy nadlatywałem po raz czwarty, podmuch wiatru

rozwiął dym przy hangarach na końcu lotniska. Tam zobaczyłem, w odległości 400 jardów, pojedynczego Me 262. Złapałem go w celownik i otworzyłem ogień. Zbliżałem się, strzelając cały czas. Kiedy byłem w odległości 200 jardów od niego, zapalił się. Nie puszczałem spustu aż do momentu, kiedy musiałem poderwać w górę, żeby nie wlecieć do hangaru. Spojrzałem za siebie i dostrzegłem, że płonął jak pochodnia<sup>22</sup>.

Pogrom był całkowity. W wyniku ataku, który trwał nieprzerwanie przez 45 minut, 4. FG zgłosiła zniszczenie 12 Me 262 oraz jednego Me 109. Ponadto Lt. John Creamer i Capt. John Fitch z 335. FS zaskoczyli jednego Me 262 w powietrzu i zestrzelili go; 355. FG zniszczyła kolejne 14 Me 262.

20 listopada 1944 roku na Mustangach debiutowała 356. FG, latająca do tej pory na Thunderboltach. Samoloty tej grupy zdobył charakterystyczny



P-51D-10-NA (n/s 44-14450), o kodzie bocznym „B6-S” i imieniu *Old Crow*, na którym latał Capt. Clarence „Bud” Anderson z 363. FS / 357. FG podczas swojej drugiej tury bojowej (od października 1944 roku do stycznia 1945 roku). Zdjęcie wykonano na przełomie 1944/45 roku. Anderson był potrójnym asem z 16,25 zestrzeleniami na koncie. Czerwony ster kierunku był elementem rozpoznawczym 363. FS

P-51D-10-NA (s/n 44-14450), coded “B6-S” and named *Old Crow*, flown by Capt. Clarence ‘Bud’ Anderson of 363rd FS / 357th FG, photographed at the turn of 1944/45, during Anderson’s second tour (which lasted from October 1944 to February 1945). Anderson was a triple ace with 16.25 air victories to his credit. Red rudder identified 363rd squadron. (via Jim Anderson)



P-51D-10-NA (n/s 44-14151) o kodzie bocznym „HO-M” i imieniu *Petie 2nd*, na którym latał Lt. Col. John C. Meyer, pierwszy dowódca 487. FS (ze składu 352. FG), od listopada 1944 roku do lutego 1945 roku zastępca dowódcy grupy. Na burcie pod kokpitem widoczne godło 487. FS. Meyer był jednym z czołowych asów Mustangów nad Europą (24 samoloty Luftwaffe zniszczone w powietrzu i 13 na ziemi). Latał bojowo w Korei na F-86 jako dowódca 4. FIG, zestrzelił dwa Mig-i-15.

P-51D-10-NA (s/n 44-14151) coded “HO-M” and named *Petie 2nd*, flown by Lt. Col. John C. Meyer, the first CO of 487th FS (352nd FG), and from November 1944 to February 1945 the Deputy CO of the group. The emblem visible under cockpit is the badge of 487th FS. Meyer was one of Mustang top aces in the ETO, credited with 24 air and 13 ground victories. During the war in Korea he flew F-86s in combat as the CO of 4th FIG, and scored two air victories over MiG-15s. (352nd Fighter Group Association via Sam Sox, Jr Archivist)

styczny wzór na okapotowaniach silników, złożony z niebieskich rombów na czerwonym tle.

Następnego dnia, 21 listopada, po raz kolejny główny wysiłek 8. AF skierował się przeciwko rafineriom w Hamburgu i Merseburgu. W 352. FG przybył kolejny „as w jeden dzień” – w rejonie celu Capt. William T. Whisner z 487. FS zestrzelił pięć Fw 190, a cała grupa łącznie 19,5. Kolejne znaczące zwycięstwo w tym samym rejonie – 17 zestrzeleń, w tym Lt. Claude J. Crenshaw z 369. FS cztery Fw 190 – przypadło w udziale 359. FG.

Dla Luftwaffe był to faktycznie kolejny „czarny dzień”. W rejonie Erfurtu I./JG 1, w swojej pierwszej akcji bojowej od czasu walk nad Normandią<sup>23</sup>, została rozbita przez Mustangi, tracąc 26 samolotów i 15 poległych pilotów. Podobnie było w przypadku JG 301, który tego dnia stracił 20 maszyn. W starciu z Mustangami zginął m.in. Hptm. Wilhelm Burggraf, *Kommandeur* I./JG 301.

26 listopada 1944 roku głównymi celami wyprawy 8. AF były Misburg, Altenbeken, Bielefeld i Hamm. W rejonie Hanoweru trzy grupy Liberatorów rozciągnęły swój szyk na blisko 70 kilometrów (B-24 zwykle miały problem z utrzymaniem

zwartej formacji), praktycznie uniemożliwiając eskortie ogarnięcie całego strumienia bombowców. Niemiecka kontrola naziemna, obserwując rozwój sytuacji na ekranach radarów, dostrzegła swoją szansę, rzucając do ataku cały JG 301. Po wcieleniu miesiąc wcześniej w skład pułku personelu rozwiązanego JG 302, była to jedna z najpotężniejszych jednostek systemu Obrony Rzeszy. Nadciągające siły Luftwaffe Amerykanie oszacowali na ponad 200 maszyn. Dramat Liberatorów (491. BG błyskawicznie straciła 15 bombowców) spostrzegli zwiadowcy z 2. SF. Kiedy 339. i 355. FG próbowały związać walką kolejne grupy niemieckich myśliwców, Cpt. Robert Whitlow i jego ósemka Mustangów z 2. SF uderzyła czołowo na grupę ok. 100 Fw 190 i Me 109, w ostatniej chwili rozbijając jej atak na Liberatorów 445. BG.

Początkowy sukces drogo kosztował JG 301, który stracił 39 maszyn i 26 pilotów poległych lub zaginionych. Aż 29 niemieckich myśliwców (same Fw 190) dopisała do swojego konta 339. FG. Na południe od Hanoweru, Lt. Jack S. Daniell z 505. FS zestrzelił pięć z nich. Chociaż Daniell nie był pierwszym, ani ostatnim „asem w jeden dzień” w 8. AF, dokonał rzeczy bez precedensu. Był to

jego pierwszy lot bojowy! Co ciekawe, do końca swojej tury bojowej nie uzyskał już ani jednego zwycięstwa. Straty własne wyniosły dwóch pilotów (obaj zginęli). Jeden z nich, Lt. Bert Stiles z 505. FS, podczas pościgu za Fw 190 nie zdołał wyprowadzić swojej maszyny z lotu nurkowego i roztrzaskał się o ziemię.

Nie tylko JG 301 został zdziesiątkowany. Tego dnia Stab i II./JG 1, odbudowane po stratach nad Normandią, pojawiły się po raz pierwszy po długiej przerwie nad Rzeszą i od razu straciły 18 samolotów oraz dziewięciu poległych pilotów. Również dla JG 27, który został tak ciężko poturbowany przez Mustangi 2 listopada nad Merseburgiem, 26 listopada był drugim z rzędu „sądnym dniem”. Pułk stracił 38 Me 109, poległo 15 pilotów. Ginęli nie tylko nowicjusze. Tego dnia poległ m.in. Oblt. Heinrich Sterr, as z 129 zwycięstwami na koncie i *Staffelkapitän* 16./JG 54, zestrzelony przez Mustanga podczas podchodzenia do lądowania na lotnisku w Vörden.

Dla żółtonosych Mustangów z 361. FG ten dzień okazał się największym sukcesem w historii jednostki – 45-minutowa bitwa zakończyła się dla grupy zestrzeleniem 23 niemieckich myśliwców, i to bez strat własnych. Z kolei piloci 355. FG zwyciężali 21 razy, przy stracie trzech maszyn; „skauci” z 2. SF wywalczyli sześć zwycięstw, w tym trzy (same Fw 190, na południe od Hanoweru) Lt. William E. Whalen. Dalej na zachód, w rejonie Osnabrück i Dümmersee, piloci 356. FG (którzy na Mustangach latali od zaledwie paru dni) odnotowali 24 zestrzelenia.

27 listopada 1944 roku Mustangi eskorty stoczyły kolejną wielką bitwę z Luftwaffe. Tego dnia Amerykanie postanowili obrócić tak skuteczną broń Niemców – radar – przeciwko nim samym i wywabić przeciwnika w powietrze. Mustangi 353. FG sformowały szyk bombowców, podczas gdy maszyny 357. FG, w sposób typowy dla myśliwców eskorty, zygzakowały ponad nimi. To, co na ekranie radaru niemieckiego musiało wyglądać jak klasyczna wyprawa bombowa, było w rzeczywistości setką Mustangów szukających okazji do walki. Luftwaffe nie zawiodła – około stu mil na południowy zachód od Berlina na horyzoncie pojawiły się dwie grupy Messerschmittów i Focke-Wulfów... każda po 80-100 maszyn!

Najwięcej zwycięstw, bo aż 30, zebrała 357. FG. Capt. Leonard Carson z 362. FS zestrzelił pięć, a Capt. John England z 362. FS i Capt. Charles Yeager z 363. FS po cztery. Jedyną stratą grupy był Lt. Frank Gailer z 363. FS, który jeszcze zdążył zestrzelić dwa Fw 190, zanim sam padł ofiarą innego Mustanga. Pół roku później, po powrocie

z obozu jenieckiego, tak relacjonował okoliczności swojego zestrzelenia:

„Wzniósłem się na pułap 12 000 stóp, gdzie dołączył do mnie pilot z 55. FG. Wspięliśmy się razem na wysokość 28 000 stóp, rozglądając się za niedobitkami z drugiej formacji niemieckich myśliwców. Wtedy zauważyłem parę samolotów, które zbliżały się do nas czołowo. Wyglądały na P-51, ale jako że nie byłem pewny, utrzymywałem poprzedni kurs z palcem przy spuście. Nagle prowadzący tamtej pary otworzył ogień, rozbijając moją owiewkę, dziurawiąc przewód olejowy i raniąc mnie w prawe ramię. Zestrzeliły mnie Mustangi z 352. FG. Doleciałem w rejon Kassel. Tam śmigło mojego samolotu zatrzymało się. Wskoczyłem ze spadochronem z wysokości 7000 stóp. Towarzyszący mi pilot z 55. FG został ze mną do końca. Zdażyłem jeszcze wywołać przez radio swój dywizjon i zameldować o moich zwycięstwach”<sup>24</sup>.

Więcej szczęścia miał Maj. Wilbert H. Juntilla, dowódca 352. FS ze składu 353. FG. Również jego samolot został omyłkowo zaatakowany przez innego Mustanga. Maj. Juntilla doleciał do Anglii z odstrzeloną owiewką i odmrożeniami na karku. Starcie z 353. FG Luftwaffe przypłaciła stratą 18 maszyn (w tym cztery Fw 190, które na trasie od Steinhuder Meer do Brunszwiku jednego po drugim doganiał i zestrzeliwał Maj. Wayne Blickenstaff).

Kolejne 18 trafiło na konto 352. FG. Grupa straciła jednego ze swych asów – w rejonie Osnabrück Capt. Walter Starck zestrzelił trzy Me 109, ale sam był zmuszony do skoku ze spadochronem po tym, jak odstrzelony ogon jego ostatniej ofiary uderzył w silnik jego Mustanga.

Jednak najbardziej niezwykłą potyczką Mustangi 8. AF stoczyły gdzie indziej. Capt. Raymond „Ray” Wetmore miał tego dnia prowadzić 370. FS, jeden ze składowych dywizjonów 359. FG. Jego skrzydłowym był oficer operacyjny dywizjonu, Lt. Robert „Rudy” York. Wkrótce po starcie Mustangi 359. FG zanurzyły się w grubej na kilkanaście tysięcy stóp warstwie chmur. Kiedy w końcu, na wysokości 20 000 stóp, Capt. Wetmore przebił się na obszar czystego nieba, wokół nie było widać nikogo oprócz czterech maszyn jego sekcji. Krążąc w miejscu, Wetmore próbował wywołać przez radio resztę grupy, ale na próżno. Pomimo tego postanowił lecieć zgodnie z planem.

W rejonie Hanoweru dolna pokrywa chmur obniżyła się do wysokości 5000 stóp. Powyżej tego pułapu rozpościerał się błękit nieba. Wtedy czwórka Mustangów pod dowództwem Wetmore’a natknęła się na dwie grupy niemieckich my-





Col. Richard A. „Dick” Hewitt, dowódca 82. FS (od marca 1945 roku) ze składu 78. FG, za sterami swojego P-51D-20-NA (n/s 44-64147) o kodzie bocznym „MX-U” i imieniu *Big Dick* (w grze w kości określenie dwóch piątek). Elementami rozpoznawczymi 78. FG były czarno-białe kołpaki śmigieł i szachownice na okapotowaniach silników w tych samych kolorach.

Col. Richard A. ‘Dick’ Hewitt, from March 1945 the CO of 82nd FS / 78th FG, at the controls of his P-51D-20-NA (s/n 44-64147) coded “MX-U” and named *Big Dick* (which is the craps call for double five). The group markings were engine cowlings painted in black and white checkerboards, which under nose extended back to wingroot. (Richard Hewitt via Nathan Howland)

śliwców, z których każda liczyła ok. 100 samolotów. Górna grupa składała się w większości z Fw 190, dolna z Me 109. Mustangi, lecąc na wysokości 28 000 stóp, znalazły się pomiędzy nimi. Na domiar złego, w tym samym momencie Lt. Robert McInnes zameldował, że z powodu zacięcia nie może odbezpieczyć swoich kaemów. Capt. Wetmore polecił mu wracać i odesłał jeszcze jednego pilota do osłony. W ten sposób Wetmore i York zostali tylko we dwóch, naprzeciw 200 niemieckich myśliwców! Bez chwili wahania zanurkowali w stronę dolnej grupy Me 109, lecącej na wysokości ok. 20 000 stóp. Lt. York tak relacjonował to niewiarygodne starcie:

„Zaczęliśmy strzelać, jak tylko Niemcy weszli w zasięg naszych kaemów. Mój celownik K-14 spisywał się znakomicie. Z odległości około 2000 stóp [ok. 600 m] otworzyłem ogień do pierwszego Me 109, który akurat znalazł się przede mną. Leciał prosto i równo, lekko obniżając lot. Zbliżyłem się do niego za szybko, musiałem przymknąć przepustnicę. Cały czas trzymałem go w celowniku; końcówki jego skrzydeł były ciasno obramowane zewnętrznym pierścieniem. Strzelałem krótkimi seriami, odkładając poprawkę od 15 do 0 stopni. Trafienia rozbłysły na skrzydłach i kokpicie Me 109. Zaczął dymić, nagle buchnął płomieniem i runął w dół. Kątem oka zobaczyłem również, że Me 109, do którego strzelał Capt. We-

tmore, zwałił się w dół korkociągiem, wlokąc za sobą strugę dymu.

Kiedy tylko minąłem pierwszego Me 109, zobaczyłem w celowniku następnego. Wokół było tyle niemieckich maszyn, ściśniętych na tak niewielkim obszarze, że nie musiałem w ogóle manewrować, żeby znaleźć sobie kolejny cel. Nawet jeśli Niemcy utrzymywali między sobą łączność radiową, było ich tak wielu i byli tak zaskoczeni, że nie mogli się połapać, kto do nich strzela. Zamknąłem sylwetkę drugiego Me 109 pomiędzy rombami celownika K-14 i posłałem mu długą serię, od czterech do sześciu sekund. Messerschmitt cały zamigotał od trafień i zaczął koziołkować, dymiąc i rozpadając się na kawałki. Gdzie nie spojrziałem, widziałem nieprzyjacielskie samoloty. Capt. Wetmore znikł z pola widzenia.

Na wprost przed sobą, w odległości około 800 jardów, dostrzegłem kolejnego Me 109. Nurkował pod płaskim kątem. Jestem pewny, że jego pilot nie widział mnie. Zaszedłem go z boku i kiedy mój celownik K-14 przeliczył, że jestem w zasięgu pewnego strzału, posłałem mu długą serię. Wycelowałem idealnie. Trafienia pokryły gęsto kokpit i podstawę skrzydeł. Kiedy przelatywałem obok, Me 109 wywinął młynka i eksplodował<sup>25</sup>.

Przelatując niczym piła tarczowa przez niemiecką formację, chwilę później York znokautował kolejnego Me 109, aż w końcu sam został

osaczony przez niemieckie myśliwce i zmuszony do ucieczki. Schodząc w dół szeroką spiralą na maksymalnym doładowaniu mocy silnika, wpadł w warstwę chmur poniżej i umknął swoim prześladowcom. Obaj, York i Wetmore, zestrzelili po trzy Me 109. Capt. Wetmore wrócił do bazy z wielką dziurą w komorze amunicyjnej lewego skrzydła, wybitą przez pocisk z działka kalibru 20 mm.

Eskorta Mustangów była tego dnia tak skuteczna, że „Sturmbocki” z II./JG 300 nawet nie zbliżyły się do bombowców. Jednostka wycofała się w popłochu, tracąc 12 maszyn i siedmiu zabitych pilotów. Z kolei stacjonująca w rejonie Lipska IV./JG 27 straciła tego dnia w walkach z Mustangami 11 ze swoich Me 109.

5 grudnia 1944 roku podczas wyprawy 8. AF nad Berlin i Münster, myśliwce obu stron stoczyły ze sobą wyjątkowo zacieklą bitwę. W jej wyniku broniące Berlina pułki JG 1 i JG 301 poniosły najcięższe straty. W przypadku JG 1 liczba utraconych maszyn sięgnęła 39 Fw 190 (z I. i II. *Gruppen*) oraz 12 Me 109 (III. *Gruppe*).

Doskonale spisał się zespół A ze składu 355. FG pod dowództwem Maj. Williama Hovde. Jego zadaniem było wymiatanie przed formacją Fortec z 3. BD zmierzających nad Berlin. Nad stolicą III Rzeszy Hovde natknął się na grupę ok. 70 niemieckich myśliwców, formujących szyki do ataku czołowego na zbliżające się B-17. Bez wahania poprowadził swoje 23 Mustangi do ataku. Zanim przeciwnik zdołał ogarnąć sytuację, z jego szeregów ubyło 13 samolotów. Sam Hovde zestrzelił cztery Fw 190 (i jednego zespołowo) oraz jednego Me 109. Atak Mustangów rozbił szyki Niemców do tego stopnia, że ani jedna Forteca 3. BD nie została zaatakowana nad Berlinem. Za tę akcję Maj. Hovde został odznaczony DSC (Krzyż Za Wybitną Służbę).

Z kolei jednostki Mustangów straciły łącznie 17 maszyn (piloci Luftwaffe zgłosili zestrzelenie aż 29). Wśród nich znalazły się dwa samoloty z 353. FG. Capt. William Tanner razem z dwoma innymi pilotami z 350. FS odprowadzali do Anglii uszkodzoną Fortecę, lecąc na wysokości zaledwie 500 stóp, kiedy w pobliżu Hohenhorst wpadli pomiędzy dwie grupy Fw 190, po ok. 15 maszyn każda. Capt. Tanner był jedynym, który przeżył to spotkanie:

„Los sprawił, że nasza trójka wylądowała wprost na ogonach piętnastu Fw 190. Rozciągnięci w jeden szereg, otworzyliśmy ogień jednocześnie. Kiedy mój cel zapalił się, przesunąłem celownik na kolejnego Focke-Wulfa. Widziałem, że moi skrzydłowi też odnoszą zwycięstwa. Właśnie

wystrzeliłem krótką serię do kolejnego Fw 190, kiedy w skrzydłach mojego Mustanga zaczęły pojawiać się dziury, a cały samolot trząsł się, jakby ktoś okładał go kijem baseballowym. Spojrzałem przez ramię i zobaczyłem czwórkę Fw 190 siekających po nas seriami. Krzyknąłem ostrzeżenie do mikrofonu i wyrwałem w górę ciasną pętlą. Zanim wpadłem w chmury powyżej, zobaczyłem dwa Fw 190 za sobą i obu moich skrzydłowych spadających w płomieniach. Warstwa chmur była cienka i kiedy przeleciałem przez nią, wciąż miałem na ogonie obu szkopów. Musiałem dobrze się namanewrować, zanim udało mi się oderwać od nich”.

Wszystkim trzem pilotom 353. FG zaliczono po jednym zestrzeleniu. Obaj skrzydłowi Tannera, Lt. Alvin Deeds i 2/Lt. Noah Cowen, zginęli.

17 grudnia 1944 roku Niemcy rozpoczęli konrofensywę w Ardenach. Przez pierwsze sześć dni gęsta mgła i niski pułap chmur uniemożliwiały aliantom rzucenie przeciwko prącym na zachód niemieckim dywizjom pancernym swojej najpotężniejszej broni – lotnictwa. Również bombowce 8. AF, której wyznaczono zadanie atakowania linii zaopatrzeniowych przeciwnika, miały z powodu fatalnej pogody problem z odnalezieniem celów. 18 grudnia były nimi m.in. węzły komunikacyjne w Kolonii, Koblencji, Kaiserslautern, Bonn i Mainz. Tego dnia 359. FG eskortowała B-17 nad Kolonię. Podczas tej misji dwóch pilotów 368. FS stoczyło niezwykle pojedynek, którego rezultaty przeszły niemal niezauważone w annałach USAAF.

W rejonie celu Lt. Paul E. Olson był zmuszony odłączyć od formacji w nadziei, że na niższym pułapie stopi się lód, który zablokował lotki w skrzydłach jego Mustanga. Ubezpieczał go Lt. David B. Archibald. W pewnym momencie obaj piloci dostali się pod ogień Flaku i Archibald został trafiony odłamkiem w udo. Pięć minut później, w okolicy Wahn, na południe od Kolonii, para Mustangów dogoniła dwie grupy Fw 190, każda po ok. 30 maszyn. Jako że wisząca powyżej zwarta warstwa chmur umożliwiała szybką ucieczkę w razie zagrożenia, Amerykanie zdecydowali się na atak z zaskoczenia. W pierwszym podejściu Archibald zestrzelił dwa Fw 190, a Olson jednego. Ku ich zdumieniu, Niemcy nie zareagowali; pozostałe Focke-Wulfy leciały dalej przed siebie. W drugim podejściu obaj piloci zestrzelili po jednym z nich. Tym razem Fw 190 rozpierzchły się na wszystkie strony. Archibald szybko zestrzelił kolejnego. W tym czasie Olson celnymi trafieniami zmusił następnego Niemca do skoku ze spadochronem. Kiedy opuszczony przez



Pokazowa formacja P-51D z wszystkich czterech grup myśliwskich Mustangów ze składu 15. AF. Samolot na pierwszym planie, o żółto-czarnej szachownicy na ogonie i kodzie bocznym „00”, pilotował Lt. Col. Ernest H. Beverly, dowódca 325. FG. Mustangiem z czerwonym ogonem i kodem bocznym „7” leciał Col. Benjamin O. Davis, dowódca 332. FG. Za sterami *Queen Marjorie* (kod boczny „WD-Q”) z żółtym ogonem siedział Col. Marion Malcolm, dowódca 52. FG. Ostatni Mustang w szyku to „HL-A” z ogonem zdobionym ukośnymi, czerwonymi pasami, którego pilotował Col. William A. Daniel, dowódca 31. FG. Kołpaki śmigieł wszystkich alianckich myśliwców na Śródziemnomorskim Teatrze Działań były malowane na czerwono.

A rare formation of aircraft flown by the commanders of all four Mustang outfits in the 15th AF. In the foreground, coded “00” and marked with yellow-black checkerboard on the tail, is the machine of Lt. Col. Ernest H. Beverly, the CO of 325th FG. Next in line is red-tailed Mustang coded “7”, flown by Col. Benjamin O. Davis, the CO of 332nd FG. Yellow-tailed *Queen Marjorie*, coded “WD-Q”, was the mount of Col. Marion Malcolm, the CO of 52nd FG. The last in row is “HL-A” with red-striped tail, with Col. William A. Daniel, the CO of 31st FG, at the controls. Propeller spinners of allied fighters in the MTO were, as a rule, painted red. (via Nathan Howland)



pilota Fw 190 odbił wirażem w bok, zderzył się z nim inny i oba eksplodowały. W międzyczasie, nie zważając na obecność niemieckich maszyn, do potyczki włączył się Flak, tylko potęgując chaos. Kłębiące się po niebie Fw 190 przeszkadzały sobie nawzajem. Fw 190, który atakował Olsona, zderzył się z tym, który już siedział na ogonie Archibalda, i oba runęły na ziemię.

W chwili, gdy Olson chwycił w celownik kolejnego Fw 190, jego Mustang, trafiony przez pocisk przeciwlotniczy, eksplodował. Wyrzucony w powietrze Olson zdążył otworzyć spadochron i wylądować. Nie mniej szczęścia miał Archibald, który podczas walki, z powodu upływu krwi z rany w udzie, stracił przytomność. Jego Mustang uderzył o ziemię pod płaskim kątem, a on sam został wyrzucony z kokpitu. Obaj piloci Mustangów, chociaż w krytycznym stanie, przeżyli to nieprawdopodobne starcie. Olson był ciężko poparzony; Archibald doznał urazów głowy oraz licznych złamań (kręgosłupa, żeber, obojczyka i nadgarstka) i pozostawał nieprzytomny przez kolejne dwa tygodnie. Końca wojny doczekali w obozie jenieckim<sup>26</sup>.

Tego samego dnia, 17 grudnia 1944 roku, nad południowymi krańcami III Rzeszy pojawiły się

Mustangi 15. AF, eskortujące B-24 nad rafinerie w Blechhammer (Blachownia Śląska) i Odertal (Zdzieszowice, woj. opolskie). Na południe od celu Messerschmitty i Focke-Wulfy z JG 300 przeprowadziły zmasowany atak na bombowce. W starciu nad polsko-słowackim pograniczem Mustangi z 52. FG zestrzeliły sześciu napastników, w tym trzy Me 109 Capt. Robert A. Karr z 5. FS. Tego dnia pilotował swojego przydzielonego P-51D-5-NA (n/s 44-13469) o kodzie bocznym „VF-B”. Były to jego pierwsze zwycięstwa na P-51D i zarazem jego ostatnie. Razem z poprzednimi (zdobytymi na P-51B i C) łącznie uzbierał sześć. Podczas tej samej misji 31. FG wywalczyła 11 zestrzeleń, bez strat własnych.

22 grudnia 1944 roku po raz pierwszy ofiarą myśliwców 15. AF padł niemiecki odrzutowiec. Podczas eskorty rozpoznawczego Lightninga, na północ od Regensburga, Mustangi 308. FS ze składu 31. FG zostały zaatakowane przez pojedynczego Me 262. Trzykrotnie niemiecki pilot przechodził w lot nurkowy, by po chwili nabrać wysokości szerokim wirażem w lewo. Dysponujące krótszym promieniem skrętu Mustangi konsekwentnie skracali dystans, aż po 20-25 minutach 2/Lt. Roy L. Scales i Lt. Eugene P. McGlaulin wyma-



Capt. Charles E. Weaver z 362. FS, jeden z asów 357. FG, i jego P-51D-20-NA (n/s 44-72199) o kodzie bocznym „G4-A”. Weaver wywalczył swoje ósme i ostatnie zwycięstwo 18 kwietnia 1945 roku, zestrzelując nad Pragą Me 262.

Capt. Charles E. Weaver of 362nd FS, one of 357th FG's aces, by his P-51D-20-NA (s/n 44-72199) coded "G4-A". Weaver scored his eighth and last victory – a Me 262 shot down over Prague – on 18th April 1945. (Crow)



P-51D-5-NA (n/s 44-13677) o kodzie bocznym „OS-X” i imieniu *Miss Steve*, po awaryjnym lądowaniu 18 marca 1945 roku. Latał na nim Capt. William J. Cullerton z 357. FS, jeden z asów 355. FG (pięć zwycięstw w powietrzu i 15 samolotów zniszczonych na ziemi).

P-51D-5-NA (s/n 44-13677) coded “OS-X” and named *Miss Steve*, crash-landed on 18th March 1945. It was a regular mount of Capt. William J. Cullerton of 357th FS, an ace with 355th FG (credited with five air and 15 strafing victories). (via Bill Marshall)

newrowali Niemca, zmuszając go celnymi seriami do skoku ze spadochronem.

23 grudnia 1944 roku nad Ardenami nastąpiła diametralna poprawa pogody. Amerykanie natychmiast rzucili na ratunek swoim obleżonym oddziałom siły taktycznej 9. AF. W tym czasie ciężkie bombowce 8. AF bombardowały centra komunikacyjne i węzły kolejowe na zapleczu frontu. W rejonie Trewiru 364. FG stoczyła potyczkę z niemieckimi myśliwcami, uzyskując 20 zestrzeleń, w tym Maj. George F. Ceuleers i Lt. James L. Fowle po cztery Me 109. Z kolei Mustangi 479. FG wzięły udział w potężnej bitwie z niemieckimi myśliwcami z kilku różnych pułków (JG 4, 11, 27 i 54) na południowy zachód od Bonn, zdobywając 12 zwycięstw. Tego samego dnia 8. AF oddała do dyspozycji 9. AF dwie ze swoich grup myśliwskich. Mustangi 361. FG przeniosły się na lotnisko w St. Dizier we Francji, a 352. FG do Asch w Belgii.

Bliskość lotnisk Jagdwaffe, rozlokowanych na wschodnim brzegu Renu, spowodowała, że 23 grudnia operujące nad Ardenami jednostki śred-

nich bombowców B-26 Marauder poniosły ciężkie straty (35 maszyn). Na wieść o tym dowództwo USAAF zareagowało natychmiast, wysyłając następnego dnia, 24 grudnia 1944 roku, przeciwko kilkunastu bazom niemieckich myśliwców całą potęgę 8. Armii Powietrznej (2034 ciężkie bombowce w osłonie 803 myśliwców, największa formacja bombowa całej II wojny światowej). W rejonie Kassel/Fulda 357. FG odniosła błyskotliwe zwycięstwo – 31 zestrzeleń (w tym cztery Fw 190 2/Lt. Otto Jenkins z 362. FS). Grupa poniosła jedyną stratę tego dnia, kiedy podczas gwałtownego starcia wpadły na siebie dwie sekcje Mustangów. W zderzeniu zginęli Lt. Wendall Helwing z 357. FG i Lt. Kenneth Mix z 55. FG.

W 55. FG stosunek zwycięstw do strat nie był tak korzystny – 15 : 5 (dwóch pilotów zginęło, trzech dostało się do niewoli). Jednym ze zwycięzców był Lt. Russell Haworth z 338. FS: „Leciałem jako *Acorn Red Leader*. Po ataku na pociąg zgubiłem z oczu moją ‘sekcję białą’. Lecąc ich kursem na wysokości ok. 3000 stóp, po około czterech minutach zauważyłem nisko nad ziemią dwa

P-51D-10-NA (n/s 44-14696) o kodzie bocznym „PZ-H” i imieniu *Hell-Er Bust*, na którym latał Capt. Edwin L. Heller z 486. FS / 352. FG. Zdjęcie wykonano na lotnisku polowym w Chievres w Belgii, gdzie grupa przeniosła się z Asch na przełomie stycznia i lutego 1945 roku. Latając w składzie 352. FG (od grudnia 1943 roku), Heller wywalczył 5,5 zestrzelenia oraz zniszczył 16,5 samolotów Luftwaffe na ziemi. Podczas wojny w Korei (na przełomie 1952/53 roku), latając na F-86E, do swojego osobistego konta zwycięstw dołożył trzy Mig-i-15 stracone indywidualnie oraz jednego zespołowo. Sam został zestrzelony w walce z Migami i trafił do niewoli.





P-51D-10-NA (s/n 44-14696) coded "PZ-H[Bar]" and named *Hell-Er Bust*, flown by Capt. Edwin L. Heller of 486th FS / 352nd FG. With the group since December 1943, Heller racked up 5.5 air and 16.5 ground victories. During the war in Korea (at the turn of 1952/53) he flew F-86s in combat and bagged 3.5 MiG-15s. Heller was himself shot down in aerial combat with MiGs and captured. (352nd Fighter Group Association via Sam Sox, Jr Archivist)



samoloty, zmierzające w stronę małego lotniska w Vogelsbergu. Myśląc, że to nasi chłopcy będą obrabiać lotnisko, zacząłem nabierać wysokości, żeby z góry zobaczyć efekty ich ataku. Dostałem się pod ostrzał małokalibrowego Flaku i na moment straciłem samoloty z pola widzenia. Kiedy okrążyłem lotnisko, zobaczyłem, jak jeden z nich siada na pasie startowym i zdałem sobie sprawę, że to nie P-51, a Me 109. Wówczas dojrzałem drugi samolot, który podchodził do lądowania. Zanurkowałem w jego stronę i kiedy ustawił się na wprost pasa startowego, byłem już za nim. Zbliżyłem się błyskawicznie. Otworzyłem ogień z minimalnej odległości. Moje pociski przeorały jego kadłub na całej długości. Z komory podwozia wysunęło się jedno koło. Poderwałem swojego Mustanga do góry, przewróciłem go na plecy i patrzyłem, jak pilot Me 109 próbuje wylądować. Uderzył o ziemię z jednym wysuniętym kołem i lecąc o wiele za szybko, przekoziółkował i rozpadł się na kawałki”.

Nie po raz pierwszy łupem Mustangów padły ciężkie „Sturmbocki” – ze stanu II./JG 300 ubyło 17 maszyn. Zginął m.in. Oblt. Klaus Bretschneider, jeden z asów pułku (34 zwycięstwa) i *Staffelkapitän* 5./JG 300.

Stacjonując w pobliżu frontu, 352. FG dzień po dniu zbierała obfite żniwo wśród niemieckich myśliwców. 25 grudnia na południowy zachód od Koblenz 328. FS, którym dowodził Maj. George Preddy, zestrzelił 11 niemieckich myśliwców, w tym sam Preddy dwa. Niedługo później, ścigając w rejonie Liege pojedynczego Fw 190, Maj. Preddy został omyłkowo zestrzelony przez amerykańskie baterie przeciwlotnicze. W chwili śmierci miał na swoim koncie 26,83 zwycięstw. Do końca wojny pozostał czołowym asem Mustangów USAAF.

Następnego dnia, w trakcie wypadów na wschodni brzeg Renu, 352. FG zebrała 13,5 zestrzelenia. Obecność niebieskonosych Mustangów była dla Niemców na tyle dokuczliwa, że w nocy z 26 na 27 grudnia wykonali ciężki nalot na ich polowe lotnisko Y-29 w Asch. Również 361. FG miała okazję wykorzystać swój pobyt w pobliżu frontu. 26 grudnia w rejonie Trewiru 14 Mustangów 376. FS starło się z tuzinem „długonosych” Fw 190 D z I./JG 26. Amerykanie zestrzelili pięć z nich, bez strat własnych. Pozostali niemieccy piloci z pewnością mieli o czym dyskutować po powrocie do swojej bazy w Fürstenau.

27 grudnia 1944 roku bombowce 8. AF kontynuowały dzieło zniszczenia na zapleczu frontu w Ardenach. W rejonie Bonn 364. FG, która otrzymała zadanie „wymiecienia” ewentualnego prze-

ciwnika przed formacją bombowców, napotkała na duże zgrupowanie myśliwców Luftwaffe. Latając wcześniej na Lightningach, 364. FG odnosiła raczej skromne sukcesy. Od czasu przebrojenia na Mustangi zaczęła szybko wydłużać swoją listę zwycięstw. Tego dnia wywalczyła 29,5 zestrzelenia, a Capt. Ernest Bankey został kolejnym w 8. AF „asem w jeden dzień”. Również 352. FG odpłaciła się Luftwaffe za nocną wizytę nad Asch; w rejonie Bonn zaliczyła 22,5 zestrzelenia, bez strat własnych.

W ciągu kolejnych paru dni pozostałych do końca roku pogorszenie pogody skutecznie rozdzieliło obie walczące strony. Pod koniec grudnia na Mustangi przebroiła się 78. FG, jedna z najstarszych jednostek Thunderboltów w 8. AF. Okapotowania silników maszyn 78. FG zdobyły czarno-białe szachownice.

Upływający 1944 rok, który zadecydował o wyniku wojny o panowanie na niebie III Rzeszy, adekwatnie zakończył się zdecydowanym zwycięstwem Mustangów eskorty. 31 grudnia głównym celem wyprawy 8. AF był rejon Hamburga. Tam 364. FG zestrzeliła 25 niemieckich myśliwców, w tym cztery Fw 190 Maj. Samuel J. Wicker z 383. FS. Kolejne 11,5 zestrzeleń do puli zwycięstw (przy stracie jednego pilota) dorzucili od siebie piloci zielononosych Mustangów 359. FG, którzy tego dnia eskortowali bombowce nad Misburg. Po raz kolejny myśliwce eskorty nie dopuściły do bombowców „Sturmbocków” z II./JG 300, której straty wyniosły siedmiu zabitych pilotów. W starciu z P-51 zginął m.in. Maj. Hans-Karl Kamp, *Kommandeur* III./JG 300.

Również w ostatni dzień starego roku Lt. Col. John Meyer, zastępca dowódcy 352. FG, napotkał rzadkiego przeciwnika – Arado Ar 234. Te stosunkowo nieliczne odrzutowe bombowce wspierały niemiecką kontrofensywę w Ardenach, bombardując koncentracje amerykańskich wojsk i stacje kolejowe. Należały do III./KG 76, która w tym czasie właśnie wymieniała sprzęt na odrzutowce. Wszystkie dostępne Arado zgrupowano w jednej *Einsatzstaffel*, którym dowodził Hptm. Diether Lukesch. Powracające pojedynczo z bombardowania oblężonego Bastogne Arado zostały przechwycone w rejonie Euskirchen przez niebieskonose Mustangi z 352. FG. Samolot, który zaatakował Lt. Col. Meyer, najprawdopodobniej pilotował sam Hptm. Lukesch. Co ciekawe, w wyniku tego nierozstrzygniętego pojedynku (ostrzelany Arado uciekł w chmury) Meyerowi zaliczono ‘pewne’ zestrzelenie, jego 22 zwycięstwo. W istocie tego dnia wszystkie maszyny Einsatzstaffel wróciły w komplecie.

Dzień 1 stycznia 1945 roku przeszedł do historii wojny powietrznej nad Europą jako data niemieckiej operacji „Bodenplatte”, ataku na lotniska alianckiego lotnictwa taktycznego na terenie Belgii, Holandii i Francji. Ten, jak się okazało, samobójczy wypad kosztował Luftwaffe ponad 200 pilotów, wyбитych przez artylerię przeciwlotniczą (przeciwnika i własną) oraz m.in. Mustangi z 352. FG, które nad swoim lotniskiem w Asch zestrzeliły 24 myśliwce.

Przez kolejne dwa tygodnie Luftwaffe zbierała siły, by 14 stycznia przeprowadzić zmasowany atak na wyprawę bombową 8. AF. Odniesione tego dnia rekordowe zwycięstwo 357. FG zostało opisane we wstępie niniejszej książki. Po cztery zestrzelenia zaliczyli Lt. Col. Andrew J. Evans ze sztabu grupy i Lt. John A. Kirla z 364. FS (obaj po dwa Me 109 i dwa Fw 190). Capt. Chester Maxwell z 364. FS zestrzelił trzy Fw 190 i właśnie ścigał czwartego, kiedy został zaatakowany przez „żółtonosego Mustanga” (co wskazywałoby na maszynę z 361. FG). Maxwell utrzymał swoją postrzelaną maszynę wystarczająco długo, by przelecieć linię frontu i lądował awaryjnie w Antwerpii.

Operująca tego dnia na zachód od Berlina 20. FG dołożyła od siebie 20,5 zestrzelenia. Capt. Raymond Wetmore z 359. FG omal nie został „asem w jeden dzień” – nad lotniskiem w Vörden zestrzelił trzy usiłujące wylądować Fw 190 i czwartego do spółki ze swoim skrzydłowym, a następnie w okolicy Dümmersee jeszcze jednego.

Najbardziej poszkodowane w tej bitwie niemieckie pułki JG 300 i 301 straciły łącznie 55 pilotów (zabitych lub zaginionych). Tego dnia JG 26 nie brał udziału w odpieraniu wyprawy 8. AF. Ten niegdyś słynny pułk myśliwski o reputacji elity Göringa, który stacjonując we Francji zwalczał większość wczesnych wypraw bombowych 8. AF, na tym etapie wojny był głównie kierowany do walki z lotnictwem taktycznym aliantów. Kiedy jednak zmierzająca w kierunku Ardenów formacja II. i III./JG 26 została namierzona przez amerykański radar<sup>27</sup>, do ich przechwycenia skierowano Mustangi 78. FG. Spotkanie nastąpiło w pobliżu Kolonii i kosztowało Niemców dziewięć zestrzelonych maszyn, w tym trzy Me 109 i sześć Fw 190 D. W jednym z „długonosych” Focke-Wulfów zginął Oblt. Gerhard Vogt, *Staffelkapitän* 5./JG 26 i as z 48 zwycięstwami. Tymczasem 78. FG wróciła w komplecie.

Tego pamiętnego dnia 355. FG wykonała aż trzy misje, ale dopiero ostatnia – wymiatanie w rejonie Münster/Meppen – przyniosła kontakt z Luftwaffe. Dwie potyczki, z dziesiątką Me 109 w okolicy Meppen i 13 Fw 190 w rejonie Dümmersee, dały wynik 11:0 na korzyść Mustangów. W obu przypadkach 355. FG została bezbłędnie naprowadzona na przeciwnika przez radar MEW. Uzyskany 14 stycznia 1945 roku przez stacjonujące w Anglii amerykańskie myśliwce łączny wynik 161 zestrzeleń (w tym 144 na konto pilotów Mustangów) pozostał do końca wojny nie pobitym rekordem.



Mustangi 355. FS w bazie 4. FG w Debden wiosną 1945 roku.

Mustangs of 335th FS / 4th FG at Debden, in the spring of 1945. (via Bruce Zigler)





LT. IVS. BLODGETT  
SGT. A.M. CLAPP

"LITTLE"



AAF SPEC. PL. NO. 93012-B  
U.S. ARMY P-51D-20-NA  
SERIAL NO. AAF 44-72099  
GROSS WEIGHT 200 LBS.  
SERVICK THIS AIRPLANE WITH  
GRADE 100/150 FUEL. IF NOT  
AVAILABLE T.O. 10-1 WILL BE  
CONSULTED FOR EMERGENCY ACTION

Lt. Warren S. Blodgett z 84. FS / 78. FG w kokpicie swojego P-51D-20-NA (n/s 44-72099) o kodzie bocznym „WZ-X” i imieniu *Little Chic*.

Lt. Warren S. Blodgett of 84th FS / 78th FG in the cockpit of P-51D-20-NA (s/n 44-72099) coded “WZ-X” and named *Little Chic*. (Crow)



# Odrzutowce, Jabo, Mistele i Rosjanie

W połowie stycznia 1945 roku, w odpowiedzi na sukcesy ofensywy Armii Czerwonej, Niemcy przerzucili na front wschodni pięć pułków myśliwskich. Pozostałe niemieckie jednostki wołały urządzać zasadzki na operujące nisko nad ziemią myśliwce bombardujące niż szarżować na zwarte formacje obronne setek Latających Fortec i walczyć ze sformami uwiłajających się wokół nich Mustangów. 16 stycznia, pomimo odprowadzenia bombowców aż nad Dreżno i Magdeburg, myśliwce eskorty nie napotkały oporu w powietrzu. Kiedy jednak 4. FG przeszukała okoliczne lotniska, tylko w Neuhausen odnalazła i zniszczyła na ziemi 20 Fw 190, dwa Me 109, dwa Ju 87 i pojedynczego He 177.

3 lutego Mustangi 55. FG, powracające z eskorty nad Berlin, napotkały w rejonie Boizenburga nad Łabą niezwykłego przeciwnika – Mistele. Były to zestawy dwóch połączonych ze sobą samolotów, z których górny (myśliwiec) przewoził pilota, a dolny (bombowiec, zwykle Ju 88) pełnił rolę bezzałogowej, zdalnie sterowanej bomby latającej. Pod koniec wojny Niemcy użyli Misteli do ataków na sowieckie mosty pontonowe na Odrze. Dwa Mistele, wykonujące lot treningowy, zestrzelił dowódca 55. FG Lt. Col. Elwyn Righetti. Parę kilometrów dalej 55. FG natknęła się na kolejną trójkę Misteli. Tym razem ich piloci zdążyli odrzucić podwieszane Ju 88 i rzucili się do ucieczki; jeden został zestrzelony.

9 lutego 1945 roku w rejonie Fuldy na wznoszące się Me 262 z KG(J) 54 spadły z góry Mustangi z 357. FG. Podczas tego starcia w zderzeniu poległo dwóch znamienitych pilotów: Capt. James Browning z 363. FS, as z siedmioma zestrzeleniami, oraz dowódca KG(J) 54, Obst. Volprecht Riedesel Freiherr zu Eisenbach.

Kiedy w powietrzu zabrakło Luftwaffe, coraz częściej „bezrobotne” Mustangi wyprawiały się na tzw. *railroad rodeos*. Głównym celem tych misji było metodyczne niszczenie systemu kolejowego III Rzeszy. 19 lutego, po zsumowaniu wyników patrolu na trasie Hanower – Stuttgart, a następnie Magdeburg – Bielefeld, 55th FG zapracowała na oficjalne wyróżnienie (tzw. *Distinguished Unit Citation*). Tylko tego jednego dnia pozbawiła

Niemców 81 lokomotyw, 53 cystern kolejowych i 60 pojazdów wojskowych. Niejako przy okazji zestrzelono po jednym Fw 190 i Me 108. Często stosowaną w 55. FG metodą niszczenia składów i instalacji kolejowych było obrzucenie ich podskrzydłowymi zbiornikami z paliwem, a następnie podpalenie rozlanej benzyny.

20 lutego był dla 8. AF kolejnym dniem dalekiej wyprawy (aż nad Norymbergę) bez kontaktu z Jagdwaffe. Przeczesując wzdłuż i wszerz terytorium III Rzeszy w poszukiwaniu jakiegokolwiek przeciwnika, Mustangi zbierały żniwo wśród samolotów treningowych i łącznikowych. Również wiele zestrzelonych w tym okresie Me 109 należało do szkół lotniczych. W pobliżu Straubinga, przy granicy z Czechosłowacją, piloci 20. FG zestrzelili dwa Bf 108 oraz po jednym Fw 44, Fi 156 i W 34. Tego samego dnia, na południowy wschód od Bayreuth, Maj. Donald „Don” Strait, czołowy as 356. FG, zdobył swoje ostatnie zwycięstwa – trzy Fi 156 (lub Me 108), a pozostali piloci 361. FS kolejne trzy<sup>28</sup>.

22 lutego ruszyła operacja „Clarion”. Był to zmasowany atak połączonych sił RAF i USAAF na system transportowy – rzeczny, kolejowy i drogowy – na terenie III Rzeszy. Zaangażowane siły samych myśliwców były tak duże, że miejscami sytuacja wymykała się spod kontroli. I tak, podczas ataku na lotnisko w Halberstadt, 4. FG przypadkowo zestrzeliła Mustanga z 479. FG.

25 lutego zadaniem 55. FG było wymiatanie w rejonie Norymbergi. Na lotnisku w Giebelstadt Mustangi zaskoczyły startujące Me 262 z KG(J) 54. W kilka minut zestrzeliły sześć z nich, w tym jednego Capt. Donald M. Cummings z 38. FS. Lecąc dalej na południe, nad lotniskiem w Leipheim Cummings zapisał na swoje konto drugiego tego dnia Me 262. Żadnej innej jednostce Mustangów do końca wojny nie udało się zestrzelić tylu odrzutowców w jeden dzień. Tego samego dnia pierwsze dla 8. AF potwierdzone zestrzelenie Ar 234 zdobyła 364. FG. W rejonie Steinhuder Meer, na wschód od Hanoweru, Lt. Eugene Murphy i Lt. Richard E. White z 385. FS posłali do ziemi maszynę III./KG 76. Jej pilot, Uffz. Arnold Przetak, zginął.



Z każdym mijającym tygodniem ataki amerykańskich myśliwców na lotniska Luftwaffe nasilały się, a liczba zniszczonych na ziemi samolotów gwałtownie rosła. Innym popularnym celem były lokomotywy. Dla przykładu, 11 lutego, podczas wymiatania w rejonie miasta Paderborn, 359. FG zniszczyła 24 lokomotywy, a trzy dni później, przeczesując okolice Drezna, aż 26. Ceną za te sukcesy była utrata zastępcy dowódcy grupy. Lt. Col. Roy Evans, były pilot „Dywizjonów Orłów” i jeden z asów 4. FG, dołączył do 359. FG podczas swojej drugiej tury bojowej. 14 lutego został zestrzelony przez Flak niedaleko Plauen i dostał się do niewoli.

27 lutego, po odprowadzeniu bombowców nad Halle, 4. FG zaatakowała lotnisko w Weimar, gdzie zniszczyła na ziemi 43 samoloty, tracąc jednak dwóch pilotów (obaj trafili do niewoli). Tego samego dnia Maj. Walker T. Boone, dowódca 350. FS ze składu 353. FG, poprowadził swój dywizjon przeciwko lotnisku w Röhrensee, gdzie roz-

strzelał 38 samolotów. Najlepszy wynik osiągnął sam Maj. Boone – osiem samolotów, w tym dwa najnowsze niemieckie nocne myśliwce He 219. Co nie mniej ważne, dywizjon wrócił w komplecie.

2 marca 1945 roku po raz ostatni w tej wojnie Luftwaffe przeprowadziła skoncentrowany atak siłami myśliwców o tradycyjnym napędzie tłokowym na wyprawę bombową 8. AF. Tego dnia celem 8. AF były ośrodki przemysłu naftowego w rejonie Magdeburga, Lipska i Drezna. Złożona z pięciu grup Mustangów eskorta uszczupliła siły Jagdwaffe o 62 samoloty. Najlepszy wynik – 15 zwycięstw – uzyskała 353. FG (najprawdopodobniej kosztem II. i IV./JG 300 oraz JGr. 10), która eskortowała bombowce nad rafinerię w Ruhland. Po 14 zestrzeleń wywalczyły 339. FG oraz 357. FG. Nad lotniskiem w Burg, niedaleko Magdeburga, 78. FG stoczyła walkę z grupą ok. 25 Me 109, zestrzelując 13 z nich, w tym cztery Lt. Duncan M. McDuffie z 83. FS. Pozostałe sześć padło łupem 352. FG.



Col. John D. Landers był jednym z najbardziej doświadczonych i zasłużonych pilotów myśliwskich USAAF. Wsłużył aż trzy tury bojowe, w tym pierwszą na Pacyfiku. Latał i zdobywał zwycięstwa kolejno na Warhawkach, Lightningach i Mustangach, w szeregach 49., 55., 357. i 78. FG. W sumie zbierał 14,5 zwycięstwa w powietrzu i 20 na ziemi. Wszystkie jego P-51 nosiły imię *Big Beautiful Doll*.

Col. John D. Landers was one of the most experienced and accomplished fighter pilots in the USAAF. He completed three operational tours, including the first one in the Pacific. He successively flew and scored successes on Warhawks, Lightnings and Mustangs, serving with 49th, 55th, 357th and 78th FGs. He's credited with 14.5 victories in the air and 20 on the ground. He was one of the few fighter pilots to become an ace in two separate theatres. All of his P-51s were named *Big Beautiful Doll*. (Landers Family via Nathan Howland)

Ten P-51D-10-NA (n/s 44-14792) o kodzie bocznym „E2-G” i imieniu *Romaine* został zestrzelony 14 marca 1945 roku przez Flak w rejonie Rossbach. Jego pilot, Capt. Eugene Cole z 375. FS / 361. FG, dostał się do niewoli. Samolot został odnaleziony 25 marca przez czołowe oddziały 1. Amerykańskiej Armii, a sam Capt. Cole wkrótce potem wyzwolony z rąk Niemców.

This P-51D-10-NA (s/n 44-14792) coded „E2-G[Bar]” and named *Romaine* was brought down by Flak in Rossbach area on 14th March 1945. The pilot, Capt. Eugene Cole of 375th FS / 361st FG, was captured. The aircraft was discovered on 25th March by spearheads of the 1st U.S. Army, which occupied the area and liberated Capt. Cole. (Crow)









Ciekawy raport złożył Lt. Roscoe R. Allen z 355. FG. Z powodu awarii instalacji tlenowej w jego samolocie Allen zawrócił do bazy. Po drodze, w rejonie Dümmersee, natknął się na formację 15 Me 109 noszących na kadłubach „godło w kształcie smoka”. Zaatakował je od tyłu i zaczął strącać jednego po drugim. Według jego raportu część Niemców rozpierzchła się, pozostali trzymali się kurczowo szyku. Lt. Allen zestrzelił pięć Me 109, zanim wystrzelał całą amunicję. Żadnego z jego pięciu zgłoszeń nie uznano.

Przewijające się przez raporty pilotów 357. FG informacje o żółto-czerwonych pasach na kadłubach niemieckich maszyn nie pozostawiają wątpliwości, co do tożsamości ich przeciwników. Pułk JG 301 nie po raz pierwszy w swojej historii poniósł ciężkie straty w walkach z Mustangami. Tego dnia było to łącznie 25 maszyn. Najciężej uszkodzona IV./JG 301, świeżo sformowana z byłych pilotów bombowców, straciła 13 Me 109.

W istocie, była to pierwsza i zarazem ostanía akcja bojowa tej *Gruppe*. Łączne straty personelu JG 300 i 301 wyniosły 24 pilotów poległych lub zaginionych. M.in. zginął zestrzelony Hptm. Peter Jenne, *Kommandeur III./JG 300*, weteran walk na froncie wschodnim i nad Rzeszą. Straty Amerykanów zamknęły się liczbą 14 bombowców i 13 Mustangów.

Po tej bitwie aktywność Luftwaffe ponownie niemal zamarła na kolejne dwa tygodnie. Jedynie w rejonie Remagen, gdzie Amerykanie uchwycili przyczółek na wschodnim brzegu Renu, niemieckie lotnictwo próbowało zniszczyć zdobyty z marszu słynny Most Ludendorffa. Z tej okazji 359. FG, patrolując 10 marca okolice Remagen w poszukiwaniu niemieckich samolotów, omal nie straciła swojego czołowego asa. Przelatując w pobliżu mostu, Capt. Ray Wetmore dostał się pod ostrzał amerykańskiej artylerii przeciwlotniczej, a jego Mustang zapalił się. Przy próbie skoku ze spado-



P-51D-5-NA (n/s 44-13743) o kodzie bocznym „CL-X” i imieniu *Skippy*, na którym latał Capt. William F. McGill z 338. FS / 55. FG. W połowie kwietnia 1945 roku samolot został podczas kołowania rozerwany na pół po kolizji ze śmigłem innego Mustanga. Koszmarnym zbiegiem okoliczności, zaledwie dwa tygodnie później (3 maja 1945 roku) w identycznych okolicznościach w samolot McGilla wjechał kolejny Mustang. Tym razem zginął na miejscu. Był ostatnim pilotem 55. FG, który poległ podczas wojny.

P-51D-5-NA (s/n 44-13743) coded “CL-X” and named *Skippy*, flown by Capt. William F. McGill of 338th FS / 55th FG. In mid-April 1945, while the squadron was taxiing out, *Skippy* was run over by another Mustang, which chopped the aircraft's fuselage in half. In an eerie twist of fate, only two weeks later (on 3rd May 1945), McGills's aircraft was again rammed from behind by another Mustang. This time he was killed on the spot. He was the group's last causality of the war. (*Crow*)



Col. William A. Daniel, dowódca 31. FG, w otoczeniu swoich oficerów. W tle jego P-51D (n/s nieznan) o kodzie bocznym „HL-H” i imieniu *Tempus Fugit*. Swoje piąte i ostatnie zwycięstwo Col. Daniel odniósł 24 marca 1945 roku, podczas wyprawy 15. AF nad Berlin, zestrzeliwując Me 262.

Col. William A. Daniel, the CO of 31st FG, among his officers. In the background his P-51D (s/n unknown) coded “HL-H” and named *Tempus Fugit* (Time Flies). Col. Daniel scored his fifth and last victory on 24th March 1945, during the 15th AF's foray to Berlin, shooting down a Me 262. (Col. Daniel's Collection via Nathan Howland)

chronem zaklinowana owiewka uwięziła pilota w płonącym samolocie. Na szczęście po chwili trawiący jedno ze skrzydeł ogień zgasł i Wetmore lądował awaryjnie w St. Trond. Dopiero tam mechanicy za pomocą łomów uwolnili go z kokpitu.

14 marca 1945 roku Capt. Donald Bryan, dowódca 328. FS ze składu 352. FG, wracał ze swoim dywizjonem z eskorty średnich bombowców 9. AF nad cele po wschodniej stronie Renu. W pewnym momencie spostrzegł znajomą mu sylwetkę – Arado 234. Niemiecki odrzutowiec zmierzał w stronę pontonowego mostu, zbudowanego na Renie w pobliżu Remagen przez amerykańskich saperów. Leżący na zakręcie rzeki most znajdował się na osi północ – południe. Capt. Bryan już trzykrotnie napotykał wcześniej odrzutowe Arado, ale za każdym razem jego Mustang zostawał szybko w tyle. Nauczony własnym doświadczeniem, że ściganie odrzutowca jest daremne, Bryan leciał za nim, starając się nie zgubić go z pola widzenia. Kiedy bombowiec wszedł na

kurs do ataku na most, Bryan ustawił się w miejscu, z którego mógł podjąć próbę odcięcia drogi przeciwnikowi:

„Wykombinowałem, że sukinsyn będzie musiał przedzej czy później zawrócić do bazy. Miałem go teraz w odległości kilku mil, po mojej lewej. Leciał mniej więcej w tym samym kierunku – ja na północny wschód, on na północ. Tak jak przewidywałem, zaatakował w locie nurkowym od południa, lecąc wzdłuż mostu. Nie zauważyłem, czy zrzucił bomby, w każdym razie nie zaobserwowałem żadnych wybuchów. Niemiec wyprowadził samolot z nurkowania łukiem w prawo (na wschód). Nabral wysokości i ruszył w drogę powrotną, wciąż w odległości kilku mil ode mnie. Przekalkulowałem sobie, że jeśli utrzyma swój kurs, za chwilę przeleci przede mną i poniżej. Mogłem odciąć mu drogę ucieczki. Nie czekałem, aż zbliży się, tylko od razu zanurkowałem do ataku. Chciałem znaleźć się dokładnie nad nim kiedy będzie mnie mijał.



Col. Glenn E. Duncan, czołowy as 353. FG (19,5 zwycięstw w powietrzu oraz 6,83 na ziemi – wszystkie na Thunderboltach), przy swoim P-51D-25-NA (n/s 44-73060) o kodzie bocznym „LH-X” i imieniu *Dove of Peace VIII*. Duncan był po raz pierwszy dowódcą 353. FG od listopada 1943 roku do 7 lipca 1944 roku. Tego dnia został zestrzelony przez Flak w swoim Thunderbolcie w rejonie Nienburga. Przedostał się na teren Holandii i tam dołączył do miejscowego ruchu oporu, w którym pozostał aż do kwietnia 1945 roku. Ponownie przejął dowodzenie grupą 22 kwietnia 1945 roku

Col. Glenn E. Duncan, ranking ace of 353rd FG (19.5 air and 6.83 ground victories, all of them scored on Thunderbolts) by his P-51D-25-NA (s/n 44-73060) coded “LH-X” and named *Dove of Peace VIII*. Duncan was the first CO of the group, from November 1943 to 7th July 1944. On that date he was shot down in his P-47 by Flak in Nienburg area. He walked out of Germany to Holland, where he joined the local resistance group and he stayed with it until April 1945. He again assumed command of 353rd FG on 22nd April 1945. (Crow)



Przewróciłem samolot na prawe skrzydło, prawie brzuchem do góry, i runąłem w dół. Próbowalem utrzymać go w celowniku. Kiedy mijaliśmy się, był nie dalej jak 100 jardów ode mnie. Wykonałem gwałtowny zwrot w lewo i w tej pozycji, przechylony o 90° na lewe skrzydło, otworzyłem ogień. Był tuż przede mną, około 100 jardów i coraz bliżej. Nie musiałem odkładać poprawki, miałem go w środku celownika. Chociaż raz w życiu byłem zadowolony ze swoich umiejętności strzeleckich [to dość intrygująca uwaga jak na pilota, który zaliczył 13,33 zwycięstw w powietrzu! – przyp. aut.]. Zobaczyłem trafienia na obu gondolach silników. Wiedziałem, że jest mój. Odwróciłem samolot do normalnej pozycji. Siedziałem mu na ogonie. Oba jego silniki nie dawały już ciągu. Zwalniał, a ja przysmykałem przepustnicę. Miałem do woli czasu, żeby się nad nim poznać.

Spojrzałem za siebie i zobaczyłem, że leci za mną cały mój dywizjon. Dalej za tyłu nadciągała reszta 352. FG, a za nią jeszcze cała masa Thunderboltów. Ja byłem na samym czele tej procesji, tuż za Arado. Nie zamierzałem nikomu pozwolić sprzątnąć mi go sprzed nosa. Chciałem być pewny, że nikt nie wpakuje się przede mnie i że nie będę musiał dzielić się swoim zwycięstwem. Trzymałem się tuż za Arado, posyłając mu co chwilę krótkie serie. Dosłownie rąbałem go na kawałki. Za odrzutowcem nie było strumienia zaśmigłowego, który by mną rzucał na boki, więc strzelałem jak do tarczy. W końcu Arado przewrócił się na prawe skrzydło i poszedł pionowo w dół. Leciłem za nim aż do momentu, kiedy uderzył w ziemię. Aby nie podzielić jego losu, przy wychodzeniu z nurkowania wyciągnąłem prawie 8 g<sup>29</sup>.

Ofiarą Capt. Bryan'a padł Arado Ar 234B, którego pilotował Hptm. Hirschberger z *Gefechtsverband Kowalewski* (od nazwiska dowódcy KG 76). Była to improwizowana, mieszana jednostka Ar 234 i Me 262, której powierzono zadanie zniszczenia mostu Ludendorffa na Renie.

Również 14 marca, na wchód od Magdeburga, piloci 351. FS ze składu 353. FG natknęli się na grupę ok. 15 samolotów, ostatecznie rozpoznanych jako Me 109. Po pościgu, który zakończył się w rejonie Luckenwalde, zestrzelili 11 z nich, bez strat własnych. Według relacji pilotów samoloty miały na skrzydłach oznakowania do złudzenia przypominające kokardy RAF (*sic!*).

18 marca 1945 roku okazał się wyjątkowo obfity w wydarzenia. Tego dnia 8. AF, siłami 1329 bombowców w eskorcie 733 myśliwców, przeprowadziła swój największy nalot na Berlin. Zadaniem 339. FG było wymiatanie w rejonie Bran-

denburga. W rejonie Dümmersee Mustangi zaskoczyły grupę „długonosych” Focke-Wulfów z 14./JG 26 i zestrzeliły cztery z nich, a właściwie trzy – Obfw. Werner Zech wyskoczył ze spadochronem, kiedy tylko zobaczył zachodzącego go od tyłu Mustanga. Pilotował go Capt. Francis Gerard, jeden z asów 339. FG (i przyszły generał USAF). W ten sposób, bez oddania choćby jednego strzału, Gerard zaliczył swoje ósme i ostatnie zwycięstwo. Sam chwilę później został trafiony i z trudem wylądował awaryjnie w St. Trond.

Tego samego dnia Flak zestrzelił jednego z najznakomitszych pilotów 4. FG. Podczas ataku na lotnisko w Neubrandenburgu (to samo, nad którym w czerwcu 1944 roku grupa straciła Maj. Goodsona), dowódca 335. FS Maj. Pierce McKennon został trafiony i parę kilometrów dalej wyskoczył ze spadochronem. Jeden z jego podwładnych, Lt. George Green, ofiarnie wylądował w pobliżu i podjął go z ziemi.

Dla 359. FG dzień 18 marca okazał się nie mniej emocjonujący. Podczas misji eskortowej nad Berlin piloci 369. FS natrafili na dwa nierozpoznane samoloty. Lecąc za nimi na wschód, 12 zielononosych Mustangów dotarło nad lotnisko w Zäckerick (obecnie Siekierki) na wschodnim brzegu Odry, na północ od Kostrzyna. Tam ścigana para samolotów została rozpoznana jako sowieckie Jaki-9. Kiedy jednak do lotniska zaczęły zbliżać się cztery inne myśliwce, wyposażone w silniki gwiazdowe, Amerykanie uznali, że to atakujące Fw 190 i ruszyli w dół „na pomoc”. W istocie były to najprawdopodobniej podchodzące do lądowania sowieckie Ławoczki. Kiedy padł pierwszy strzał, na wyjaśnienia było już za późno i na niebie zakotłowało się od walczących myśliwców. Kiedy obrona przeciwlotnicza lotniska w Zäckerick otworzyła ogień, Mustangi wycofały się bez strat własnych. W tym samym czasie, w rejonie Joachimsthal na północ od Berlina, inna czwórka Mustangów z 369. FS natrafiła na klucz trzech „Me 109” (w istocie również Jaki) i zestrzeliła ich prowadzącego. Po tym incydencie wściekli Rosjanie jeszcze długo żądali wyjaśnień, dlaczego zestrzelono sześć (*sic!*) ich myśliwców. Gwoli prawdy, tego dnia również Rosjanom zdarzyło się zestrzelić dwa Mustangi. Lt. Garnet D. Page z 353. FG został ostrzelany przez parę Ławoczkinów na północ od Berlina i zmuszony do lądowania po rosyjskiej linii frontu. Także Lt. Albert L. Anderson, pilot 352. FG, w efekcie starcia z sowieckimi Jakami ratował się skokiem ze spadochronem. Z kolei czwórka Mustangów z 357. FG, odprowadzająca uszkodzoną Latającą Fortecę do Szwecji, została w rejonie Szczecina ostrzelana przez klucz Jaków.

19 marca celem wyprawy 8. AF były m.in. Jena, Zwickau, Plauen i Fulda. Tego dnia zadaniem 78. FG, wysłanej przodem, było wymiatanie nad lotniskami w rejonie Osnabrück. Tam 78. FG, którą prowadził do walki jej dowódca Lt. Col. John Landers, stoczyła największą w swojej historii bitwę z Luftwaffe. W pierwszym starciu 47 Mustangów grupy rozbiło formację Me 109 z IV./JG 27, zestrzeliwując 12 z nich (zginęło ośmiu pilotów). Następnie nad lotniskiem Plantlünne 78. FG stoczyła walkę z II./JG 26. Chwilę później nadciągnęły „długonose” Focke-Wulfy z IV./JG 26, które wzięły odwet na Mustangach za porażkę z poprzedniego dnia, zestrzeliwując pięć z nich (dwóch pilotów zginęło, trzech dostało się do niewoli). Wśród jeńców znalazł się Maj. Harry Downing, dowódca 84. FS, którego zestrzelił Oblt. Hans Dortenmann, *Staffelkapitän* 14./JG 26. W istocie 78. FG uległa godnemu przeciwnikowi. Oprócz Dortenmanna, który zestrzelił dwa P-51, kolejne dwa posłali do ziemi, po jednym, *Gruppenkommandeur* IV./JG 26 Maj. Rudolf Klemm oraz Oblt. Peter Crump, *Staffelkapitän* 13./JG 26. Przeciwwagą dla tych strat były 32 zestrzelenia, w tym

dwie odrzutowe Arado Ar 234, zapisane tego dnia na konto pilotów 78. FG.

W raporcie po tej misji Col. Landers, który sam zestrzelił jednego Me 109, podsumował: „Siły przeciwnika oszacowałem na ponad 125 myśliwców, w większości Me 109. Kiedy zaczęła się walka, Fw 190 były ukryte za cienką warstwą cirrusów wiszącą na wysokości 14 000 stóp. Ich piloci bardzo skutecznie wykorzystali tę przewagę. Robili wrażenie doświadczonych i to z nimi mieliśmy najwięcej kłopotów. Nie unikali walki, ale sami jej szukali. (...) Straciłem skrzydłowego podczas wznoszenia się pod słońce na pułap, gdzie toczyło się główne starcie. Sporo czasu musiałem poświęcić na pilnowanie własnego ogona. Szkopy były wszędzie dookoła. Trzy razy radar w ogonie ostrzegł mnie, że któryś zachodził mnie od tyłu”.

Radar AN/APS-13 był kolejną „tajną bronią” pilotów Mustangów, choć nie tak popularną jak kombinezony przeciwpociążeńiowe czy żyroskopowe celowniki. W seryjnie produkowanych maszynach pojawił się od wersji D-20-NT i D-25-NA, na wiosnę 1945 roku. Był również montowa-



P-51D-20-NA (n/s 44-63633) o kodzie bocznym „OS-R”, na którym latał Lt. Col. John L. Elder, od lipca 1944 roku dowódca 357. FS ze składu 355. FG (od października 1945 roku dowódca całej grupy). Na jego koncie zwycięstw znalazło się osiem samolotów Luftwaffe zniszczonych w powietrzu i 13 na ziemi. Głowa smoka, widoczna w dolnej części okapotowania silnika, była godłem dywizjonu.

P-51D-20-NA (s/n 44-63633) coded “OS-R”, flown by Lt. Col. John L. Elder, from July 1944 the CO of 357th FS / 355th FG, and from October 1945 the group CO. He’s credited with eight air and 13 ground victories. The dragon’s head emblem, visible in the lower part of the engine cowling, was the badge of 357th FS. (via Bill Marshall)



P-51D-25-NA (n/s 44-73021) o kodzie bocznym „VF-F” i imieniu *Clarine*, na którym latał Lt. Douglas N. Groshong z 336. FS / 4. FG. Debden, wiosna 1945 roku.

P-51D-25-NA (s/n 44-73021) coded “VF-F” and named *Clarine*, flown by Lt. Douglas N. Groshong of 336th FS / 4th FG. Debden, spring 1945. (via Bruce Zigler)

ny, jako modyfikacja polowa, we wcześniejszych wersjach. W jednostkach Mustangów 8. AF pojawił się w na początku marca 1945 roku. Radar operował na częstotliwości 450 MHz. Ostrzegał pilota przed obiektami pojawiającymi się za ogonem samolotu za pomocą sygnału dźwiękowego i migającej kontrolki w kokpicie. Anteny radaru AN/ASP-13 miały formę niewielkiej długości prętów, montowanych po trzy z każdej strony statecznika pionowego. Choć system był kłopotliwy przy lotach w szyku (nie rozróżniał ‘swojego’ od obcego, więc powodował wiele fałszywych alarmów) i z tego powodu był często demontowany lub odłączany, czasem sprawdzał się, co potwierdza relacja Col. Landersa.

20 marca Mustangi 359. FG miały rzadką okazję eskortować nad cel bombowce RAF. Tego dnia brytyjskie Lancastery bombardowały wiadukt kolejowy w Nienburgu. 21 marca 8. AF ponowiła ataki na bazy niemieckich odrzutowców, wysyłając w powietrze 1408 bombowców w osłonie 806 myśliwców. Łupem Mustangów padło siedem zestrzelonych Me 262. Aż pięć z nich przypadło w udziale pilotom 78. FG, z czego trzy zaskoczono tuż po starciu z lotniska w Giebelstadt. Tego samego dnia amerykańskie bombowce zrównały z ziemią lotnisko Achmer, gdzie stacjonowała

III./KG 76, wyposażona w odrzutowe Arado Ar 234. Następnie do ataku z lotu koszącego ruszyła eskorta Mustangów z 353. FG. Łącznie tego dnia grupa zniszczyła na lotniskach w Achmer i pobliskim Bramsche 28 samolotów, w tym sześć Ar 234.

22 marca celami nalotów USAAF stały się lotniska zajmowane przez jednostki myśliwców odrzutowych oraz rafinerie paliw syntetycznych w środkowych Niemczech. Tego dnia 4. FG towarzyszyła bombowcom nad Ruhland. W pobliżu Fürstenwalde piloci czerwonoosnych Mustangów wypatrzyli dużą grupę ‘Jabo’ (od *Jagdbomber*), jak Niemcy nazywali myśliwce bombardujące. Celem obładowanych bombami Fw 190 były niewątpliwie zbliżające się do Berlina rosyjskie czołgi. Po 40 minutach polowania 4. FG zestrzeliła 11 z nich, w tym pięć Lt. Col. Sidney S. Woods, zastępca dowódcy grupy i jedyny „as w jeden dzień” w 4. FG<sup>30</sup>.

24 marca 1945 roku rozpoczęła się operacja „Plunder”, której celem było sforsowanie szerokim frontem Renu. Mustangi 8. AF, wykonujące intensywne patrole nad terytorium wroga na wschodnim brzegu rzeki, zebrały obfite żniwo. W rejonie Göttingen kompletnie rozbiły formację II./JG 300, która po stracie 20 Fw 190 i 14 zabitych pilotów praktycznie przestała istnieć. Z kolei w pobliżu





P-51D (n/s nieznan) o numerze bocznym „99” i imieniu *Molly*, na którym latał Lt. Darwin R. „Cotton” Addis z 319. FS / 325. FG. Foggia, Włochy, maj 1945 roku.

P-51D (s/n unknown) coded “99” and named *Molly*, flown by Lt. Darwin R. ‘Cotton’ Addis of 319th FS / 325th FG. Foggia, Italy, May 1945. (USAF)

Störmede w walce z Mustangami I. i III./JG 27 straciły łącznie 15 Me 109 i 14 pilotów.

Tego dnia, na północny zachód od Kassel, 353. FG odniosła swój największy sukces w historii jednostki – 28 zestrzeleń, w tym po pięć Lt. Col. Wayne K. Blickenstaff, dowódca 350. FS, oraz Maj. Robert A. Elder ze sztabu grupy (*notabene* były to pierwsze i jedyne zwycięstwa Eldera). Co więcej, dokonało tego zaledwie 19 Mustangów z jednego dywizjonu, 350. FS. Straty własne wyniosły pięciu pilotów (trzech trafiło do niewoli, dwóch zginęło). Tymczasem w rejonie na północny wschód od Hamm 369. FS (ze składu 359. FG) natknął się na krąg lądujących 15 Me 109 i zestrzelił 11 z nich. Również 357. FG spędziła pracowite dzień. Po starciu z grupą ok. 20 Me 109 na zachód od Gütersloh dopisała do swojego konta 16 zestrzeleń. Dla kilku asów tej doborowej jednostki, jak Capt. Paul Hatala, Capt. Robert Schimanski czy Lt. Dale Karger, była to ostatnia okazja do odniesienia zwycięstwa w powietrzu. Na ten dzień przypadała ostatnia misja tury bojowej innego asa 357. FG, Lt. Otto „Dittie” Jenkinsa (8,5 zestrzeleń). Podczas pożegnalnych akrobacji nad lotniskiem jego samolot uderzył skrzydłem o drzewo i runął na ziemię. Jenkins zginął na miejscu.

W zadaniu odciążenia Luftwaffe od rejonu operacji „Plunder” brała udział nawet 15. AF, która tego dnia wykonała swoją najdłuższą misję – 1600 mil (2575 km) w obie strony. Celem startujących z baz we Włoszech B-24 i B-17 były lotniska niemieckich odrzutowców w Riem na przedmie-

ściach Monachium oraz w pobliskim Neuburg-ander-Donau, a następnie produkujące czołgi zakłady Daimler-Benz w Berlinie. Nad Bawarią Mustangi z 332. FG przejęły eskortę od Lightningów z 1. FG. Złożona z czarnoskórych pilotów 332. FG była wysoko ceniona wśród załóg bombowców, które rozpoznawały swoją ulubioną eskortę po czerwonych ogonach jej Mustangów. W rejonie Dessau do ataku na Fortece ruszyło 16 Me 262 z III./JG 7. Trzy z nich zestrzelili piloci 100. FS. Kolejne pięć Me 262 zapisali na swoje konto piloci 308. FS ze składu 31. FG, która przybyła spóźniona na miejsce spotkania, aby zmienić 332. FG.

31 marca 1945 roku celem misji Mustangów 15. AF był patrol w rejonie Monachium, ze szczególnym uwzględnieniem celów kolejowych. Wkrótce po tym, jak dywizjony rozdzieliły się, dwa z nich – 99. i 100. FS ze składu 332. FG – wpadły na małe grupki niemieckich myśliwców i wystrzelały je co do jednego, w sumie 13. Jeszcze lepiej powiodło się tego dnia 31. FG, która „wymiała” przygraniczne rejony Niemiec, Austrii i Czechosłowacji. Szansa na spotkanie przeciwnika w powietrzu dla żadnych walki pilotów była z każdym dniem coraz mniejsza, dlatego piloci 307. FG byli zadowoleni z okazji zestrzeleń trzech Fw 190 w okolicy Ingolstadt w Bawarii. W tym czasie na północ od Pragi 309. FS zaskoczył grupę ponad 30 Me 109 i zestrzelił aż 17 z nich, co dało 31. FG łączny wynik 20 zwycięstw.

Już następnego dnia, 1 kwietnia, 332. FG odniosła kolejny znaczący sukces. Po odprowadze-

niu Liberatorów nad stację rozrządową w Sankt Pölten w Austrii, piloci 301. FS przeprowadzili wymiatanie w rejonie Wels/Linz. Nad lotniskiem w pobliżu Wels dywizjon stoczył zacięłą potyczkę z mieszaną grupą Me 109 i Fw 190. W jej wyniku zapisał na swoje konto 12 zwycięstw za cenę dwóch pilotów (obaj polegli).

2 kwietnia osiem maszyn z 353. FS (ze składu 354. FG), które prowadził na patrol jeden z asów grupy Lt. Bruce W. Carr, w rejonie Schweinfurtu natrafiło na dużą formację niemieckich myśliwców. Pomimo wielokrotnej przewagi liczebnej przeciwnika Mustangi rozgoniły Niemców na wszystkie strony. W pogoni za nimi, na trasie pomiędzy Kronach i Bayreuth, Lt. Carr zestrzelił trzy Fw 190 i dwa Me 109. W ten sposób został jedynym „asem w jeden dzień” w szeregach 354. FG i ostatnim amerykańskim pilotem nad Europą, który zestrzelił w jednej walce pięć samolotów. Tego dnia 353. FS zebrał łącznie 13 zwycięstw, bez strat własnych.

7 kwietnia, kiedy 1314 ciężkich bombowców 8. AF w eskorcie 898 myśliwców wyruszyło bombardować lotniska oraz składy amunicji i paliwa w centralnych i północnych Niemczech, bitwa powietrzna nad Rzeszą nabrała nowego wymiaru. Tego dnia do swojego jedyne go ataku ruszyła

quasi-samobójcza jednostka Kommando Elbe. Zadaniem kilkudziesięciu młodych pilotów, lecących na praktycznie nieuzbrojonych Me 109, było taranowanie bombowców. Operacja zakończyła się fiaskiem. Większość pilotów Kommando Elbe została wystrzelanych przez myśliwce eskorty, jeszcze zanim zbliżyli się do celu swojej misji. W rejonie Soltau/Lüneburg/Salzwedel Luftwaffe straciła ok. 130 samolotów; poległo 80 niemieckich pilotów. Wielu z nich padło ofiarą Mustangów.

Dwa dni później, 9 kwietnia, 1252 ciężkie bombowce 8. AF wzięły na cel m.in. dziesięć lotnisk, z których operowały niemieckie odrzutowce. Następnie ich eskorta Mustangów dokończyła dzieła zniszczenia na ziemi. Capt. George „Pop” Doersch, drugi czołowy as 359. FG (10,5 zestrzeleń) i jego skrzydłowy ostrzelali bazę w Germering na zachód od Monachium. Podczas ataku na stojący na płycie lotniska He 111 Doersch poderwał swojego Mustanga o ułamek sekundy za późno i przeorał śmigłem kadłub bombowca. Kiedy dotarł na odległość 50 mil na zachód od Frankfurtu, uszkodzony i przegrzewający się silnik jego P-51 w końcu zapalił się i Doersch był zmuszony lądować awaryjnie. Po napotkaniu amerykańskich oddziałów został bezpiecznie odstawiony do bazy.



P-51D-20-NA (n/s 44-72218) o kodzie bocznym „WZ-I” i imieniu *Big Beautiful Doll*, ostatni Mustang Col. John D. Landersa, dowódcy 78. FG. Duxford, czerwiec 1945 roku

P-51D-20-NA (s/n 44-72218) coded “WZ-I” and named *Big Beautiful Doll*, the last Mustang flown by Col. John D. Landers, the CO of 78th FG. Duxford, June 1945. (Landers Family via Nathan Howland)

# Spalona ziemia

**10** kwietnia 1945 roku 8. AF wzięła na cel bazy niemieckich odrzutowców w północnych Niemczech, ostatecznie rozwiązując swój problem z Me 262. Podczas gdy ciężkie bombowce równały z ziemią lotniska, Mustangi eskorty zestrzeliły 18 Me 262, w tym 4., 356. i 364. FG po jednym, 55. i 359. FG po dwa, 352. i 353. FG po trzy, a 20. FG, broniąc nad Oranienburgiem powierzonych jej opiece bombowców, aż pięć. Faktycznie tego dnia pułk JG 7 stracił w walkach aż 27 maszyn, a KG(J) 54 – cztery (zginęło 23 pilotów, w tym trzech *Staffelkapitäne*). Straty obu niemieckich pułków w sprzęcie i personelu były tak dotkliwe, że musiały one wycofać się na tereny Bawarii i Czechosłowacji, ostatecznie oddając niebo nad Berlinem we władanie Mustangów. Do kolejnych starć Mustangów 8. AF z Me 262, stoczonych w dniach 17-19 kwietnia, doszło już w rejonie Pragi.

Tego samego dnia padł nowy rekord liczby samolotów Luftwaffe zniszczonych na ziemi przez myśliwce 8. AF – aż 280 (poprzedni, ustanowiony 5 września, wynosił 177). Jak na skalę przeprowadzonych tego dnia ataków, straty jednostek Mustangów były umiarkowane – siedem maszyn. Pomimo odgórných nacisków, by zaprzestać ataków na lotniska, gdyż na tym etapie wojny nie miało to większego sensu, a tylko mnożyło straty, pilotów myśliwskich trudno było oduczyć starych nawyków. W miarę, jak kurczyło się terytorium III Rzeszy, bazy Luftwaffe zaczęły przypominać składnice porzuconych samolotów wszelkich typów, efekt nadprodukcji i braku paliwa. Po raz pierwszy jednostka myśliwska 8. AF zniszczyła na ziemi w trakcie jednej misji ponad setkę samolotów – na lotnisku w Neuruppin piloci 339. FG zniszczyli 105 samolotów, poza kilkoma wyjątkami same maszyny wielosilnikowe. Najwyższy wynik indywidualny osiągnął Maj. Archie Tower z 505. FS: po dwa Ju 88, Me 410, Do 217 i Hs 129, w sumie osiem. Sukces 339. FG był tym większy, że sama nie straciła ani jednego samolotu.

Najciekawsze miejsce tego dnia ostrzeliwała 355. FG – słynny ośrodek eksperymentalny Luftwaffe w Rechlinie. Dzięki wcześniejszemu bombardowaniu, które uciszyło artylerię przeciwlot-

niczą, białonose Mustangi mogły bez przeszkód „obrabiać” bazę w Rechlinie przez kolejne 40 minut, niszcząc 17 samolotów, w tym zdobyte wcześniej przez Niemców amerykańskie B-24 i P-38.

Trzy dni później, 13 kwietnia, 355. FG odnotowała kolejny pracowity dzień. Po odprowadzeniu Latających Fortec nad swój cel, Mustangi grupy uderzyły na lotniska w Husum, Schleswigu, Flensburgu i Leck. Pokłosiem tych ataków było 69 zniszczonych samolotów.

16 kwietnia eksterminacja Luftwaffe na ziemi osiągnęła absolutne apogeum. Po analizie wszystkich zgłoszeń jednostek myśliwskich 8. AF suma zniszczonych samolotów sięgnęła nieprawdopodobnej liczby – 752! Cztery grupy wróciły z wynikiem ponad 100. Koszt własny wyniósł jednak 30 Mustangów. Tego dnia 339. FG zapuściła się nad Austrię, atakując lotniska w Obernbergu i Reichersbergu. Końcowy wynik – 118 zniszczonych samolotów. Po raz drugi (*notabene* jako jedyna amerykańska jednostka myśliwska nad Europą) 339. FG zniszczyła podczas jednej misji ponad setkę samolotów, i to ponownie bez strat własnych. Padł też kolejny, ostateczny rekord indywidualny – Capt. Robert H. Ammon, jeden z asów z 503. FS, samodzielnie zniszczył cztery Me 109, dwa Fw 190, trzy Ju 88 i dwa He 111, w sumie jedenaście.

W pobliżu uwijała się 353. FG. Jej dorobek był równie imponujący – 131 samolotów zniszczonych na lotniskach w Pocking, Reichersberg, Bad Aibling oraz w przydrożnych lasach wzdłuż autostrady na południe od Monachium. Z kolei 355. FG zamieniała w złomowisko bawarskie lotniska w Straubing i Eger oraz kolejne trzy w rejonie Linzu, niszcząc łącznie 70 samolotów. Tymczasem 4. FG rozdzieliła się na dwa zespoły. Podczas gdy jeden atakował lotniska wokół Pragi (gdzie stracił aż osiem Mustangów), drugi, którym dowodził Maj. Louis Norley, uderzył na lotnisko w Gablingen na przedmieściach Augsburga. Tam, w trwającym 45 minut ataku, czerwono-nose Mustangi spaliły 44 niemieckie samoloty, po czym bez strat własnych wróciły do Debden, po drodze uzupełniając paliwo na kontynencie. Łączny wynik 4. FG tego dnia (razem z wypadem nad Pra-



gę) wyniósł 105. Powracającym z takich misji pilotom trudno było uwierzyć, że znalazł się ktoś, kto dokonał jeszcze więcej. A jednak – po gruntownym ostrzelaniu kilku czeskich lotnisk Col. Landers i jego 78. FG wrócili w komplecie z wynikiem 135 zniszczonych samolotów. Tego rekordu do końca wojny już nikt nie pobił.

Jak na ironię losu, podczas gdy nad Bawarią, Austrią i Czechami hordy Mustangów 8. AF strzelały do wszystkiego, co przypominało niemiecki samolot, jedyną tego dnia potyczkę z Luftwaffe godną tej nazwy stoczyła 354. FG. Podczas patrolu w rejonie Chemnitz piloci 353. FS zestrzelili, bez strat własnych, 13 Fw 190.

17 kwietnia 1945 roku był dniem ostatniego zmasowanego ataku amerykańskich myśliwców na lotniska Luftwaffe. Po doświadczeniach z Kommando Elbe istniała możliwość, że w ostatniej chwili Niemcy użyją pozostałych im samolotów do jakiejś samobójczej misji, lub po prostu do ucieczki (np. do Hiszpanii, co faktycznie zdarzało się). Zniszczenie 286 samolotów na ziemi Amerykanie przypłacili utratą 17 Mustangów razem z pilotami, w tym jednego dowódcy grupy. Podczas ataku na lotnisko w Plattling w Bawarii 352. FG zniszczyła 66 samolotów, w tym kilka Me 262. Tymczasem 339. FG odnalazła znaczną liczbę samolotów, rozproszonych i zakamuflowanych

wokół lotniska w Pocking. Najwyższy indywidualny wynik osiągnął Lt. Leon Orcutt z 504. FS: sześć Me 109 i dwa Ju 88, a cała grupa łącznie 67.

Dla 55. FG misja eskortowa nad Lipsk miała szczególnie dramatyczny finał. Po odprowadzeniu bombowców na wyznaczonym odcinku trasy, Mustangi zeszły nad ziemię w poszukiwaniu celów. Nad lotniskiem w Kamenz zaskoczyły startujące Fw 190. Były to myśliwce bombardujące z *Geschwaderstab* i III./SG 77, którym powierzono zadanie ataku na czołowe kolumny pancerne Armii Czerwonej. Na widok Mustangów piloci szturmowych Focke-Wulfów odrzucili bomby i próbowali uciekać, ale było już za późno. Wśród tych, którzy polegli w tej nierównej walce, znalazł się Oblt. August Lambert, *Staffelkapitän* 8./SG 77, jeden z najsłynniejszych pilotów szturmowych Luftwaffe i as z 116 zestrzeleniami. Zginął również jeden z jego najbardziej zasłużonych podkomendnych – Lt. Gerhard Bauer, kawaler Krzyża Rycerskiego, który latając na Ju 87 Stuka na froncie wschodnim wykonał 650 lotów bojowych.

W tym czasie dowódca 55. FG Lt. Col. Elwyn Righetti poprowadził pozostałe Mustangi do ataku na lotniska w Bautzen-Litten i Riesa-Kanitz. Do końca dnia pula zwycięstw 55. FG urosła do dziewięciu zestrzeleń i 36 samolotów zniszczonych na ziemi. Było to jednak gorzkie zwycięstwo.



P-51D-25-NA (n/s 44-72953) o kodzie bocznym „WR-B” i imieniu *Jane VII*, ostatni Mustang Col. Berta Marshalla, dowódcy 355. FG.

P-51D-25-NA (s/n 44-72953) coded “WR-B[Bar]” and named *Jane VII*, the last Mustang flown by Col. Bert Marshall, the CO of 355th FG. (*Bill Marshall*)



Mustangi 55. FG, Wormingford, czerwiec 1945 roku. Na pierwszym planie P-51D-20-NA (n/s 44-72138) o kodzie bocznym „CY-Z”, na którym latał jeden z asów grupy, Capt. Robert E. Welch z 343. FS (sześć samolotów Luftwaffe zniszczonych w powietrzu i 12 na ziemi).

Mustangs of 55th FG at Wormingford, June 1945. In the foreground P-51D-20-NA (s/n 44-72138) coded “CY-Z”, flown by one of the group’s aces, Capt. Robert E. Welch of 343rd FS (credited with six air and 12 ground victories). (Crow)

Broniacy lotnisk Flak zestrzelił pięć Mustangów grupy; jeden pilot dostał się do niewoli, czterech zginęło. Wśród nich był sam Lt. Col. Righetti. Trafiony nad Riesa-Kanitz, wylądował awaryjnie, po czym zgłosił swoim pilotom przez radio, że poza złamanym nosem jest cały i zdrowy. Pozostali piloci widzieli pułkownika po raz ostatni przy swoim samolocie, otoczonego przez grupę niemieckich cywilów. Jego dalszego losu nigdy nie udało się ustalić. Prawdopodobnie został zamordowany; ciała nie odnaleziono. Oprócz 7,5 zwycięstwa w powietrzu, Lt. Col. Righetti zniszczył na ziemi 27 samolotów Luftwaffe, najwięcej z wszystkich pilotów myśliwskich 8. AF.

18 kwietnia 325. FG, której zadaniem był patrol w rejonie Augsburga, Monachium, Linzu, Pilzna i Regensburga, dopadła swojego jedyne Me 262. Zestrzelił go Maj. Ralph F. Johnson, dowódca 319. FS.

W ostatnich dwóch tygodniach wojny obecność Mustangów, jak i całej reszty obu amerykańskich strategicznych armii powietrznych w Europie, w zasadzie przestała być potrzebna. Pilotom zakazano strzelania do celów naziemnych w obawie, że pod ogień dostaną się własne oddziały lub radzieckie. Podobnie było w powietrzu. 19 kwietnia, podczas patrolu w okolicy Drezna, pi-

loci 339. FG napotkali sowieckie myśliwce. Rosjanie bez wahania ostrzelali maszynę Capt. Roberta Ammona, na szczęście niecelnie.

25 kwietnia 8. AF wykonała swoje ostatnie misje bombowe w tej wojnie, kierując się nad Pilzno, Salzburg, Bad Reichenhall, Hallein i Traunstein. Podczas eskorty B-24 nad Traunstein Lt. Hilton O. Thompson z 479. FG zestrzelił ostatni niemiecki samolot zapisany na konto myśliwców 8. AF. Był to Arado 234 z 1.(F)/Aufkl.Gr.100, jednostki rozpoznawczej, który rozbił się w Bad Reichenhall, w miejscu nader symbolicznym – u stóp alpejskiej siedziby Adolfa Hitlera w Berchtesgaden. Na wschód od Salzburga dowódca 479. FG Col. Kyle L. Riddle i jego skrzydłowy spostrzegli dwusilnikową maszynę. Kiedy zbliżyli się, aby ją zidentyfikować, samolot gwałtownie zanurkował, a strzelec z górnej wieżyczki otworzył ogień. W odpowiedzi Riddle celną serią trafił w lewy silnik bombowca i dopiero wówczas spostrzegł na jego kadłubie... czerwoną gwiazdę. Sowiecki samolot, prawdopodobnie Petliakow Pe-2, oddalił się w pośpiechu, ciągnąc za sobą smugę dymu. Tego samego dnia w Torgau nad Łabą amerykański patrol wojsk lądowych napotkał czołowe oddziały Armii Czerwonej. Wojna amerykańskich Mustangów nad Europą dobiegła końca.

## «Asy w jeden dzień» (5 zestrzeleń podczas jednej misji) z 8. i 9. AF (lista w porządku chronologicznym)

Nazwisko	AF	Jednostka	Data	Nieprzyjacieli	Lokalizacja	Zwycięstwa ogółem
Carl J. Luksic	8.	352. FG	08/05/44	3 Fw 190, 2 Me 109	rejon Brunszwiku	8,5
George E. Preddy	8.	352. FG	06/08/44	6 Me 109	od Lüneburga do Havelburga	26,83
William H. Allen	8.	55. FG	05/09/44	5 Arado Ar 96	na płn. od Göppingen	5
William H. Lewis	8.	55. FG	05/09/44	5 Arado Ar 96	na płn. od Göppingen	7
William R. Beyer	8.	361. FG	27/09/44	5 Fw 190	okolice Eisenach	9
Charles E. Yeager	8.	357. FG	12/10/44	5 Me 109	od jez. Steinhuder do Hanoweru	11,5
Donald S. Bryan	8.	352. FG	02/11/44	5 Me 109	okolice Merseburga	13,33
William T. Whisner	8.	352. FG	21/11/44	5 Fw 190	na pld. zach. od Merseburga	21
Jack S. Daniell	8.	339. FG	26/11/44	5 Fw 190	na pld. od Hanoweru	5
Leonard K. Carson	8.	357. FG	27/11/44	5 Fw 190	na pld. od Magdeburga	18,5
William J. Hovde	8.	355. FG	05/12/44	4,5 Fw 190, 1 Me 109	Berlin	11,5
Paul E. Olson	8.	359. FG	18/12/44	5 Fw 190	Wahn	5
David B. Archibald	8.	359. FG	18/12/44	5 Fw 190	Wahn	5
Ernest E. Bankey	8.	364. FG	27/12/44	4 Fw 190, 1,5 Me 109	okolice Bonn	9,5
Sidney S. Woods	8.	4. FG	22/03/45	5 Fw 190	Fürstenwalde/Eggersdorf	7
Wayne K. Blickenstaff	8.	353. FG	24/03/45	3 Fw 190, 2 Me 109	na płn. zach. od Kassel	10
Robert A. Elder	8.	353. FG	24/03/45	4 Fw 190, 1 Me 109	na płn. zach. od Kassel	5
Bruce W. Carr	9.	354. FG	02/04/45	3 Fw 190, 2 Me 109	okolice Kronach-Bayreuth	15

### Przypisy

- Na podstawie: M. Olmsted, *To War With The Yoxford Boys* oraz L. Carson, *Pursue And Destroy*.
- Zwycięstwo, które odniósł Lt. Col. William C. Clark ze sztabu 66. Skrzydła Myśliwskiego, wykonujący tego dnia lot bojowy z 357. FG, nie zostało zapisane na konto grupy.
- Temu okresowi w historii amerykańskiego Mustanga jest poświęcona książka *P-51B/C – Mustangi nad III Rzeszą* tego samego autora.
- Wszystkie wypowiedzi C. Andersona pochodzą z jego książki *To Fly and Fight – Memoirs of a Triple Ace*.
- Postać z popularnej w USA serii komiksów, których tytułowy bohater zostaje przeniesiony w przyszłość (przyp. aut.).
- Wszystkie relacje pilotów 353. FG pochodzą z monografii *Jonah's Feet Are Dry – The Experience of the 353rd Fighter Group During World War II* autorstwa G.E. Crossa.
- J. Goodson, *Tumult In The Clouds*.
- Wszystkie relacje pilotów 55. FG pochodzą z monografii tej jednostki pt. *The 55th Fighter Group vs The Luftwaffe* autorstwa J.M.Graya.
- Piloci, którym udało się uniknąć niewoli i wrócić, byli przenoszeni do zadań szkoleniowych lub na inny teatr działań wojennych, z obawy, że w przypadku ponownego zestrzeleń mogliby zdemaskować siatkę ruchu oporu, która pomogła im podczas pierwszej ucieczki.
- J. Godfrey, *The Look Of Eagles*. Maj. Godfrey został zestrzelony w niemal identycznych okolicznościach niecały miesiąc później, 24 sierpnia 1944 roku w rejonie Nordhausen, pilotując P-51C. Resztę wojny spędził w obozie jenieckim.
- Misje „Frantic III” i „Frantic IV” wykonały w lipcu 1944 roku Lightningi i Mustangi 15. AF, atakując po drodze cele leżące poza terenem III Rzeszy.
- Pierwszym pilotem, któremu uznano zestrzeleń niemieckiego myśliwca o napędzie nietłokowym (również Me 163), był Capt. Arthur Jeffrey z 479. FG, pilotujący Lightninga. Nastąpiło to 29 lipca 1944 roku. Faktycznie ostrzelany przez niego Me 163 został tylko uszkodzony.
- Jedyną stratą bojową SFX był Lt. Vince Dressendorfer, który zginął 1 sierpnia 1944 roku, zestrzelony na północny wschód od Paryża przez Obstlt. Herberta Ihfelda, *Kommodore JG 1*.
- Na podstawie: H. Stapfer / G. Künzle, *Strangers In A Strange Land, Vol. II Escape To Neutrality*.
- Cytat za: E. Hammel, *Aces In Combat, The American Aces Speak*, vol. 5.
- Cytat za: P.B. Cora, *Yellowjackets! The 361st Fighter Group In World War II*.
- Pierwszy Me 262 zestrzelony przez amerykański myśliwiec padł ofiarą Thunderbolta z 78. FG, którego pilotował Maj. Joseph Myers, co nastąpiło 28 sierpnia 1944 roku.
- Quoted after: P.B. Cora, *Yellowjackets! The 361st Fighter Group in world War II*.
- W listopadzie 1944 roku rozwiązano obie szkoleniowe grupy myśliwskie VIII FC – 495. i 496. FG – do których początkowo trafiali piloci z uzupełnień, a obowiązki przygotowania nowicjuszy do działań bojowych wzięły na siebie doświadczone grupy myśliwskie. Od 1 lutego 1945 roku VIII FC pełniła funkcję „fili” 8. AF na kontynencie.
- Więcej na ten temat czytelnik znajdzie w książce *P-51B/C – Mustangi nad III Rzeszą* tego samego autora.
- Dane za: 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.
- N. Fortier, *An Ace Of The Eighth*.
- Pułk JG 1 poniósł ciężkie straty nad Normandią – ponad 100 pilotów i 200 samolotów.
- Cytat za: M.C. Olmsted, *To War With The Yoxford Boys*.
- Cytata za: E. Hammel, *Aces Against Germany, The American Aces Speak*, vol. 2.
- Na podstawie: Jack H. Smith, *359th Fighter Group*. Jako że Olson i Archibald zestrzelili lub przyczynili się do zniszczenia łącznie dziesięciu Fw 190, każdy z nich został *de facto* „asem w jeden dzień”. Co ciekawe, żadne z tych zwy-



cięstw nie figuruje w zestawieniu *USAF Credits for The Destruction of Enemy Aircraft* (WW II USAF Historical Study No. 85), ale obaj piloci (każdy z piętką zestrzeleń) figurują w fundamentalnym opracowaniu F. Olynyka pt. *Stars & Bars, A Tribute To The American Fighter Ace 1920 – 1973*.

<sup>27</sup> MEW (*Microwave Early Warning Radar*) był radarem wczesnego ostrzegania, wprowadzonym przez aliantów do użytku na początku 1944 roku. Po inwazji na Francję, oparte na tym radarze mobilne stacje naziemnej kontroli lotów z dużym powodzeniem monitorowały ruch w powietrzu w po-

bliżu linii frontu i naprowadzały myśliwce na wykryte cele. Piloci Mustangów wiele swoich sukcesów w ostatnich miesiącach wojny zawdzięczali właśnie tym stacjom.

<sup>28</sup> Don Strait wysłużył dwie tury operacyjne, zestrzelił 13,5 samolotów; dosłużył stopnia generalskiego.

<sup>29</sup> Cytat za: E. Hammel, *Aces Against Germany, The American Aces Speak* vol. 2.

<sup>30</sup> Podobnie jak Col. Landers, „Sid” Woods wysłużył trzy tury operacyjne, w tym pierwszą na Pacyfiku (z 49. FG), gdzie latając na P-38 zestrzelił dwa japońskie samoloty.

## 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.
- Caldwell Donald, *The JG 26 War Diary, vol. Two 1943-1945*, London 1998.
- Cora Paul B., *Yellowjackets! The 361st Fighter Group in World War II*, Atglen 2002.
- Cross G. E., *Jonah's Feet Are Dry, The Experience of the 353rd Fighter Group during World War II*, Ipswich 2001.
- 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.
- Godfrey John T., *The Look of Eagles*, New York 1973.
- Goodson James, *Tumult in The Clouds*, New York 2004.
- Gray John M., *The 55th Fighter Group vs. The Luftwaffe*, North Branch 1998.
- 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.
- Hess William N., *German Jets vs. The U.S. Army Air Force*, North Branch 1996.
- 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.
- Kucera Dennis C., *In A Now Forgotten Sky – The 31st Fighter Group in WW2*, Marceline 1997.
- MacKay Ron, *20th Fighter Group*, Carrollton 1995.
- 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.
- Murawski Marek J., *JG 1 „Oesau” 1944-1945*, Lublin 2002.
- Murawski Marek J., Peter Neuwerth, *JG 301 „Wilde Sau”*, Lublin 2003.
- Murawski Marek J., *JG 27 w akcji*, vol. IV, Lublin 2006.
- Murawski Marek J., *Messerschmitt Me 262 In Defence of the Third Reich*, Lublin 2007.
- Murawski Marek J., *Arado Ar 234 Blitz*, Lublin 2007.
- 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.
- O'Leary Michael, *North American Aviation P-51 Mustang* (Production Line To Frontline Series), Oxford 1998.
- Olmsted, Merle C., *To War With The Yoxford Boys, The Complete Story of the 357th Fighter Group*, Hamilton 2004.
- Olynyk Frank, *Stars & Bars – A Tribute To The American Fighter Ace 1920-1973*, London 1995.
- 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.
- Weal John, *Luftwaffe Sturmgruppen*, Oxford 2005.

P O L E C A M Y



www.kagero.pl 0817492020

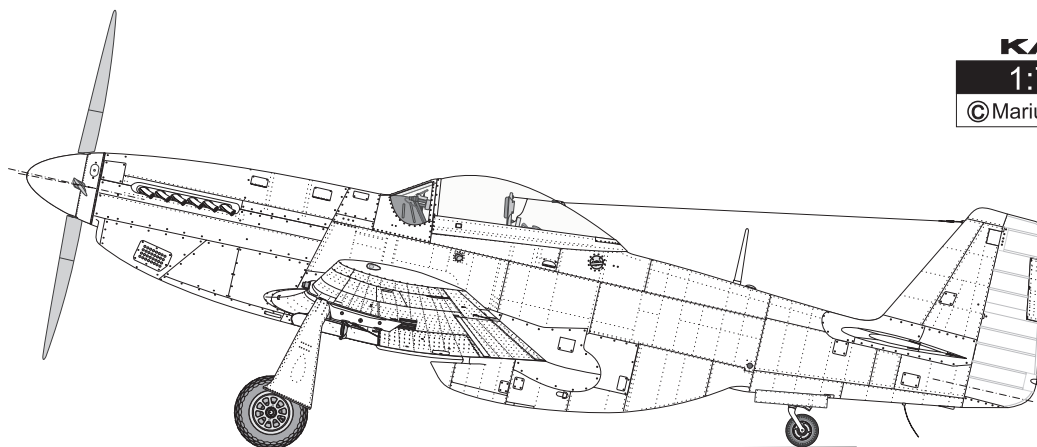


KAGERO

1:72 Scale

©Mariusz Łukasik 2008

P-51D-5-NA port



The drawings have been prepared using previously published literature, documentary evidence and contemporary photographs, as well as photographs of museum examples  
Rysunki zostały opracowane na podstawie podanej literatury, zdjęć dokumentalnych oraz zdjęć egzemplarzy muzealnych.

P-51D-5-NA top



# North American P-51D/K Mustang

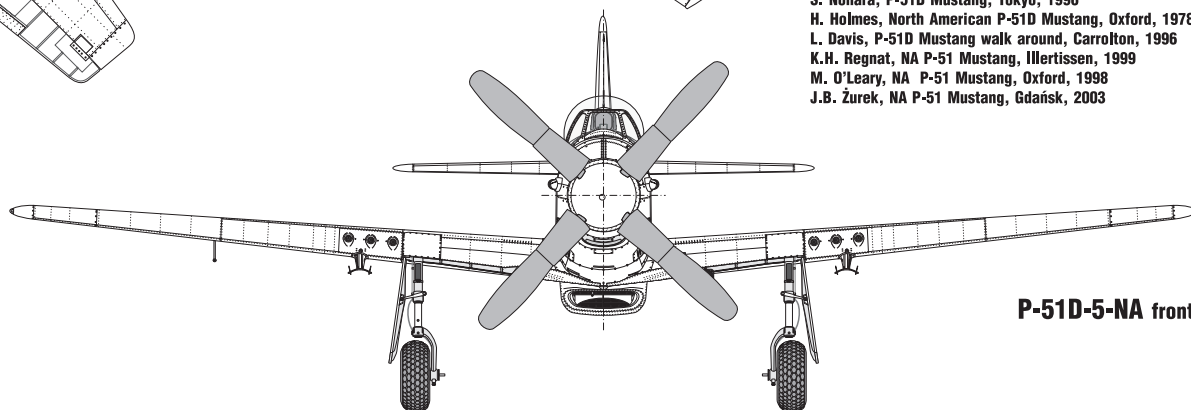
Scale drawings by: Mariusz Łukasik

Arkusz/Sheet 01

Attention! In some views the course of riveted joints have been simplified for the drawings clearness  
Uwaga! Na części rzutów uproszczono dla czytelności rysunku przebieg szwów nitowych

## Bibliografia / Bibliography

- S. Nohara, P-51D Mustang, Tokyo, 1996
- H. Holmes, North American P-51D Mustang, Oxford, 1978
- L. Davis, P-51D Mustang walk around, Carrolton, 1996
- K.H. Regnat, NA P-51 Mustang, Illertissen, 1999
- M. O'Leary, NA P-51 Mustang, Oxford, 1998
- J.B. Żurek, NA P-51 Mustang, Gdańsk, 2003



P-51D-5-NA front

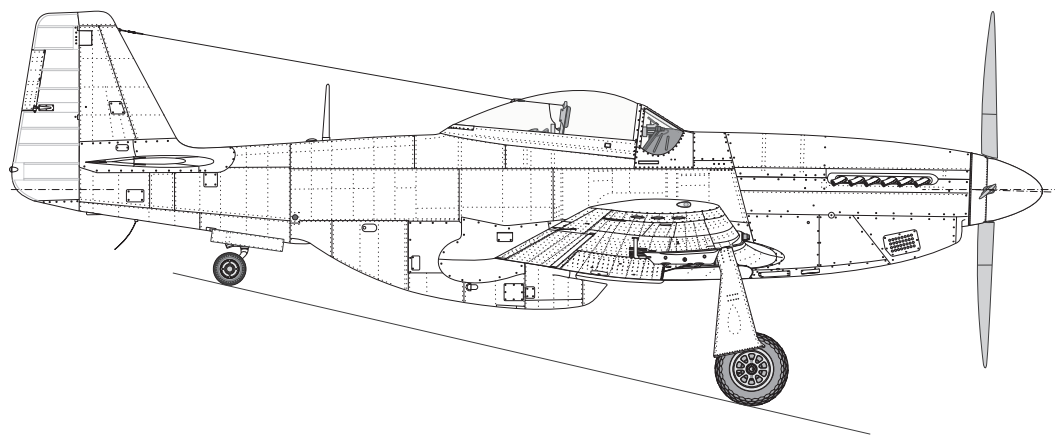




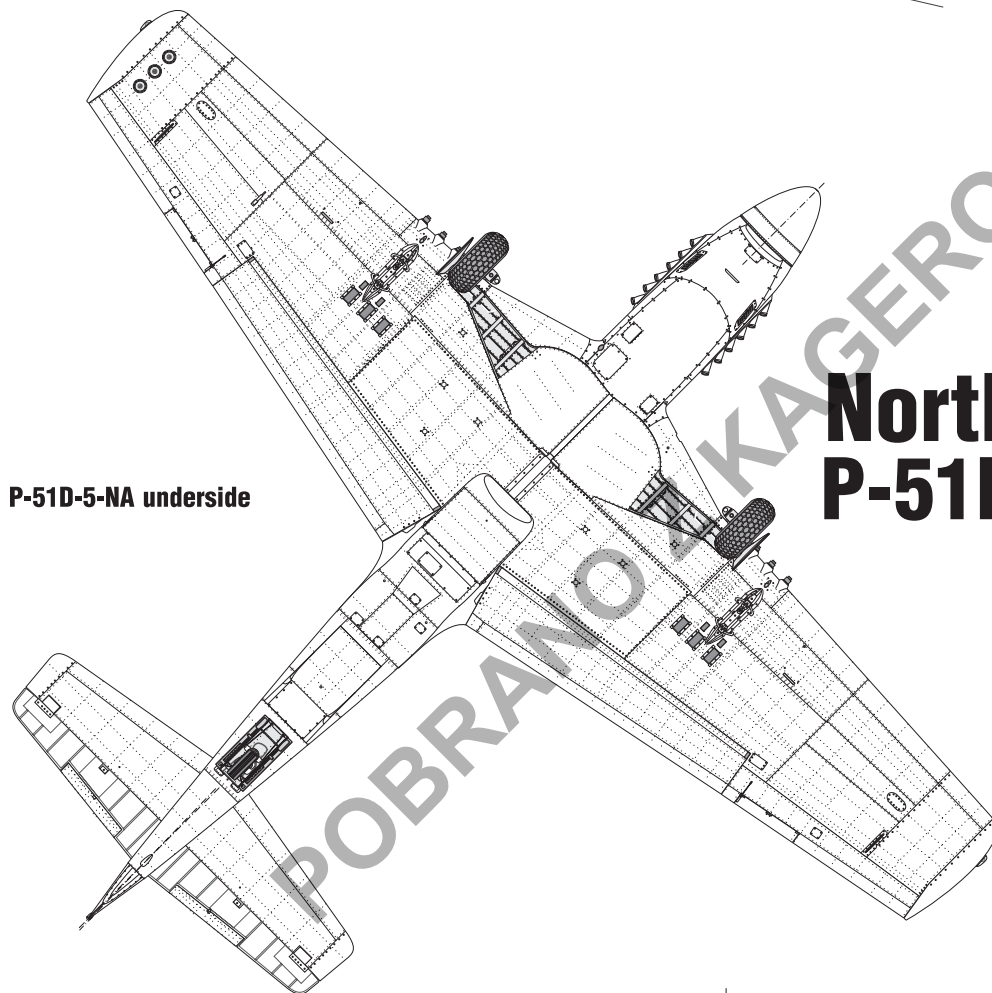
**KAGERO**

**1:72 Scale**

©Mariusz Łukasik 2008



**P-51D-5-NA starboard**

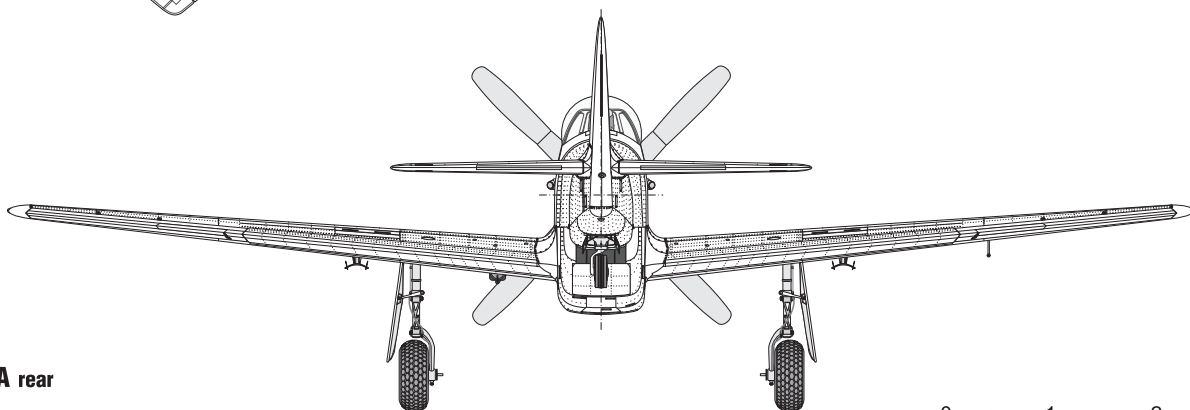


**P-51D-5-NA underside**

# North American P-51D/K Mustang

Traced by: Mariusz Łukasik

Arkusz/Sheet 02



**P-51D-5-NA rear**



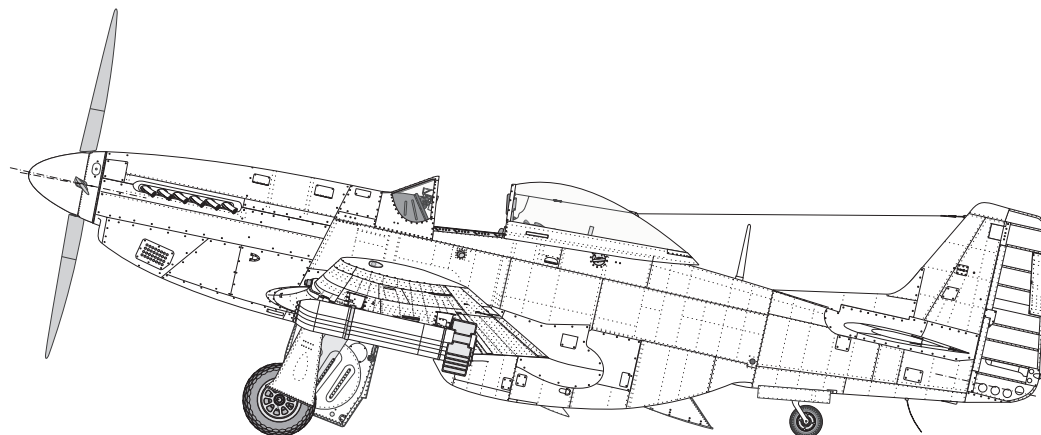




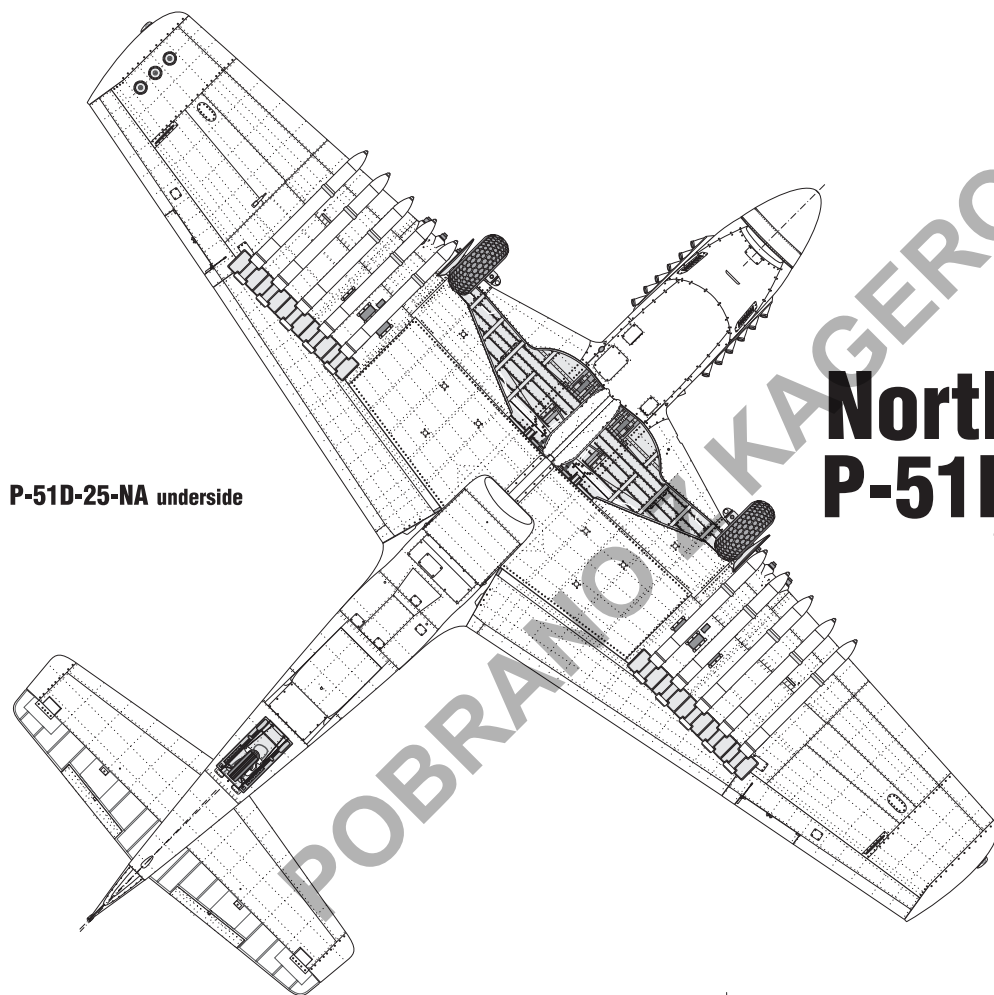
KAGERO

1:72 Scale

© Mariusz Łukasik 2008



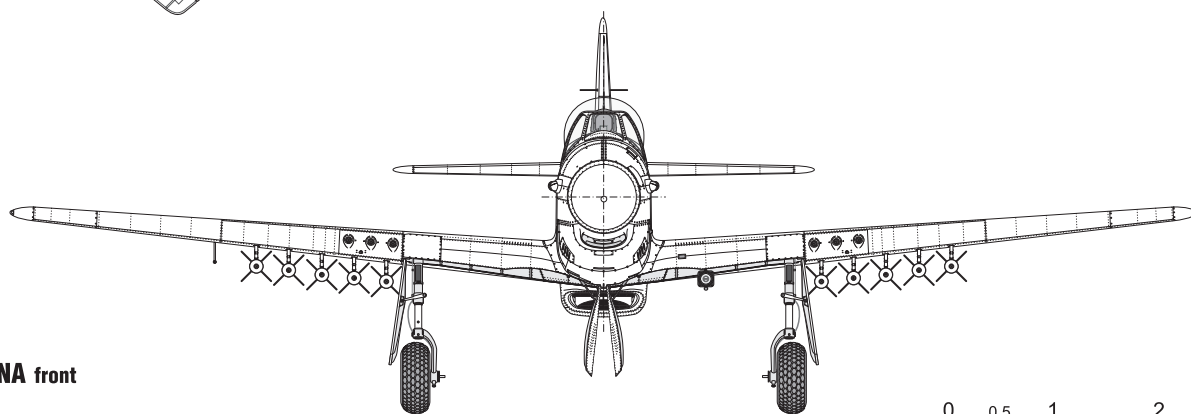
P-51D-25-NA port



P-51D-25-NA underside

# North American P-51D/K Mustang

Traced by: Mariusz Łukasik  
Arkusz/Sheet 03



P-51D-25-NA front

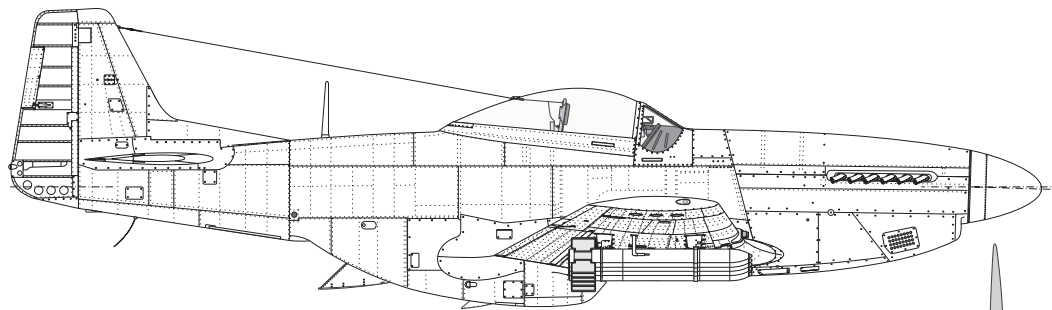




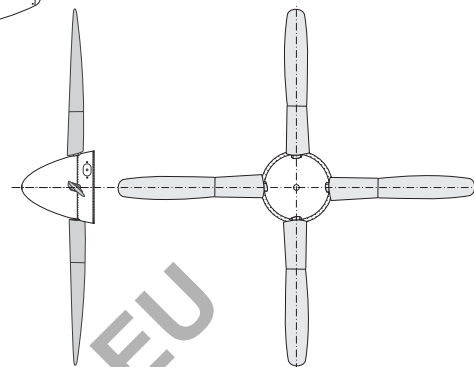
KAGERO

1:72 Scale

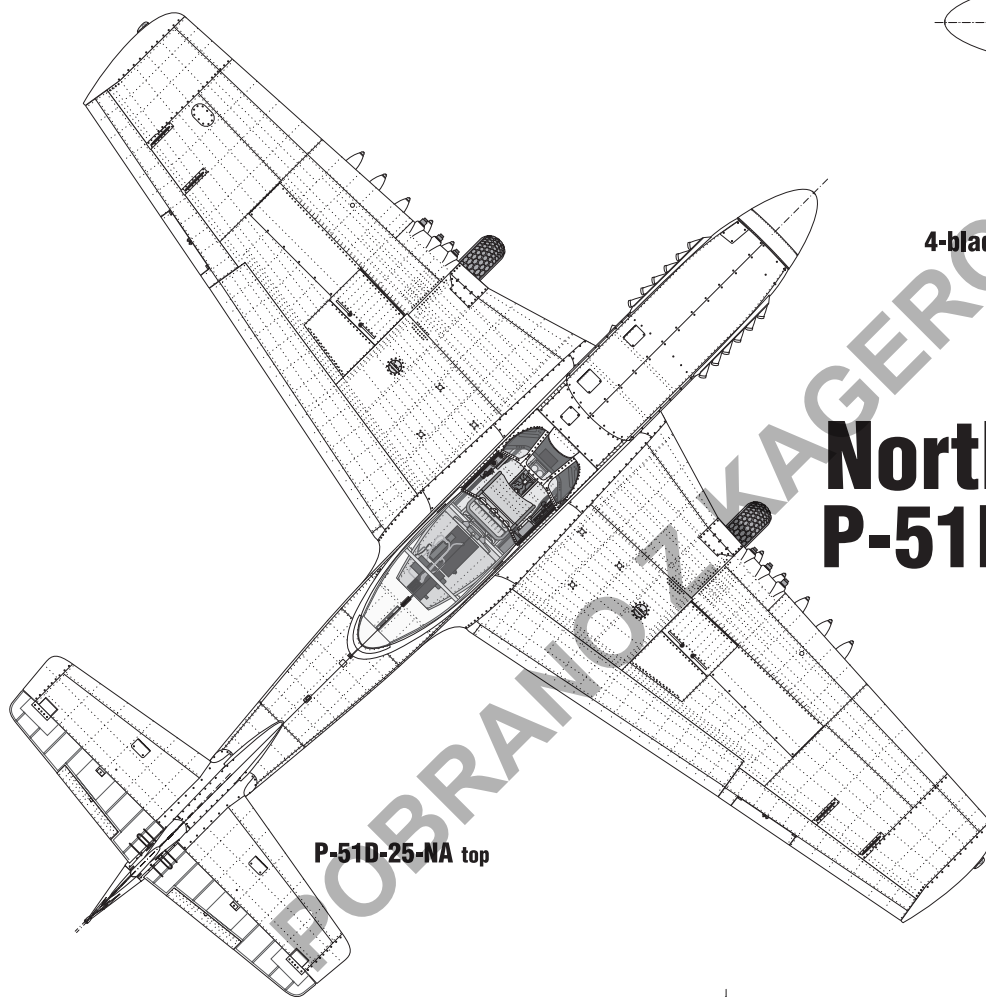
©Mariusz Łukasik 2008



P-51D-25-NA starboard



4-blade propeller Hamilton Standard 24D50

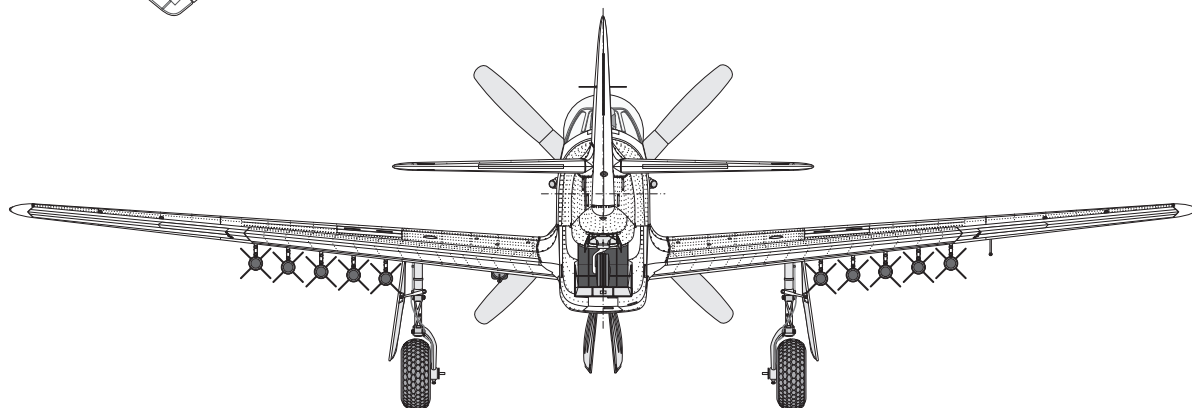


P-51D-25-NA top

# North American P-51D/K Mustang

Traced by: Mariusz Łukasik

Arkusz/Sheet 04



P-51D-25-NA rear

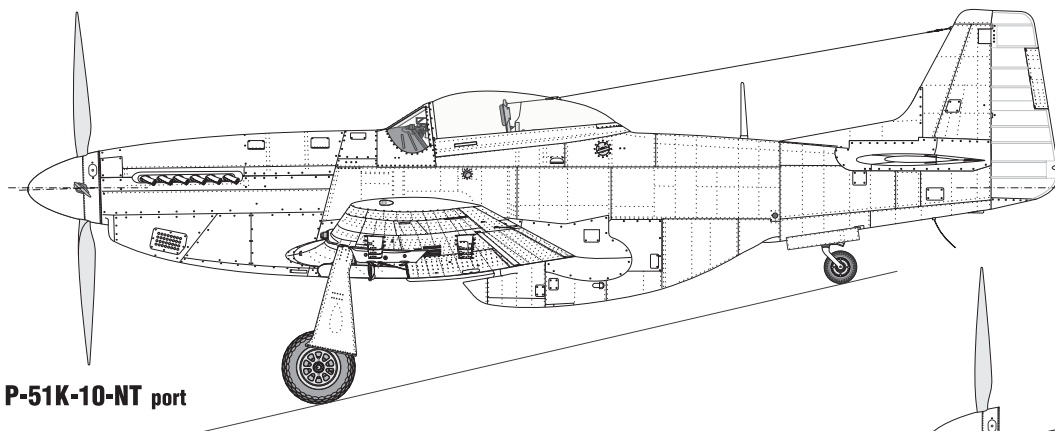




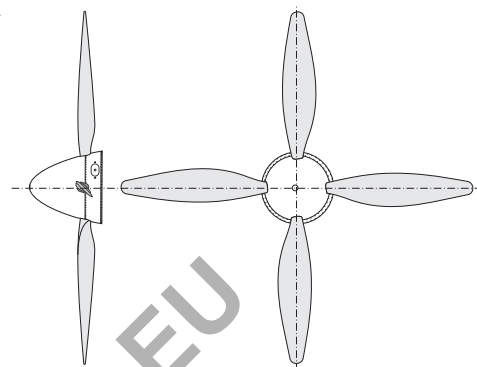
**KAGERO**

**1:72 Scale**

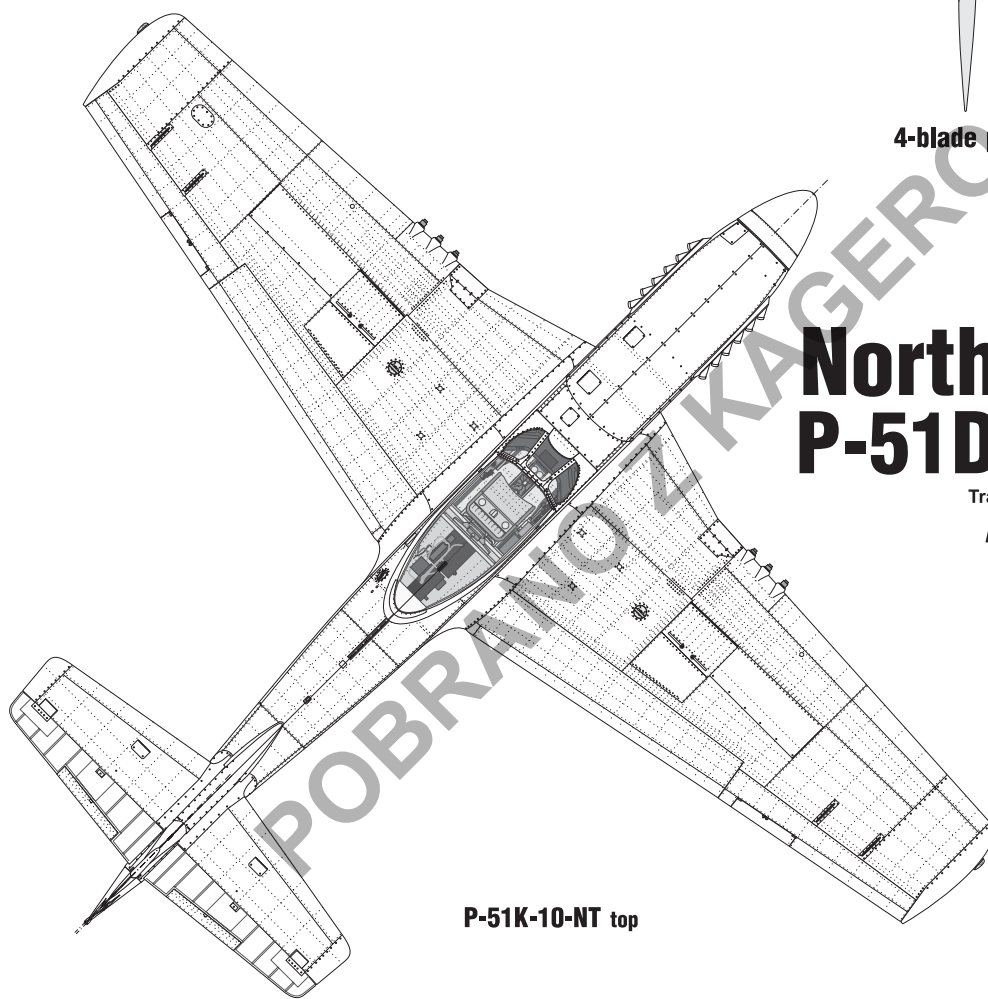
© Mariusz Łukasik 2008



**P-51K-10-NT port**



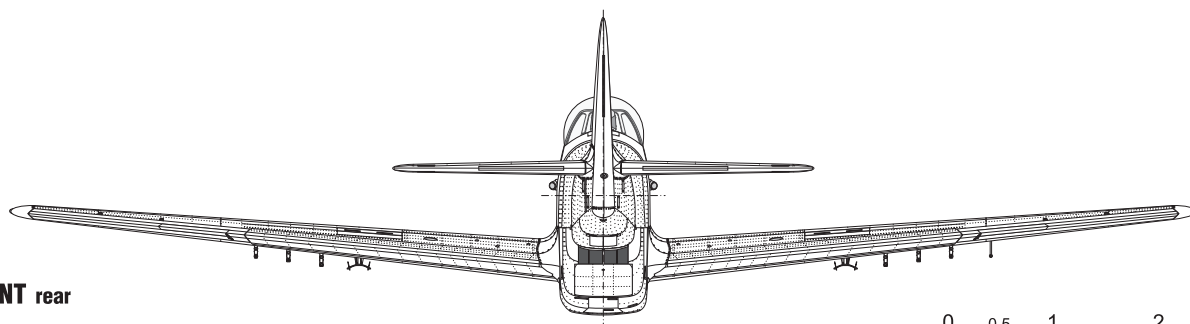
**4-blade propeller Aeroproducts A542S**



**P-51K-10-NT top**

# North American P-51D/K Mustang

Traced by: Mariusz Łukasik  
Arkusz/Sheet 05



**P-51K-10-NT rear**



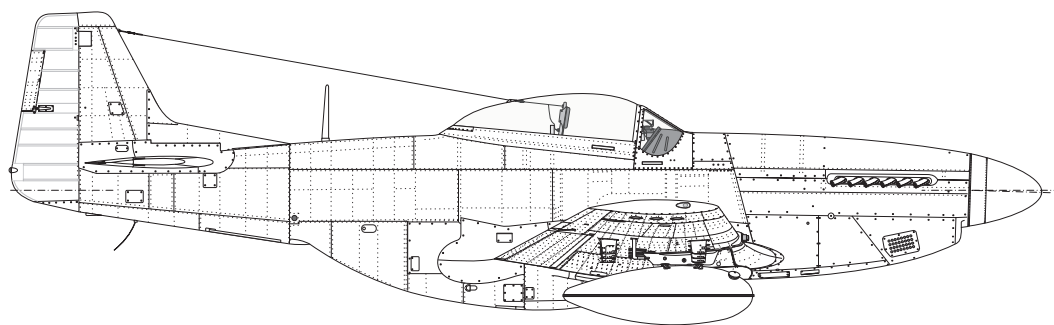




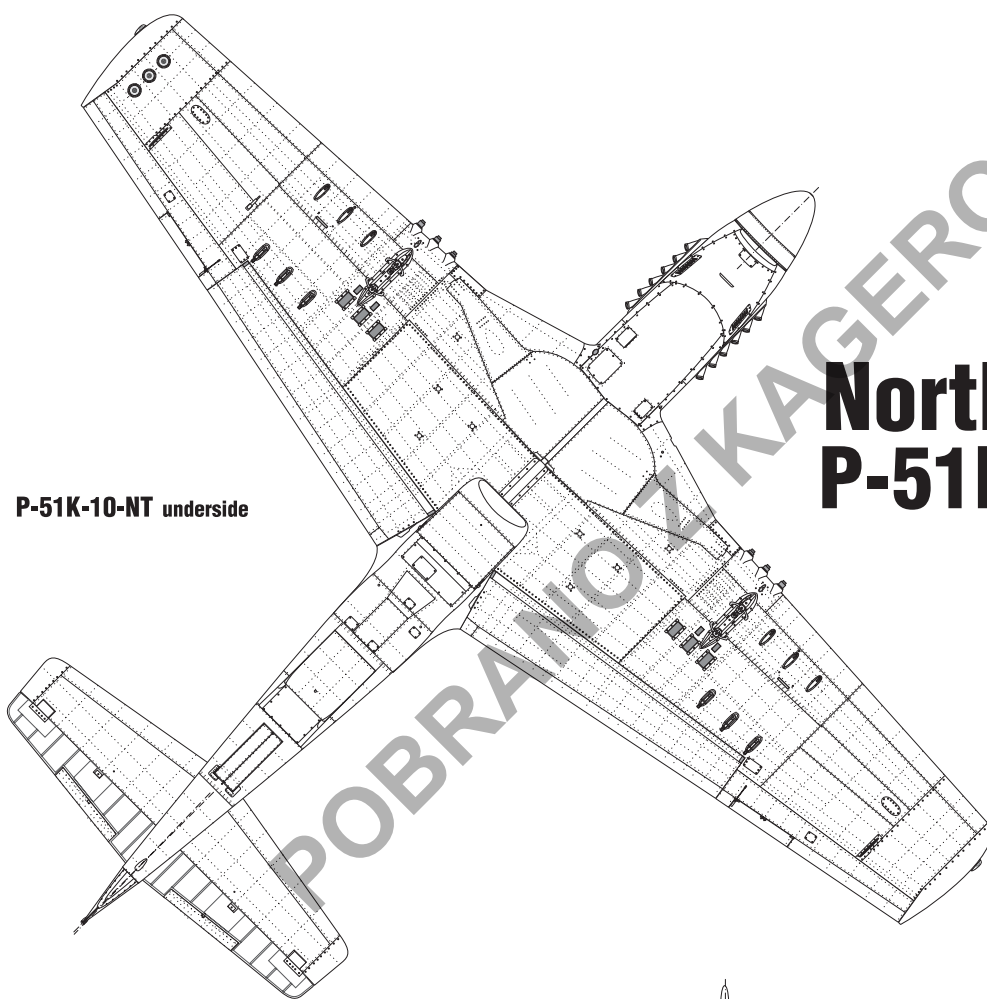
**KAGERO**

**1:72 Scale**

©Mariusz Łukasik 2008



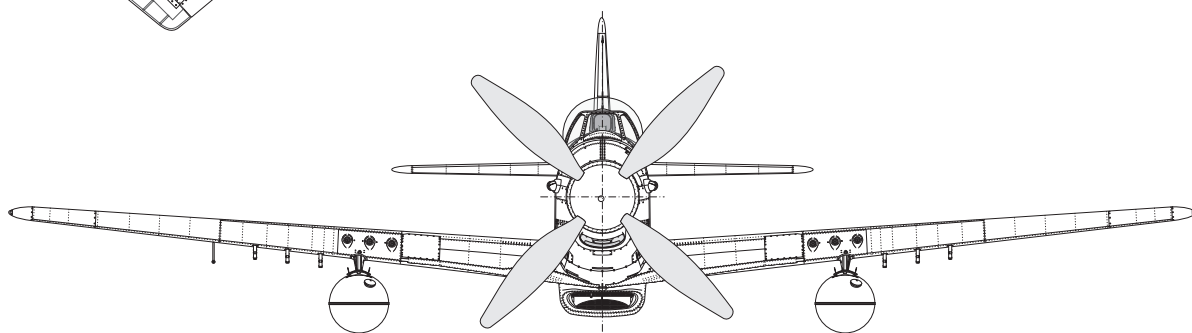
**P-51K-10-NT starboard**



**P-51K-10-NT underside**

# North American P-51D/K Mustang

Arkusz/Sheet 06



**P-51K-10-NT front**





P-51D-20-NA (s/n 44-64147) coded "MX-U" and named *Big Dick*, flown by Col. Richard A. 'Dick' Hewitt of 78th FG, from March 1945 the CO of 82nd FS. Of special note is the pole antenna aft of the cockpit. All the fighters of the 8th AF were fitted with the RAF-style VHF radio sets. Hence, they did *not* have the aerial wires, so frequently and erroneously depicted by profile artists.

P-51D-20-NA (n/s 44-64147) o kodzie bocznym „MX-U” i imieniu *Big Dick*, na którym latał Col. Richard A. „Dick” Hewitt z 78. FG, od marca 1945 roku dowódca 82. FS. Zwraca uwagę antena miedzowa na grzbiecie kadłuba. Mustangi 8. AF są często i mylnie przedstawiane na planszach z linkami anten (biegnących od szczytu statecznika pionowego do tylnej części owiewki), których nie posiadaty!



P-51D-15-NA (s/n 44-15284) coded "100" and named *Dusty Butt*, flown by Maj. Ralph F. Johnson, the CO of 319th FS (from December 1944), 325th FG (of Italy-based 15th AF). Johnson was the only pilot of the 'Checkertail Clan' credited with a Me 262 victory (scored on 18th April 1945). Note 75-gal drop tank under wing.

P-51D-15-NA (n/s 44-15284) o numerze bocznym "100" i imieniu *Dusty Butt*, na którym latał Maj. Ralph F. Johnson, od grudnia 1944 roku dowódca 319. FS ze składu 325. FG (15. AF). Johnson był jedynym pilotem 325. FG, który zestrzelił Me 262 (18 kwietnia 1945 roku). Pod skrzydłem odzyskany zbiornik na 75 galonów (284 litry) paliwa.

P-51D-5-NA (s/n 44-13318) coded "C5-N" and named *Frenesi* (after the title of a popular song), flown by Maj. Thomas L. 'Tommy' Hayes, an ace with 357th FG (8.5 air victories) and from July 1943 the CO of 364th FS. Hayes initially had served in the PTO, flying P-40s with 17th PS (Provisional) in Java, and 35th FG in New Guinea. The two Japanese flags under cockpit mark aircraft destroyed on the ground.

P-51D-5-NA (n/s 44-13318) o kodzie bocznym „C5-N” i imieniu *Frenesi* (od tytułu popularnej piosenki), na którym latał Maj. Thomas L. „Tommy” Hayes, jeden z asów 357. FG (8,5 zestrzeleń) i dowódca 364. FS (od lipca 1943 roku). Hayes początkowo służył na Pacyfiku, latając na P-40 w składzie 17. PS (Provisional) stacjonującym na Jawie, a następnie w 35. FG na Nowej Gwinei. Dwie japońskie flagi pod kokpitem oznaczają samoloty zniszczone na ziemi.



P-51D-5-NA (s/n 44-13859) coded „KI-S”, flown by Lt. Walter H. ‘Moon’ Mullins of 55th FS / 20th FG. On 18th October 1944 Lt. Mullins was flying this aircraft on a local training flight when he suffered a fatal crash into the North Sea. Of note is the 108-gal drop tank under wing.

P-51D-5-NA (n/s 44-13859) o kodzie bocznym „KI-S”, na którym latał Lt. Walter H. „Moon” Mullins z 55. FS / 20. FG. 18 października 1944 roku Lt. Mullins zginął w tym samolocie; podczas ćwiczebnego lotu rozbił się w Morzu Północnym. Pod skrzydłem odrzucający zbiornik na 108 galonów (409 litrów) paliwa.





P-51D-25-NA (s/n 44-72953) coded "WR-B[Bar]" and named *Jane VII*, the last Mustang flown by Col. Bert Marshall, the CO of 355th FG. Of note are antennas of the AN/APS-13 tail-warning radar, visible on the tailfin forward of the rudder.

P-51D-25-NA (n/s 44-72953) o kodzie bocznym „WR-B” i imieniu *Jane VII*, ostatni Mustang Col. Berta Marshalla, dowódcy 355. FG. Na stateczniku pionowym widoczne anteny radaru AN/APS-13.



P-51D-10-NA (s/n 44-14803) coded "E9-V[Bar]" and named *Jasper Joker II*, flown by Lt. Donald F. Vulgamore of 376th FS / 361st FG. Squadron-specific rudder colours were introduced in November 1944. Yellow identified 376th FS.

P-51D-10-NA (n/s 44-14803) o kodzie bocznym „E9-V” i imieniu *Jasper Joker II*, na którym latał Lt. Donald F. Vulgamore z 376. FS / 361. FG. Indywidualne kolory składowych dywizjonów, eksponowane na sterze kierunku, wprowadzono w listopadzie 1944 roku. Żółty identyfikował 376. FS.



P-51D-10-NA (s/n 44-14095) coded "SX-B|Barl" and named *Little Midget (Missy)* on the starboard side of the cowlings, flown by Lt. James G. Bartley z 352nd FS / 353rd FG. Black rudder identified 352ns FS.

P-51D-10-NA (n/s 44-14095) o kodzie bocznym „SX-B” i imieniu *Little Midget* (na prawej stronie okapowania silnika widniał napis *Missy*), na którym latał Lt. James G. Bartley z 352. FS / 353. FG. Czarny ster kierunku identyfikował 352. FS.



P-51D-15-NA (s/n 44-15052) coded "PI-J", flown by Lt. James A. Hickey of 360th FS / 356th FG. Red rudder identified 360th FS.

P-51D-15-NA (n/s 44-15052) o kodzie bocznym „PI-J”, na którym latał Lt. James A. Hickey z 360. FS / 356. FG. Czerwony ster kierunku identyfikował 360. FS.





P-51D-5-NA (n/s 44-13469) o kodzie bocznym „VF-B”, na którym latał Capt. Robert A. Karr z 5. FS, jeden z asów 52. FG (sześć zestrzeleń).

P-51D-5-NA (s/n 44-13469) coded “VF-B”, flown by Capt. Robert A. Karr of 5th FS / 52nd FG (credited with six air victories).

ISBN 978-83-60445-32-7



Cena detaliczna  
21,99 zł (0% VAT)



P-51K-5-NT (n/s 44-11661) o kodzie bocznym „OP-X” i imieniu *Iron Ass*, na którym latał Lt. Col. Jack J. Oberhansly. Samolot nosi oznaczenia 334. FS ze składu 4. FG. Początkowo Oberhansly służył w 78. FG, w której dowodził 82. FS (od sierpnia 1943 roku). W sierpniu 1944 roku, podczas drugiej tury operacyjnej, objął stanowisko zastępcy dowódcy 78. FG. W grudniu tego samego roku przejął obowiązki zastępcy dowódcy 4. FG. Wszystkie swoje sześć zwycięstw Oberhansly odniósł latając w składzie 78. FG.

P-51K-5-NT (s/n 44-11661) coded “OP-X” and named *Iron Ass*, flown by Lt. Col. Jack J. Oberhansly. The aircraft carries markings of 334th FS / 4th FG. Initially Oberhansly had served with 78th FG, commanding 82nd FS (from August 1943). In August 1944, during his second tour, he was appointed Deputy CO of 78th FG. In December of the same year he became Deputy CO of 4th FG. All of his six air victories Oberhansly scored with 78th FG.