INFO EDUARD

Ročník 20, únor 2021

ČÍSLO 132

cena 0,- Kč

Alex Imrie via Greg VanWyngarden

LÉTAJÍCÍ ŽIVEL

WILLI GABRIEL

Mezi leteckými esy první světové války patří Willi Gabriel se svými jedenácti vítězstvími tak trochu do kategorie es „druhé kategorie". Nicméně je třeba vzít na vědomí, že jeho kariéra stíhacího letce byla velmi krátká. Trvala vlastně pouhé čtyři měsíce.

Autor: Richard Plos

Willi Gabriel se sice neřadí mezi nejslavnější stíhací esa první světové války, přesto je zapsán v obecném povědomí, a to zejména díky svému atraktivně zbarvenému Fokkeru D.VII. Marking s oranžovými a azurovými pruhy na trupu a výškovce si oblíbili výrobci plastikových modelů či výtvarníci a také se dnes v těchto barvách prohání po nebi replika, kterou postavila v roce 2010 firma Engels Aeroplanbau pro novozélandskou společnost TVAL (založena Peterem Jacksonem). Tento stroj je dokonce poháněn původním typem motoru, nově vyrobeným Mercedesem D.III 180 hp. Ještě dříve, již v šedesátých letech, se návštěvníkům leteckých dnů předváděla na letišti Old Rhinebeck Aerodrome (USA) v Gabrielových barvách replika postavená Colem Palenem. Gabrielův stroj je prostě atraktivní. Životní peripetie samotného pilota jsou zmapovány o poznání méně, než je tomu u jeho slavnějších kolegů, to ale neznamená, že by nebyly zajímavé. Willi Gabriel si v životě prošel lecčím. Obdobími přízně osudu, stejně jako bolestnými ztrátami. A na sklonku života si pak připsal jednu významnou zásluhu.

Létající bratři

V dobách, kdy bylo území Polska součástí Pruska, se dnešní Bydhošť nazývala Bromberg. A v poměrně dobře situované rodině výrobce nábytku Eduarda Gabriela se tam 31. prosince 1893 narodila dvojčata Willi a Walter. Ti dva si byli prakticky po celý život velmi blízcí, mimo jiné i proto, že je pojily společné zájmy. Už jako středoškoláci se rádi vrtali v různých strojích, zvlášť ve spalovacích motorech, oba se taky naučili velmi brzy řídit a když se zmohli na vlastní automobil, pustili se s ním do závodění. Zájmu technicky i dobrodružně založených mladíků samozřejmě nemohlo uniknout ani rodící se letectví. Po ruce měli díky tátově fabrice dostatek kvalitního dřeva, lepidla i nářadí, a tak se v roce 1911 coby osmnáctiletí pustili do výroby repliky Blériotu podle plánů v magazínu Flugsport. Letoun sice dokončili, ale ten nikdy neletěl. Neměli pro něj vhodný motor. Zkusili proto štěstí s vlastní konstrukcí, ale nedopadli o nic lépe. Potřebovali víc informací, a tak se vypravili do Johannisthalu, kde viděli na vlastní oči létat Fokkerův Spin. Po návratu zakoupili letecký motor Anzani s výkonem 30 koní a pustili se do stavby repliky této úspěšné konstrukce. Provedli přitom i několik vlastních vylepšení a 16. srpna 1912 se Walter poprvé odlepil od země. Po prvních krátkých skocích pokračovali v následujících dvou letech ve zdokonalování svých pilotních dovedností a postupně se z nich stali dobří piloti, i když bez oficiální pilotní licence. K jejímu získání by museli na své vlastní náklady přizvat ke zkoušce zástupce německého Aeroklubu z

První letuschopný letoun bratří Gabrielových byl upravenou kopií Fokkeru Spin.

STARDUST:

ČTYŘIKRÁT DO PEKLA NA VYPŮJČENÉM KONI

JAN ZDIARSKÝ

S datem 11. září 1944 jsme se na stránkách magazínu Info Eduard setkali již několikrát. Není to jen posedlostí autora článku tímto konkrétním válečným dnem, ale také skutečností, že šlo o den z mnoha důvodů neobyčejně zajímavý a rozmanitý. Dosud představené příběhy byly vázány na jeden separátní konflikt mezi 13th Combat Wing, především 100th Bomb Group, a Jagdgeschwader 4, který vešel ve známost jako letecká bitva nad Krušnohořím.

Tentokrát se podíváme do stejného časového okna – cca 11:45 – 12:15, avšak o nějakých 250 kilometrů západněji. Předmětem zájmu zůstane proud bombardérů 3rd Bomb Division, ovšem od jeho čela, konkrétně prvních tří combat boxů, směřujících na Hydrierwerke Brabag u Ruhlandu, se posuneme až takřka na samotný konec seskupení bombardérů, lépe řečeno, k jejich stíhacímu doprovodu. Předposlední složku proudu 3rd Bomb Division tvořila dvojice combat boxů 490th a 493rd Bomb Group, směřující k Sudetenländische Treibstoffwerke AG Brüx (ani tato část informace nezůstává nezajímavou, neboť jde o dnešní rafinerii v Záluží u Mostu v severních Čechách, která nejen že je na dohled od obrnického sídla Eduardu, ale zároveň je bytostně spjata se vznikem této společnosti). Dva boxy označené jako 93A a 93B Combat Wing, na pozicích 7 a 8 celé sestavy bombardérů 3rd Bomb Division, měla chránit 352nd Fighter Group, vedená Lt.Col. Jamesem D. Maydenem. Její podíl na ochraně bombardérů spočíval nejen v přímém doprovodu (close support), ale také v cíleném pročesávání oblasti okolo trasy bombardérů (withdrawal support).

352th Fighter Group (stíhací skupina) sestávala ze tří squadron – 328th (v ten den vedené velitelem mise Lt.Col. Maydenem), 486th (Capt. Franklyn N. Greene) a 487th (Lt.Col. John C. Meyer). Každá squadrona (peruť) pro danou misi čítala 16 až 18 letounů a byla rozdělena na bílý, modrý, červený a žlutý flight (Flight = letka v základu čítající 4 letouny).

Když se krátce po 10 hodině dopolední všechny tři squadrony 352nd FG v celkovém počtu 53 Mustangů zformovaly a otočily na východ, jejich chránění byli

Velitel 487th FS Lt.Col. John C. Meyer v kokpitu P-51D „Petie 2nd" s/n 44-14151, základna Bodney, Velká Británie.

Z DORNIERU NA PALUBU U-BOOTU

Oberleutnant zur See Karl-Franz Heine a jeho osádka

Jan Bobek

Jednou z našich novinek plánovaných na únor 2021 je Dornier Do 17 Z-5 „7T+HH" z Küstenfliegergruppe 606. Verze Z-5 byla vybavena pro lety nad mořem a většinou ji používala právě tato jednotka. Osádka stroje „7T-HH" prožila při náletu na Liverpool dramatické okamžiky a válka se většině jejích členů stala osudnou. V článku připomínám i obyvatele Velké Británie a Malty. Ti během bombardování umírali a někteří, jak uvidíte, se i narodili.

Námořníci u Luftwaffe

Küstenfliegergruppe 606 byla jednotkou německého pobřežního letectva. Od konce roku 1939 se specializovala na hlídkovou činnost a protilodní útoky. Byla vyzbrojena Dorniery Do 17 a základnu měla v Kielu-Holtenau. Po bojovém nasazení proti Dánsku se Kü.Fl. Gr. 606 v červenci 1940 přesunula do oblasti Brestu a od září ji námořnictvo předalo pod velení Luftflotte 3. Gruppe vedl bývalý námořní důstojníkMajor Joachim Hahn, který se stal námořním kadetem již v roce 1923. U jednotky bylo pravidlem, že funkci pozorovatele a velitele osádky vykonával námořní důstojník. Pro navigaci nad mořem, taktiku boje i rozpoznávání cílů to bylo nejlepším řešením. Během bitvy o Británii se však hlavní činností jednotky staly nálety na britská města, útoky na přístavy, nálety na vojenské cíle ve výšce několika desítek metrů a také označování cílů pro jiné bombardéry. Bojové lety jejích osádek většinou směřovaly nad západní část Velké Británie. Kü.Fl.Gr. 606 byla v tomto směru velmi úspěšná a Hahn byl za její činnost v říjnu 1940 vyznamenán Ritterkreuzem. V roce 1942 se stal Kommodorem Kampfgeschwader 6 a osudnou se mu stala 3. června inspekční cesta v Messerschmittu Bf 108. U LeTrépot jej nad mořem sestřelili piloti Spitfirů z No. 401 Sq. RAF F/Sgt S. C. Cosburn a F/Lt E. L. Neal. Společně s ním zahynuli dva další letci.

Nálety na Liverpool

Během druhé světové války byl druhým nejhůře zasaženým městem na britských ostrovech Liverpool. Primárním cílem Luftwaffe byl městský přístav, který patřil mezi největší na západním pobřeží Velké Británie. V Liverpoolu a okolí od léta 1940 do začátku roku 1942 přišly o život přibližně 4000 obyvatel. Z jednoho zničeného domu paradoxně pocházel Hitlerův synovec William Patrick Hitler, který během druhé světové války sloužil v US Navy.

Mezi obránce Liverpoolu patřila od počátku října 1940 československá No. 312 Squadron RAF na základně Speke, což je dnešní Liverpool John Lennon Airport. První sestřel peruti je pravděpodobně nejrychleji dosaženým vítězstvím v historii RAF. Zkušení veteráni F/Lt D. E. Gillam se svými wingmany Aloisem Vašátkem a Josefem Stehlíkem během několika minut po startu sestřelili Junkers Ju 88 A-1 „M7+DK" z Küstenfliegergruppe 806, který měl za úkol bombardovat leteckou továrnu Rootes ve Speke. Všechny tři Hurricany byly poškozeny obrannou palbou bombardéru. Německá osádka nouzově přistála v docích jižně od Liverpoolu. Jejího velitele Lt. z. S. Herberta Schlegela zabila palba Hurricanů, další tři letci - Oblt. Helmuth Brückmann, Uffz. Helmuth Weth a Obfhr. Horst Lehmann skončili v zajetí. Úspěšný letecký boj nad městem vzbudil nadšení obyvatel a základna Speke musela uzavřít bránu, protože velké množství lidí chtělo osobně poděkovat letcům československé jednotky.

V noci 10. října zaútočilo na britské cíle osmnáct osádek Kü.Fl. Gr. 606, z nichž třináct mělo za cíl továrnu ve Speke a výrobní závod firmy Rolls Royce v Crewe. Všechny bombardéry se vrátily na základnu. Ale následující akce proběhla zcela jinak.

Ve večerních hodinách 11. října 1940 se do oblasti Liverpoolu blížilo šest Dornierů Hahnovy jednotky. Jeden mířil k Birkenhead a zbývajících pět opět dostalo za úkol zasáhnout továrny ve Speke a Crewe. Tři letouny patřily k 1. Staffel a tři náležely k 2. Staffel Kü.Fl.Gr. 606.

Tentokrát však byla RAF připravena a nad předpokládanou přiletovou trasu byly po půl šesté vyslány Spitfiry No. 611 (West Lancashire) Squadron ze základny Ternhill. Barrie Heath a Tommy

Titulní foto: Do 17 Z-5 (W. Nr. 2787) „7T+HH" z 1. Staffel Küstenfliegergruppe 606 na základně Lanvéoc-Poulmic ještě před náletem 11. října 1940. Na trupu je již přetřená bílá barva v kříži, ale stále je vidět svastika, znak jednotky a bílá špička vrtulového kužele. Při akci 11. října již bylo vše přetřeno černou barvou kvůli snížení viditelnosti. Znakem jednotky byl orel trhající siluetu Velké Británie. Foto: Chris Goss

Portrétová fotografie: Karl-Franz Heine. Kredit: uboat.net

Info bude v 17:00