

## Эскадры KG51 и KG76 в операции «Боденплатте» 1.01.45



*В основу статьи лёг перевод главы 12 из книги BODENPLATTE The Luftwaffe's Last Hope The Attack on Allied Airfields New Year's Day 1945 - John Manrho and Ron Putz, 2004: Dawn of New Era – Kampfgeschwader 51 and Kampfgeschader 76 buzz and bomb.*

### Предыстория реактивной бомбардировочной авиации Германии, 1944 г.

На лето 1944 года пришлось окончание разработок реактивных самолётов в Германии и начало создания первых боевых частей. Первые такие попытки с использованием Me-262 были предприняты испытательным командованием "Шенк" (Erprobungskommando Schenk).

Это подразделение под командованием майора Вольфганга Шенка свои первые боевые вылеты произвело во Франции в июле 1944 г. Постоянно отступая, этот отряд мог наносить лишь булавочные уколы наступающим армиям союзников, особенно учитывая малое количество бомбардировщиков Me-262. В начале сентября 1944 подразделения было вынуждено передислоцироваться к городу Райне на северо-западе Германии. Здесь его включили в первую группу 51 бомбардировочной эскадры (I./KG 51). В Райне командиром группы был майор Хайнц Унрау, а командирами 1, 2 и 3 эскадрилий (отрядов) (1./KG 51, 2./KG 51 и 3./KG 51) были соответственно гауптманы Георг Цуруски (Csurusky), Рудольф Абрахамчик (Abrahamczik) и Эберхард Винкель. 5 декабря 1944 года В.Шенк, уже в чине подполковника, принял командование всей 51 эскадрой (KG 51) от подполковника В.Майстера.



*Вольфганг Шенк, командир KG 51 с 5.12.44 (на фото ещё в чине оберлейтенанта)*



*Хайнц Унрау, майор, командир I./KG 51*



*Гауптман Рудольф Абрахамчик, командир 2./KG51*

8 сентября 1944 года зафиксирована первая боевая потеря реактивной авиации. Самолёт лейтенанта Рольфа Вайдемана из 3./KG 51 был сбит легкими зенитками во время обстрела войск противника из бортовых пушек с малой высоты. Его Me-262A-2 (бортовой номер 9K+OL) упал в восьми километрах к северо-востоку от города Дист в Бельгии. Поскольку это был первый подобный случай с

Me-262, инцидент привлёк большое внимание британцев, останки были тщательно изучены техперсоналом королевских ВВС. До конца декабря 1944 г. ещё, по меньшей мере, 17 Me-262 были потеряны в боях. 11 пилотов числились погибшими или пропавшими без вести, остальные 6 были ранены. Одной из наиболее значительных потерь была гибель обладателя рыцарского креста командира 3./KG 51 гауптмана Р.Рёша. Его самолёт был сбит 40-мм зенитками во время атаки аэродрома Хельмонд 28 ноября. 31 декабря I./KG 51 потеряла ещё одного опытного пилота - оберфельдфебеля Эриха Кайзера, который получил ранения при аварийной посадке и позже скончался в госпитале от серьёзных повреждений позвоночника.



*Командир I./KG 51 Х.Унрау улыбаясь позирует на крыле Me-262*



*Офицеры KG 51 слева направо: лейтенанты В.Батель, Х.Хефнер, Р. фон Риттерсгейм, гауптманы Р.Абрахамчик и Р.Рёш, лейтенант А.Мазер. Осень 1944 г., аэродром Райне.*

В декабре 1944 г. вторая группа 51 бомбардировочной эскадры (II./KG 51) также была оснащена Me-262. Эта группа начала тренировки под г.Швебиш-Халле и уже 17 декабря несколько машин были переброшены на северо-запад Германии для участия в боевых операциях. 25 декабря 1944 г. II./KG 51 потеряла первый "мессершмитт". Из боевого вылета на бомбардировку Льежа не вернулся самолёт оберлейтенанта Ханса-Георга Ламле. Его Me-262 (бортовой номер 9K+MM) был повреждён огнём "бофорсов" и окончательно добит "спитфайром" флянг-лейтенанта Дж.Бойла из 411 эскадрильи королевских ВВС. Самолёт упал около г.Эрп (Голландия), пилот Х.-Г.Ламле погиб. Однако в целом количество боевых вылетов произведённых II./KG 51 до конца года было незначительным, в частности из-за острой нехватки самолётов, крайне медленно поступавших из Швебиш-Халле.



*Me-262A-2a, бортовой номер 9K+ВН, I./KG 51, аэродром Райне, сентябрь 1944 г. Возможно, именно так выглядели машины KG 51, принимавшие участие в операции "Боденплатте"*

Другой реактивный самолёт - "Арадо" Ar-234 - начал осуществлять бомбардировочные вылеты к концу 1944 г. Первой боевой частью, которая должна была летать на бомбардировщике Ar-234, стала 76 бомбардировочная эскадра (KG 76). В конце августа, получив первые 2 самолёта, начала тренировки 3

группа эскадры (III./KG 76). К концу ноября 1944 г. был сформирован т.н. "действующий отряд" - "айнзатцштаффель" - под командованием гауптмана Дитера Лукеша, командира 9./KG 76.

18 декабря, в связи с началом контрнаступления в Арденнах, "действующий отряд" получил приказ перебазироваться в Мюнстер-Хандорф. Всего было переброшено 16 самолётов Ar-234, однако до 24 декабря из-за нелётной погоды вылеты не производились. 24 декабря девять "арадо" приняли участие в ударе по Льежу. До конца декабря было произведено в общей сложности 60 боевых вылетов. Боевых потерь не было, но 27 декабря во время взлёта разбился и сгорел "арадо" лейтенанта Эриха Дика, который спустя неделю скончался от ожогов. Переднее остекление кабины запотело и пилот не заметил земляной вал на краю взлётной полосы.

### **Подготовка к новому удару.**

Группа I./KG 51 получила детальный план действий в грядущей операции ещё 9 декабря 1944 г. Ниже наиболее интересные части этого плана.

*9.12.1944*

*Приказ для I./KG 51*

#### *I. Приказ*

*Во время атаки силами II истребительного корпуса аэродромов тактической авиации противника в Голландии-Бельгии KG 51 осуществляет следующие задачи:*

- 1) Прикрытие наших истребительных частей от атак истребительной авиации противника после выхода из атаки и отхода.*
- 2) Фоторазведку атакованных аэродромов и стоянок самолётов.*

*Главная цель операции: фотосъёмка результатов атаки истребительных частей*

#### *II. Время атаки*

- a) Предупреждение о начале операции будет дано за 24 часа кодовым словом "Варус" (Varus)*
- b) Самолёты с вечера выкатываются на край аэродрома по кодовому слову "Тевтонец" (Teutonicus)*
- c) Дата и время атаки будет дано после кодового слова "Херманн" (Hermann)*
- d) Отмена атаки по кодовому слову "Доротея" (Dorothea)*

*Получение кодовых слов доводится командиром части командирам подразделений.*

Тот же документ даёт некоторые пояснения по поводу условных сигналов. По кодовому слову "Варус" должно было быть обеспечено максимальное количество боеготовых самолётов. По сигналу "Тевтонец" - самолёты должны были быть выкатаны на край аэродрома для быстрого взлёта на следующее утро. Время вылета должно было выбираться командованием эскадры с тем расчётом, чтобы появиться над целями после атаки поршневыми истребителями. Каждый лётчик должен был сфотографировать два аэродрома, один из которых являлся основной целью. Распределение пилотов по целям должно было быть доложено в штаб эскадры. Фотографии следовало сделать даже в случае истребительного противодействия противника. Также следовало атаковать при любом удобном случае истребители противника, пытающиеся помешать отходу своих поршневых истребителей. Особое внимание обращалось на распознавание своих и чужих самолётов. Бомбы, подвешенные из соображений стабилизации самолётов при взлёте, следовало сбросить на позиции зенитных батарей противника.

Дополнительно по сигналу "Варус" все станции опознавания "свой-чужой" FuG 25a должны были быть сняты с самолётов. И, наконец, все пилоты должны были быть проинструктированы о строгом соблюдении мер секретности и расписаться в этом. Специальные инструкции давались также как вести себя в случае попадания в плен.

Вероятно, только штаб и три командира эскадрилий были осведомлены о приготовлениях. Даже вечером 31 декабря 1944 г. пилоты I./KG 51 получили всего лишь приказ лечь спать не позднее 0 ч 30 мин. Им было сказано только, что завтрашний день будет "особым днём".

Что касается II./KG 51, то неизвестно получала ли она подобный приказ. Ниже приведена таблица боеготовности частей реактивной авиации, имеющих на вооружении Me-262, на 31 декабря 1944 г.

	Самолётов по штату	Самолётов по списку	Самолётов боеготовых	Пилотов по штату	Пилотов по списку	Пилотов готовых к вылету	Пилотов не готовых к вылету
Stab KG51	1	1	0	1	4	1	3
I./KG 51	40	30	21	40	40	33	7
II./KG 51	40	13	3	40	20	0	20

Из таблицы можно сделать вывод, что участие II./KG 51 в операции не планировалось, однако некоторые данные указывают, что, по крайней мере, несколько экипажей II./KG 51 произвели вылеты 1.01.1945.

"Действующий отряд" III./KG 76, имевший на вооружении самолёты Ar-234, к концу декабря производил вылеты под прямым командованием штаба KG 51. В 23 ч. 35 мин подразделение получило телефонограмму за подписью командира KG 51 В.Шенка:

*"Оперативная директива на 1.01.45 – "Херманн" 9 ч. 20 мин – Подход на большой высоте разрешен – высота сброса кассетных бомб 1000 м, задержка 0 сек – для остальных самолётов высота выбирается самостоятельно – целевая зона южный край аэродрома, на противодействие внимание не обращать"*

В приказе не упоминается название самой цели, но она должна была быть известна экипажам заранее. Этой целью являлся довольно большой аэродром Гилзе-Рейен в Голландии (50 км к северо-западу от Антверпена) или В-77 по коду союзников. На нём базировалось около 60 самолётов британского 35 разведывательного авиакрыла.

Численность "действующего отряда" III./KG 76 на 31.12.1944 приведена ниже. Хотя боеготовыми числились всего 6 "арадо", механикам, работавшим всю ночь перед операцией, к утру 1 января удалось довести боеготовность до 10 самолётов. Так как доклад был отправлен перед этим в течение дня, то эти данные, вероятно, не нашли отражение в документах.

	Самолётов по штату	Самолётов по списку	Самолётов боеготовых	Пилотов по штату	Пилотов по списку	Пилотов готовых к вылету	Пилотов не готовых к вылету
E.-Staffel III./KG 76	16	13	6	16	19	12	7

### Действия III./KG 76 перед рассветом и утром 1 января 1945 г.

Ранним утром 1 января "действующий отряд" получил прямой приказ от Командования люфтваффе "Запад" произвести разведку погоды от Рейна до южной Голландии и Бельгии включительно. Это был первый ночной боевой вылет реактивной авиации в истории. К взлёту были подготовлены четыре "арадо" Ar-234В-2. В 4-00 с аэродрома Мюнстер-Хандорф взлетели первые два самолёта:

04:00-05:10 гауптман Дитер Лукеш, бортовой номер F1+ST

04:04-05:20 фаненюнкер фельдфебель Вольфганг Штаусс, бортовой номер F1+СТ

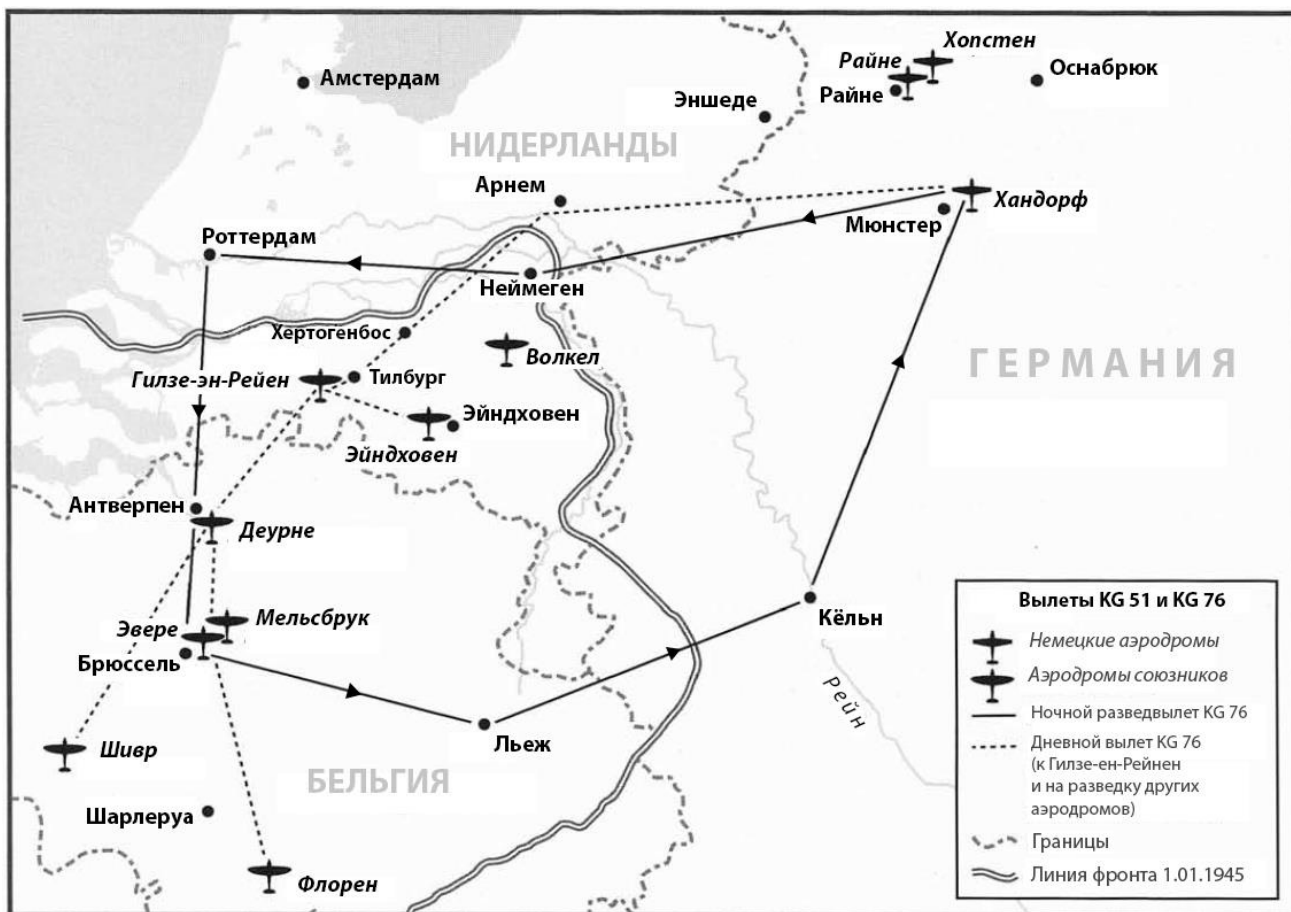
Час спустя взлетели ещё два самолёта:

05:04-06:21 оберлейтенант Фридрих Фендрих, бортовой номер F1+НТ

05:06-06:25 унтерофицер Пауль Вингут, бортовой номер F1+ОТ

Маршрут обоих пар был следующим:

Хандорф – Неймаген – Роттердам – Антверпен – Брюссель – Льеж – Кёльн – Хандорф (см. схему ниже)



Высота полёта составляла 5000 м. Чтобы скрыть реальную цель миссии, самолёты несли бомбы, которые сбросили на Брюссель и Льеж. Всего было сброшено 4 бомбы - одна SC500 и три SC250. Две бомбы упали на здания в Брюсселе, одна SC500 на ж.д. станцию Брюссель-Север и одна упала на Льеж. Как отметили экипажи, доки в Антверпене и ж.д. станции в Брюсселе были ярко освещены (затмение отсутствовало). Сильный артиллерийский огонь был отмечен в районе Эльзенборна. Противодействия ни со стороны истребителей, ни со стороны зенитной артиллерии оказано не было. Главной задачей была, однако, разведка погоды. Ночь была ясной, видимость достигала 40 км. Между Кёльном и Льежем наблюдалась кучевая облачность с закрытием 6/8. Иными словами, в это утро погода была многообещающей.

Как уже было сказано ранее, наземный персонал III./KG 76 сделал всё, чтобы подготовить ночью как можно больше машин. Поэтому к 8:55 пилоты были готовы к вылету. Время атаки было установлено на 9:20. У четверых пилотов, однако, сразу выявились технические неполадки, и они остались на земле. У гауптмана Лукеша и фельдфебеля Диркса отказали двигатели, а у оберлейтенанта Фендриха оказалась повреждена шина шасси. Лейтенант Рёгеле также не смог вылететь. Эти неполадки задержали остальных, поэтому первый самолёт взлетел только в 9:13.

Всего в повторный вылет смогли взлететь 6 "арадо" из 10. Первые пять Ar-234 взлетели группой в интервале с 9:13 до 9:17. Шестой самолёт, с пилотом унтерофицером Цвайнером, взлетел спустя целых 10 минут и вынужден был лететь далеко позади. Каждый "арадо" нес одну кассетную бомбу AB500 с 24 мелкими бомбами SD15 внутри. Набирая 5000 м, самолёты взяли курс на Арнем, после чего повернули на Тилбург и, полого спикировав до 1200 м, атаковали Гилзе-Рейен в интервале с 9:32 до 9:52. По докладам бомбы упали на аэродром, но попаданий по целям не было. На аэродроме наблюдалось 30 одномоторных истребителей.

Союзники зафиксировали начало атаки в 9:20 и завершение в 10:05. Голландский очевидец заметил три "Me-262" бомбивших аэродром с 1500 м. Зенитная артиллерия открыла огонь, но результатов не добились. Так же быстро как появились, машины исчезли из поля зрения. Возможно,

аэродром по ошибке могла атаковать часть самолётов JG26 и JG77. Британские зенитчики заявили о двух сбитых Vф-109 и одном повреждённом Me-262.



*Гауптман Дитер Лукеш, командир "действующего отряда" ("Einsatzstaffel") Ar-234.*

*На фото слева стоит, наполовину высунувшись из кабины "арадо". Произвел 1.01.45 утренний разведывалет.*

Повреждения аэродрома и самолётов оказались незначительными. Уничтожен был один "тайфун" 268 эскадрильи королевских ВВС и ещё несколько других самолётов повреждены, легко ранило около десятка человек. По другим данным "тайфун" был не уничтожен, а поврежден во время ружейки обстрелом с бреющего полёта одним из Me-262.

После атаки Гилзе-Рейен "арадо" продолжили полёт в направлении Антверпена и Брюсселя, чтобы оценить результаты атак поршневых истребителей. Три очага пожара было отмечено на аэродроме Антверпен-Деурне и более 20 на Брюссель-Мельсбрук. На аэродроме Брюссель-Эвере число пожаров подсчитать было невозможно из-за дыма, поднимавшегося на высоту до 6500 м. Восемь очагов огня наблюдалось на аэродроме Эйндрховена, остальные закрывал густой дым. Не наблюдалось пожаров на аэродромах Флоренн и Шивр. Не совсем ясно зачем "арадо" пролетали над этими аэродромами, т.к. их не было в списке целей. В районе Брюсселя был обнаружен сильный зенитный огонь и "спитфайры", но, несмотря на это, все шесть "арадо" благополучно вернулись обратно. Только один самолёт сел на чужой аэродром, остальные вернулись в Мюнстер-Хандорф.

По возвращении в Хандорф появилось мнение, что несколько "арадо" атаковали не Гилзе-Рейен, а какой-то другой аэродром, что могло произойти, по мнению пилотов, из-за того, что они так и не получили фотографии целевого аэродрома. Так или иначе одно было совершенно точно – ущерб нанесённый аэродрому Гилзе-Рейен был минимален.

### **Действия эскадры KG 51 в новогодний день 1945 г.**

В ночь на 1 января 1945 г. наземный персонал I./KG 51 также как и в III./KG 76 работал не покладая рук, чтобы подготовить к утреннему вылету максимальное количество самолётов. По словам командира I./KG 51 гауптмана Георга Цураски, приказ был "... всё что имеет крылья должно атаковать вражеские аэродромы". Офицеры технических служб, как, например, лейтенант Альберт Мазер, также работали до поздней ночи. В 6:00 пилоты I./KG 51 были разбужены и собраны на командном пункте для инструктажа. Примерно за час до вылета майор Унрау провел брифинг, на котором лётчики получили карты с детальным расположением целей, зенитных позиций и другой необходимой информацией.

Каждый пилот получил свою цель для разведки от штабного офицера оберлейтенанта Л.Майера. Me-262 должны были атаковать аэродромы Эйндрховен и Гилзе-Рейен и сфотографировать Волкел. Каждый самолёт нёс две 250-кг бомбы SC250 и автоматическую или ручную фотокамеру. Большинство "мессершмиттов" взлетало поодиночке, но некоторые парами. Всего должен был взлететь 21 самолёт.

В 8:45, когда все самолёты были готовы к взлёту, начались проблемы. У трёх Me-262 отказали двигатели, среди них был и самолёт командира майора Х.Унрау. Двое пилотов остались на земле, а Унрау быстро подыскали замену – Me-262 с бортовым номером "9K+AB". Но взлетел он уже когда все остальные самолёты скрылись из виду.

Взлёт, согласно дневнику лейтенанта Хайнриха Хеффнера был произведён в 8:55. Он принял командование 2 эскадрилей, так как гауптман Абрахамчик не смог вылететь. Хеффнер вспоминает:

*"Сигнал к подъёму прозвучал в 6:00 и скоро мы собрались в штабной комнате. Здесь мы узнали, что люфтваффе должно нанести одновременный удар по аэродромам в Бельгии и Голландии. Была надежда, что "томми" ещё празднуют Новый год и не будут готовы к атаке так рано. Нашей целью был Гилзе-Рейен. Мы получили разведфото и изучили их пока ждали команды на взлёт. До этого мы уже видели несколько групп истребителей с Ju-88 во главе, пролетающих Хопстен. На брифинге нам запретили пользоваться радиостанциями. Мы взлетели в 8:55. К сожалению, командир группы майор Унрау не смог взлететь из-за отказа двигателей, как и наш командир эскадрильи гауптман Абрахамчик. Поэтому я повел 2 эскадрилю к цели."*

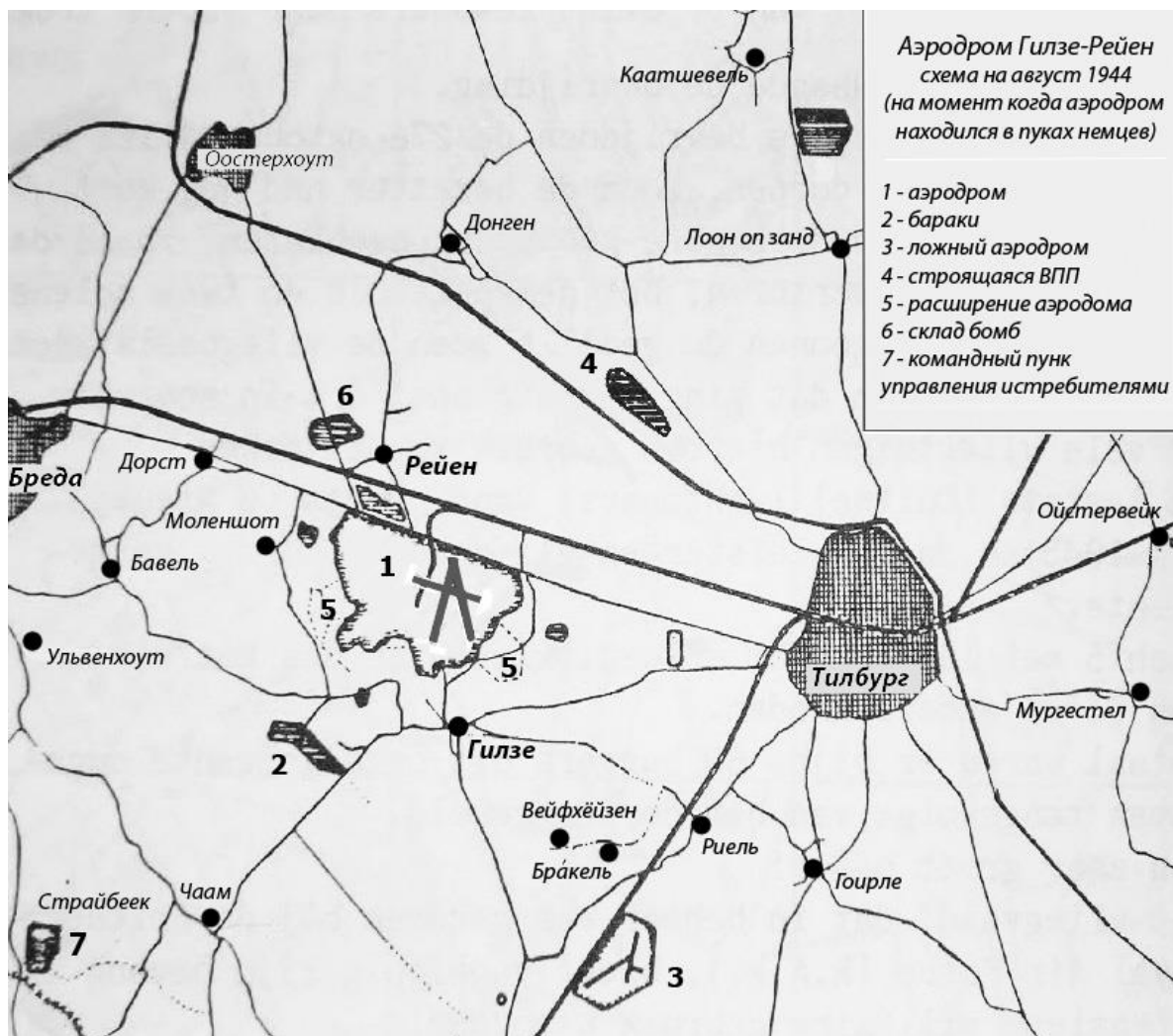


Схема аэродрома Гилзе-Рейен и окружающей местности на август 1944 г., когда аэродром ещё находился в руках немцев. 1 января 1945 г. на аэродроме базировалось 35 разведывательное авиакрыло RAF

Вероятно, самым последним пилотом, который взлетел, был гауптман Ханц Гутцмер, штабной офицер KG 51. Его "мессершмитт" с бортовым номером "9K+KK" взлетел в 9:32 из Хопстена для атаки Эйндховенского аэродрома.

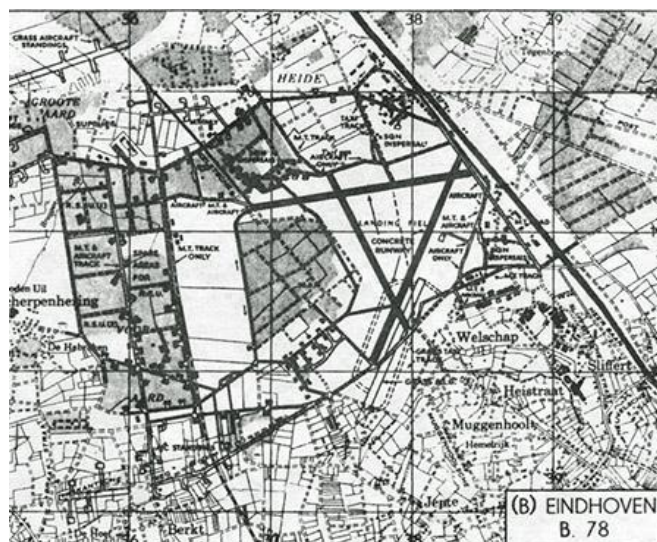
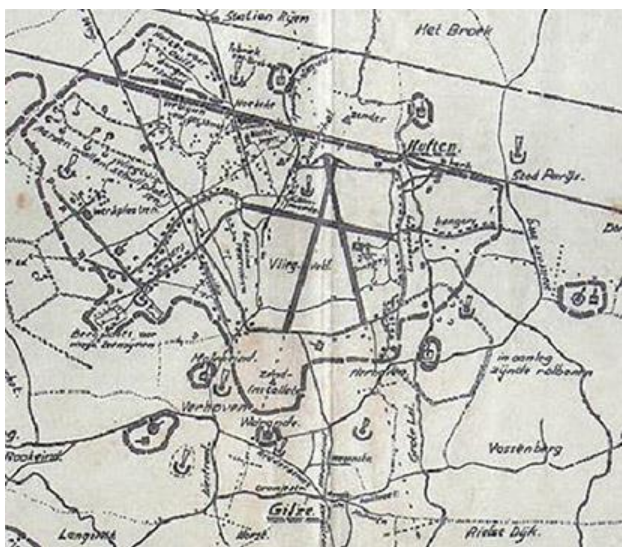
"Мессершмитты" шли на юго-запад и через несколько минут достигли линии фронта. Около Арнема лейтенант Хеффнер и его 2 эскадрилья были атакованы 15 истребителями противника. Однако, Me-262 легко уклонились от боя, используя свою большую скорость, и продолжили полёт к цели. Без сомнения эти истребители были "спитфайрами" 442 эскадрильи королевских ВВС. Их задачей была разведка в зоне Мюнстер-Оснабрюк. Вскоре после этого четверка "спитфайров", ведомая флайт-лейтенантом Р.К.Трумли была атакована в лоб одиночным Me-262 восточнее Зютфена (30 км к северо-востоку от Арнема). Все четверо открыли огонь, но попаданий никто не добился. Однако у реактивного самолёта появился густой дым из левого двигателя. Вся четвёрка кинулась за ним в погоню и тот,

очевидно, уже не мог от них уйти. Однако до того как пилоты могли сделать ещё хотя бы по одной атаке, их отозвали по радио на базу в Хес, так как там были замечены немецкие истребители. Пилоты заявили об одном повреждённом Ме-262. Некоторое время спустя другая четвёрка "спитфайров" под командованием флайт-лейтенанта Дж.П. Лумсдена обнаружила Ме-262 южнее Райхвальда. Самолёт летел на восток к Везелю. Лумсден обстрелял его с 400-500 метров, видел одно попадание в хвост и позднее заявил об одном повреждённом Ме-262.

Никаких свидетельств о повреждённых самолётах KG 51 нет. Лейтенант Хеффнер продолжает:

*"Плавно снижаясь с 9000 до 1000 метров, мы сбросили бомбы на Гилзе-Рейен . Потом прошлись из пушек по припаркованным на стоянках самолётам. Я пролетел над аэродромом второй раз и сфотографировал горящие останки и уничтоженные ангары. На обратном пути я облетел Волкел. Здесь также всё горело, я ясно видел 16 уничтоженных самолётов и сделал несколько фотографий"*

Эти наблюдения лейтенанта Хеффнера не находят объяснения. Повреждения аэродрома Гилзе-Рейен были минимальны, а Волкел был абсолютно не поврежден. Возможно Хеффнер принял Эйндховенский аэродром за Волкел. Гауптман Ханс Гутцмер атаковал Эйндховен и доложил , что уничтожил 4 самолёта на взлётном поле. Он, вероятно, сфотографировал тот же аэродром что и Хеффнер.



Схемы аэродромов Гилзе-Рейен (слева) и Эйндховен (справа). Оба аэродрома имеют форму треугольника, упирающегося одной из вершин в дорогу. Вероятно, пилоту летящему на большой скорости, вполне возможно спутать один с другим.

Союзники отметили несколько случаев появления Ме-262. Как уже было сказано ранее, над Гилзе-Рейен были замечены атакующие Ме-262, без сомнения принадлежащие 2./KG 51. По сообщениям из Эйндховена, реактивные самолёты были в числе первых, которые сбросили бомбы на аэродром. Около 11:30 голландский очевидец видел окрашенный серебряной краской Ме-262, пролетавший над Эйндховенским аэродромом, что не подтверждается какими-либо документами. Возможно, это был какой-то разведывательный вылет. Над аэродромом Волкел были замечены несколько одиночных Ме-262. В 9:45 один Ме-262 пролетел над аэродромом с юга на север на высоте около 5000 футов (ок 1500 м). Обстрел зенитной артиллерии результата не дал. В 10:20 ещё один Ме-262 пролетел с юга на север на высоте 10000-12000 футов (ок 3000-4000 м), вне досягаемости зенитных орудий. Аэродром Хельмонд атаковало несколько Ме-262 в 9:15. Наконец, два Ме-262 были обнаружены в 10:20, обстрел из 40-мм зенитных орудий также не дал результата. В Опховене (Бельгия) одиночный Ме-262 атаковал аэродром в 9:15. Более никаких докладов о Ме-262 не поступало. Все "мессершмитты" благополучно вернулись в Хопстен. Во второй половине дня группа I./KG 51 произвела перебазирование из Хопстена в Гибельштадт, откуда на следующий день начала действовать в районе Саарбрюкена. I./KG 51 вернулась в район Райне только в конце февраля.

Об участии II./KG 51 в ударе 1 января 1945 г. свидетельств нет, но вероятно примерно три самолёта могли произвести боевые вылеты.



*Эйндховенский аэродром на следующее утро после атаки. Вероятно, некоторый вклад в его разгром внесли и Me-262 из I./KG 51, атаковав его или по ошибке или как первую подходящую цель*

## **Выводы**

Результат атак Me-262 из I./KG 51 и Ar-234 из III./KG 76 может быть оценён лишь как минимальный. Бомбардировка аэродрома Гилзе-Рейен обоими подразделениями результата не дала. Вклад Me-262 в налёте на Эйндховен неизвестна, но возможно она существенна. Наличие реактивных самолётов в зоне боёв не оказало никакого эффекта на маневренные бои между поршневыми истребителями. Отход подразделений JG 3 и JG 6 на свою территорию прикрыт Me-262 из I./KG 51 не был. Когда они натыкались на истребители союзников, потерь избежать не удавалось. Единственным положительным моментом в использовании реактивных самолётов было то, что они смогли произвести фоторазведку атакованных целей, которая помогла командованию 2 истребительного корпуса лучше оценить результат действий поршневых самолётов. Этого, однако, недостаточно чтобы рассматривать действия реактивных самолётов в операции как успешные. С другой стороны трудно ожидать крупного успеха от действий всего двух с половиной десятков самолётов, часть из которых, судя по всему, летала поодиночке или разрозненными группами.

## **Ссылки и литература**

- 1) BODENPLATTE The Luftwaffe's Last Hope The Attack on Allied Airfields New Year's Day 1945 - John Manrho and Ron Putz, 2004
- 2) 2nd Tactical Air Force, volume two Breakout to Bodeplatte July 1944 to January 1945 - Christopher Shores and Chris Thomas, 2005
- 3) KAMPFFLIEGER, Bombers of Luftwaffe - Summer 1943 - May 1945 – Nick Beale
- 4) Flugzeug Classic, Oktober 2010
- 5) [http://www.oisterwijk-marketgarden.com/fliiegerhorst\\_gilze-rijen\\_part%20ii.html](http://www.oisterwijk-marketgarden.com/fliiegerhorst_gilze-rijen_part%20ii.html)
- 6) <http://www.eindhoveninbeeld.com/overzicht.php?groep2=25&subcat2=&subcat22=&start=210>