

JERRY SCUTTS

STÍHACÍ ESKADRA

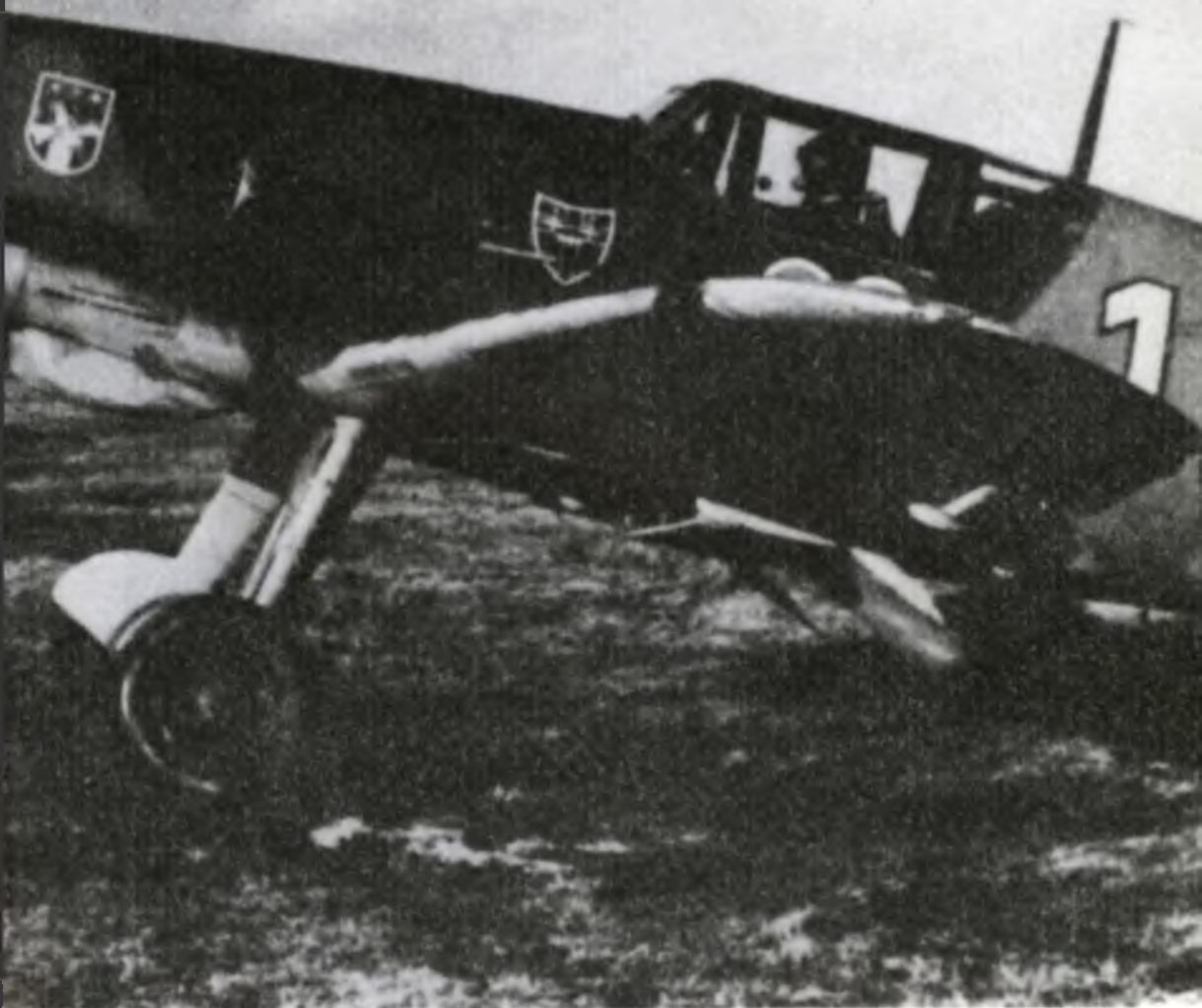


JG 54



MUSTANG







Velitel první operační stíhací proudové jednotky světa, major Walter Nowotny zahynul v listopadu 1944 za řízením Me 262. Zde je na snímku z podzimu 1943 v uniformě nadporučíka. Mezi jeho vyznamenání patřily Rytířský kříž nošený na krku a pilotní odznak nad kapsou se Železným křížem. (Petrick)

JERRY SCUTTS

STÍHACÍ ESKADRA



JG 54



Název originálu:

JG 54

Jagdgeschwader 54 Grünherz

Copyright © 1992 by Jerry Scutts

All Rights Reserved

Copyright © 1995 for the Czech translation by F. Sázel

Copyright © 1995 for Cover by V. Suchý

Copyright © 1995 for the Czech edition by MUSTANG Ltd.

ISBN 80-85831-71-6

Předmluva

Se svými Messerschmitty Bf 109 a Focke-Wulfy Fw 190, zřetelně označenými zeleným srdcem, byla 54. stíhací eskadra (JG 54) jednou z nejvýznamnějších stíhacích jednotek *Luftwaffe* 2. světové války. Pro houževnatost a zkušenost pilotů se JG 54 těšila velké popularity. V jejím středu bojovali takoví vynikající stíhací piloti jako Hannes Trautloft, Hans Philipp a legendární Walter Nowotny. Jako všechny ostatní stíhací formace *Luftwaffe* bojovala *Grünherz* se Spojenci téměř šest let nad rozlehlými válečnými frontami od Varšavy po Londýn, Bělehrad, Moskvu a zpět nad samotné Německo.

Během existence JG 54 její piloti sestřelili přes 9 000 nepřátelských letounů a operovali z téměř 200 různých letišť. V letounech, na nichž byla namalována barevná označení jednotek a řady proužků označujících vítězství pilotů, tito stíhači v boji zaváhali jen zřídka. V historii JG 54 se vyskytují příhody, které mají hodně společného s událostmi v jiných stíhacích jednotkách německého letectva. V některých ohledech byla JG 54 ale jedinečná. Byla poslední stíhací eskadrou, na rozdíl od jednotek založených během války, která byla složena ze tří skupin. JG 54 byla založena v létě 1940 a koncem roku přijala neoficiální název *Grünherz* (zelené srdce), který začala všeobecně používat.

Schopnosti a zkušenosti JG 54 jako stíhací jednotky byly spojeny s blížícím se koncem *Luftwaffe* a celé třetí říše. Pod schopným velením se podařilo udržet jednotku stmelitou navzdory krutosti bojů. Zvláště v Rusku zůstalo její vítězné skóre nepřekonané.

Ihned po začátku invaze do Evropy byla JG 54 přeložena na letiště v severozápadní Francii, která se stala místem posledního odpočinku děsivě vysokého počtu německých stíhacích pilotů.

Když přemožený *Wehrmacht* začal s dlouhým ústupem na všech frontách, stíhači se jej pokoušeli všemožně chránit. Jako většina ostatních stíhacích jednotek, tak i JG 54 musela po většinu války své skupiny rozdělit a bojovat na dvou frontách. V beznadějném úkolu chránit Německo před pustošícím spojeneckým bombardováním hynulo stále více a více mladých a nezkušených pilotů. Při obraně své země bojovali stíhači *Luftwaffe* zrovna tak zoufale jako letci v Polsku, Jugoslávii, Rusku a v jiných zemích, na které nemilosrdně zaútočily Hitlerovy jednotky.

Válečná historie *Luftwaffe* je také spojena s něčím, co bylo nad možnost představitosti. Muži, kteří ji vedli k prvním vítězstvím, nyní sklízeli naprostou porážku. Jestliže se dá o nějaké bojové síle říci, že byla po počáteční euforii z vítězství zneužita, dá se toto pochybné uznání přisoudit právě německému vojenskému letectvu.

Ale porážka *Luftwaffe* v roce 1945 nemá své kořeny v leteckých továrnách Velké Británie nebo USA, v leteckých školách Kanady nebo v houževnatosti ruského lidu, který se za každou cenu postavil na odpor útočníkům, kteří napadli jeho zemi. Všechny tyto faktory přispěly ve velkém měřítku, ale bylo to samotné nejvyšší německé velení, které k porážce přispělo nejvíc.

Stalo se ironií, že v tomto případě byl u jednotek dostatek mužů na operační úrovni, schopných usednout za řízení bojových letounů, zatímco v samotném nejvyšším velení *Luftwaffe* seděla skupina samolibých, závistivých a bojácných jedinců, ochromených politickými ambicemi v klaustrofobické atmosféře Hitlerovy třetí říše. Letci *Luftwaffe* byli neustále optimisticky nabádáni k provádění velmi nebezpečných bojových letů, pro což nebyl precedens. Posléze tito muži poznali, že letectvo není schopno, jak jim bylo slíbeno a jak bylo plánováno, tuto válku vyhrát.

A tak letecké jednotky *Luftwaffe*, zvláště ty, které byly vyzbrojeny stíhacími letouny, pokračovaly v létání a v obraně vlastního území. Během bojů jim byly způsobeny takové ztráty, že jejich počet poklesl do úrovně stavu ze zimy 1940. *Luftwaffe* pokračovala v bojích dokonce i v době, kdy se kolem třetí říše utvořilo ocelové obklíčení Spojenců a přerušilo v ní veškerý život. V této době dostalo stíhací letectvo technicky nejvyspělejší bojové letouny na světě. Ale dokonce i tyto proudové letouny, se kterými létali ti nejschopnější a nejzkušenější piloti, nemohly po zničení vojenské infrastruktury běh situace zvrátit.

Následující vyprávění je historie *Grünherz* od samého počátku až k porážce. Autor si nemyslí, že výsledek jeho práce je konečný, a do budoucna uvítá, když historie této jednotky a dalších jednotek *Luftwaffe* budou rozšířeny.

Vyprávění pro tuto knihu nakladatelství Airline vzniklo překladem z několika německých publikací, zvláště pak z knihy *Die Grünherzjager*, sestavené Wernerem Heldem, Hannesem Trautloftem a Ekkehardem Bobem, která byla publikována nakladatelstvím Podzun – Pallas – Verlag v roce 1985.

Do této základní knihy autor přidal více než dvojnásobné množství informací, které, jak se ukázalo, byly pro vydání této knihy neocenitelné, a k nim autor připojil materiál z velkého množství německých, amerických a britských zdrojů. Doufejme, že výsledkem této knihy bude další přínos k osvětlení letecké historie 2. světové války a že kniha přinese další informace o jednotkách *Luftwaffe*, jichž je navzdory padesáti letům od skončení konfliktu stále málo.

Autor se omlouvá za jakékoli chyby nebo opomenutí, jichž se mohl dopustit. Autor děkuje za neocenitelnou pomoc Ronu Mackayovi, který přeložil původní německou publikaci, na jejímž základě je vyprávění založeno. Děkuji mu za jeho úsilí, bez kterého by byl můj úkol mnohem těžší. Děkuji také J. Richardu Smithovi, Fritzovi Ungarovovi, Jimu Crowovi, Peteru Patrickovi, Jeffu Eehellovi, Michaeli Paynemu, Chrisi Shoresovi, Paulu D'Orleyovi, Brianu Marshovi, Richardu L. Wardovi, Bruceovi Robertsonovi, Eddiemu Creekovi, Davemu Howleyovi, personálu Spolkového archivu v Koblenzi a archivu finského vojenského letectva za fotografie, které mi laskavě zapůjčil Kari Stenman.

I. VYBUDOVÁNÍ LETECTVA PRO BLESKOVOU VÁLKU

Během třicátých let kladli tvůrci nové vojenské síly nacistického Německa důraz na důležitost vojenského letectva. Neocenitelnou pomoc poskytla *Luftwaffe* ve všech odvětvích propaganda. Vše se událo v době, kdy ostatní evropské mocnosti, zvláště Francie a Velká Británie, byly relativně slabé, protože se jim nedostávalo moderních bojových letounů. Důraz se kladl hlavně na používání střemhlavých bombardérů a lehce vyzbrojených středních bombardérů krátkého doletu pro podporu pozemního boje, což vešlo ve známost jako *Blitzkrieg*, neboli blesková válka. V této válce hrály důležitou roli také stíhací letouny, které procvičovaly studie budoucích konfliktů. Dokonce ještě před tím, než 26. února 1936 Adolf Hitler podepsal oficiální výnos o založení *Reichsluftwaffe*, jako oddělené větve ozbrojených sil, existovala už stíhací jednotka. Byla to JG 132, která byla vytvořena 1. dubna 1934.

Jak se *Luftwaffe* pod energickým velením Hermanna Göringa postupně rozvíjela, byly nové stíhací jednotky označovány tříčíselným způsobem, který sloužil jako kód k identifikaci typu letounu, síle a umístění každé jednotky v deseti různých oblastech Říše, které byly známy jako *Luftgau* nebo také letecké oblasti. Eskadry byly tvořeny jednotlivými letkami, z nichž většinu tvořili muži ze stejné oblasti Německa a Rakouska. Byly to právě tyto jednotky, které byly na začátku 2. světové války doplněny nadpočetným personálem, a z nichž vzniklo dvanáct plně obsazených stíhacích eskader, které zahájily hlavní boje.

Změny v názvech probíhaly pomalu a původní označení jednotek se používalo ještě na začátku války. Existují důkazy, že v hlášeních bylo zastaralé označení používáno v době, kdy už od něj bylo dávno upuštěno. Pravděpodobně se nejednalo o náhodu. Vypadá to, že *Luftwaffe* měla více operačních skupin než ve skutečnosti uváděla. Toto všechno podporuje dojem, že *Luftwaffe* již byla ve vzduchu silnější než někteří její evropští sousedi a rychle včas dosáhla hlavní síly v aktivování jednotek a v počtu moderních letounů, které byly ve službě, což také pro Hitlerův plán o zřízení „nového pořádku“ v Evropě neustále omílalo ministerstvo propagandy.

Mezi novými typy letounů vyvíjenými a zkoušenými během tohoto období byl jeden, o kterém se předpokládalo, že bude pro *Luftwaffe* nejdůležitější. Byl to

Messerschmitt Bf 109. Byl to lehký, hbitý jednoplošník, zpočátku vybavený Junker-
sovým motorem Jumo, který začal v roce 1937 střídat zastaralé dvouplošné stíhačky
stíhacího letectva. V tomto roce také letoun dostal křest ohněm ve španělské
občanské válce. Přezbrojování domácích jednotek však pokračovalo velmi pomalu
a v době anšlusu Rakouska v březnu 1938 bylo letouny Bf 109 v Německu vybaveno
pouze šest skupin. Některé z těchto skupin buď letouny už obdržely nebo byly
v procesu přezbrojování. Dalších šest skupin stále ještě létalo s Arady Ar 68 a v pří-
padě I./JG 136 s dvouplošníky Heinkel He 51C-2.

Výroba Bf 109 v hlavním výrobním závodě v Augsburgu se v bouřlivých měsí-
cích před začátkem války zrychlovala a přestože Messerschmittův koncern nepřed-
vedl žádné výrobní rekordy, Hitlerovo úspěšné balancování na pokraji války, naštěstí
pro Německo, nezatáhlo zemi do předčasného konfliktu. Tichý souhlas a nečinnost
zbytku Evropy německému kancléři dovolily vystupňovat územní požadavky a do
nebe volající militaristická rozpínavost pokračovala bez ozbrojeného konfliktu.

Počátek byl na Iberském poloostrově

Zatímco Hitler v atmosféře zvyšujícího se napětí požadoval úpravy hranic v Ev-
ropě, *Legie Condor* brousila svou bojovou doktrínu ve skutečných válečných pod-
mínkách ve Španělsku. Při podpoře Frankových nacionalistů se stíhači *Legie* ná-
hodně vycvičili v útocích na pozemní cíle. U JG 88 strávil vždy deset měsíců co
největší počet pilotů a příslušníků pozemního personálu. Za tuto dobu měli získat
před návratem domů zkušenosti s moderním válčením.

Mezi mladými piloty, kteří bojovali ve Španělsku, byl i Hannes Trautloft. Rodák
z Grossobringenu v Durynsku, připlul do Španělska 7. srpna 1936 na palubě náklad-
ní lodi *Usaramo* společně s pěti dalšími piloty, osmi mechaniky a šesti stíhačkami
He 51. Skupinu vedl Oblt. Eberhard.

Původně měly být stíhačky předány nacionalistům a celá německá skupina se
měla vrátit domů. Došlo však k pochybnostem o schopnosti nových vlastníků Hein-
kelů účinně tyto letouny používat. Již po zničení jednoho letounu španělským
pilotem přelétla německá skupina zbývající letouny přes Salamanku do Escalony.
Němci byli vyděšeni, když byli svědky zničení dalších dvou letounů během přistání
po návratu z prvního bojového letu Španělů.

Eberhard si uvědomil, že španělští piloti nejsou s německými letouny řádně
obeznámeni a že jsou mnohem nebezpečnější sami sobě než republikánským protiv-
níkům. Z tohoto důvodu bylo v Berlíně rozhodnuto, že jeho malá skupina ve Španěl-
sku zůstane a bude létat s Heinkely. *Jagdstaffel Eberhard* se důsledkem toho stala
první stíhací jednotkou *Legie Condor*.

13. srpna měl Trautloft tu pochybnou čest stát se prvním německým pilotem, který byl ve Španělsku sestřelen. Zaútočil na republikánský Potez, poškodil ho a letoun začal hořet, ale nechtělo se mu jít k zemi. Trautloft se soustředil na další útok, když nepřátelský letoun náhle v záplavě plamenů explodoval a posádka jej na padácích rychle opustila. Potom bez jakéhokoliv varování začaly jeho letoun zasahovat projektily. He 51 se stal rychle neovladatelným a Trautloft musel použít padáku.

Když se snášel k zemi, všiml si německý pilot dvou věcí. V první řadě na sobě neměl uniformu, byl oblečen jen do šortek, trička a tenisek, za druhé pilot stíhací Dewoitiny, který ho sestřelil, se blížil a zdálo se, že se pokusí ho na padáku zabít. Naštěstí ho republikánský pilot nezasáhl a Trautloft zjistil, že se z boku blíží ke zdi farmy.

Opět při něm stálo štěstí a nikdo ho neobtěžoval. Po setmění se odplížil do olivového háje, kde byl objeven asi osmdesáti těžce ozbrojenými chlapci. Uvědomil si, že pro svou „uniformu“ bude muset nalézt nějaké vysvětlení – ti muži mohli bojovat na kterékoliv straně. Trautloft se pomalu postavil. Seržant mu vrazil do břicha pistoli a potom ho s ní uhodil přes ústa. Ve velkých obavách v tuto chvíli Hannes Trautloft sáhl pro svůj pas. Následoval další úder. Nedokázal ze sebe vypravit nic podstatného. Trautloftův problém spočíval v tom, že jeho velení ve Španělsku prakticky neexistovalo. Potom si všiml, že jeho protivník má na sobě červeno-žluté označení a Trautloft za použití celé španělské slovní zásoby ze sebe slabě vypravil *Viva Franco*. Potom, co uslyšel tato slova, seržant německého pilota objal a políbil ho.

Ve velmi krátké době byla německá jednotka Heinkelů velmi těžce zaměstnána v bojích nad madridskou frontou, kdy vzlétala až pětkrát za den. Dalším Trautloftovým vítězstvím byl dvoumístný Breguet Bre XIX, kterého sestřelil koncem srpna. Jeden ze tří letounů, které byly napadeny ve chvíli, kdy se zabývaly útokem na nacionalistické postavení byl Breguet, jehož pozorovatel shazoval ručně pumy ze zadní kabiny. Se sestřelením jednoho letounu měl Trautloft menší problém; popsal jej však, že to byl útok jak ze „školní učebnice“.

Dalších šestnáct Heinkelů přibýlo z Německa v září a bylo jich právě dost, aby vytvořily první letku JG 88. V touze zvětšit „zelené srdce“ své domoviny a vyjádřit tak trochu individualismus, dal Trautloft podnět k označení svého budoucího velení v *Luftwaffe*. A tak bylo na trupu jeho He 51 namalováno zelené srdce.

9. prosince 1936 dostal Lt. Trautloft rozkaz dostavit se na letiště Tablada u Sevilly, aby zde vyzkoušel novou stíhačku vyvíjenou společností Messerschmitt AG; v tuto dobu bylo vyrobeno pouze několik prototypů a jeden z nich byl lodí přepraven do Španělska, kde měl být vyzkoušen v bojových podmínkách. Protože mlha na základně ve Vitoria neumožnila žádné starty letounů, odjel Trautloft do

Sevilly se starým automobilem. Po příjezdu, 10. prosince, však zjistil, že letoun, který měl ve vzduchu vyzkoušet, Bf 109V3 (civilní registrace D-IOOY), hodinu po tom, co byl vyzván, aby se dostavil do Sevilly, při startu havaroval. Tak byl Trautloft nucen zde počkat, až bude ke zkouškám připraven další Bf 109V4 (D-IALY).

Posléze se Trautloft 14. prosince s Bf 109V4 do vzduchu dostal a navzdory chybějícímu spojení se zemí si rychle uvědomil úžasné schopnosti tohoto letounu. Demonstroval je ve cvičném souboji s italským Fiatem CR.32, kterého rychle vymaňoval, a tehdy dokázal, že Bf 109 je nejrychlejším letounem na španělském nebi.

Následující týdny byly pro Trautlofta trochu zklamáním. Musel čekat na výsledky prohlídky letounu, při které měli mechanici odstranit nepříjemné potíže s prototypem Bf 109. Nic však nezměnilo jeho názor, že se jedná o vynikající letoun, se kterým by *Legie Condor* získala výhodu. Během ledna 1937 odletěl s V4 na krátkou dobu na madridskou frontu, kde jej měl vyzkoušet v boji.

Před návratem domů Trautloft získal na španělském nebi čtyři jistá vítězství. Mezi dalšími piloty, kteří v boji získávali zkušenosti, ukázal na španělském nebi své zuby a v Německu byl oslavován Hubertus von Bonin. Jeho příští kariéra u JG 54 byla založena na smělosti, s níž ve Španělsku sestřelil čtyři letouny.

Když se v únoru 1937 Trautloft vrátil do Německa, byl vyzván, aby se dostavil do Berlína k setkání s Hitlerem. Při čekání v předpokoji říšského kancléřství, si pobočník povšiml neznámé vůně. Byl to Trautloftův vlasový olej, který si přivezl ze Španělska. Pobočník se vyděsil. Řekl Trautloftovi, že se takto s führerem setkat nemůže a že má ihned vlasový olej smýt. Přestože se předpokládalo, že audience u Hitlera bude trvat asi 10 minut, Trautloft tam zůstal asi hodinu. Trautloft byl ohromen, když si uvědomil, kolik toho německý vůdce ví o situaci ve Španělsku, ale byl schopen zdůraznit naléhavou potřebu, aby byla JG 88 plně přezbrojena na Bf 109. Hitler slíbil, že na to dohlédne a v dubnu byla 2./JG 88 přezbrojena dostatkem stíhaček Bf 109B, které vystřídaly He 51. Téměř okamžitě předvedly německé stíhačky svou nadřazenost nad všemi letouny používanými ve Španělsku a několik pilotů, kteří získali bojové zkušenosti jako stíhači na straně nacionalistů, pomohli k Frankovu konečnému vítězství.

Počátky

Luftwaffe mezitím pokračovala v rozvoji, bylo vytvořeno dostatek skupin, což umožnilo zformovat dostatečně silné stíhací letectvo. Každá eskadra byla složena ze tří skupin, které byly opět složeny ze tří letek. U nových stíhacích eskader, které byly v tuto dobu založeny, se i nadále používalo tříčíselné označení.

Počátky formování JG 54 však byly zcela odlišné, což nebylo zase tak zvláštní. Čím se jednotka odlišovala od ostatních stíhacích eskader, byla delší doba, než se

spojily všechny jednotlivé skupiny a samozřejmě než byla oficiálně vyhlášena v záznamech *Luftwaffe* jako stíhací jednotka o standardních počtech.

Následující jednotky, které po většinu 2. světové války tvořily JG 54, byly tyto: 1. skupina byla vytvořena z původního kádru 1./JG 70, která vznikla v Herzogenaurachu u Norimberka v červenci 1939 a velel jí major von Cramon. 1./JG 70 poskytla většinu původního personálu skupiny, mezi kterým byla i velká část pozemního personálu pocházejícího z oblasti Norimberka. Proto bylo velmi vhodné, že tato skupina přijala do svého označení erb města Norimberka. Štít byl vertikálně rozdělen, vlevo byl černý heraldický pták a napravo byly červené a bílé diagonální pruhy.

Jednotka byla vyzbrojena Arady Ar 69, ale v brzké době očekávala dodávku Bf 109. V létě 1939 I. skupina také krátce létala s Aviiemi B 534. 15. září 1939 se z 1./JG 70 stala 1./JG 54.

II. skupina byla v JG 54 nejstarší. Pocházela z bývalé *Jagdgruppe Wien-Aspern*, která se 1. července 1938, ihned po zabrání Rakouska v únoru a březnu 1938, stala 1./JG 138. Pod velením Hptm. Müller-Reinsburga tato jednotka, ve které sloužili letci rakouské národnosti, z nichž velké množství sloužilo dříve v Rakouském vojenském letectvu, pokračovala dále ve službě.

Po zařazení do *Luftwaffe* jednotka používala He 51 a Fiaty CR.32, avšak očekávala přezbrojení na Bf 109D. Z 1./JG 138 se stala I./JG 76, avšak 6. dubna 1940 změnila označení na II./JG 54. Emblémem II. skupiny se stal erb Aspernu s černou hlavou lva, jehož podkladem bylo červené pole s bílým křížem.

15. července 1939 se I./JG 21 majora Martina Mettiga stala III./JG 54. Jejímí základnami byly Jesau a Gutenfeld ve východním Prusku. Většina pozemního personálu pocházela z Pruska, a tak byl opět vybrán emblém, který spojoval jednotku s tímto prostředím. V tomto případě to byl Jesauský kříž se třemi střemhlav letícími letouny. Od podobného emblému III./JG 27 se odlišoval tím, že kříž v pozadí byl bílý nebo spíše červený a erb byl bíle olemován na rozdíl od JG 27, jejíž erb byl olemován žlutě.

Nové přeznačení III. skupiny probíhalo v oficiálních záznamech *Luftwaffe* zdánlivě pomaleji. Po většinu příštího roku až do konce bitvy o Francii byla známá jako JG 21.

Koncem července 1938 se muž, který velel JG 54 přes dva roky, zúčastnil čtvrtého mezinárodního leteckého mítinku v Curychu. Trautloft vedl formaci tří Bf 109, které vyhrály rychlostní závod. Celkově Německo učinilo na všechny návštěvníky silný dojem nepopíratelnou kvalitou svých nových letounů a zkušeností pilotů. Pro mnoho pozorovatelů to byla dobrá zkušenost být očitými svědky pokroku, který v několika málo minulých letech v Německu probíhal.

Trautloft se stal následně instruktorem v letecké stíhací škole v Berlíně-Werneuchen, které velel major Theo Osterkamp. Vybavena letouny Bf 109, He 51 a Ar 68

tato škola poskytla jádro pro čtvrtou skupinu JG 132; první stíhací eskadru, která byla zformována pro službu v říšské *Luftwaffe*. IV. skupina byla založena 1. července 1938 a v době Hitlerovy invaze do Československa v březnu 1939 se Trautloft stal velitelem 10./JG 132. Pro mnoho Němců včetně mužů sloužících v *Luftwaffe* to bylo velice napjaté období. Cítili, že to byl poslední úder, i když bez krve, který jistě povede k válce s Francií nebo Británií, ale pravděpodobně se ocitnou ve střetu s oběma zeměmi. Přestože věděli, že německá letecká síla není tak velká, jak prohlašovala propaganda, pár jedinců chtělo začít s bojovými akcemi okamžitě.

Válka však byla opět odvrácena a během posledních měsíců nejistého míru dále pokračovalo budování *Luftwaffe*. Během léta 1939 byly založeny a přezbrojeny jednotky stíhačů, střemhlavých bombardérů a středních bombardérů a koncem srpna, přestože se jednalo o hazardní podnik, uskutečnil Hitler svůj plán a zaútočil na Polsko. 1. září překročily německé jednotky hranice a vstoupily na polské území.

Let do východní Marky

Ke 2. září měla *Luftwaffe* ve stavu 811 Bf 109, z nichž bylo 771 zařazeno v operačních jednotkách. 676 letounů bylo k tomuto datu schopných služby. Vyzbrojena hlavně verzemi Bf 109C a D a několika letouny verze E-1 se JG 54 připravovala k boji nad Polskem. V tomto případě pouze II. a III. skupina (tentokrát identifikované jako I./JG 76 a zvláště I./JG 21) se boje, který roznítil 2. světovou válku, zúčastnily jen krátce a I. skupina (I./JG 70) zůstala v pohotovosti v Herzogenauru. Celkově se operace *Ostmark* zúčastnilo pět skupin *Luftwaffe* vybavených 202 letouny čtyř různých verzí.

Pro polskou kampaň byly I./JG 21 a I./JG 76 seskupeny do dvou ze čtyř leteckých armád, které byly zformovány pro válečné operace. První jednotka operovala s 1. leteckou armádou a ve stavu měla dvacet devět Bf 109C a E s jedním letounem, který byl na začátku války službuneschopný. I./JG 76 přešla pod operační velení 4. letecké armády se čtyřiceti pěti Bf 109E. Celkově měla ve stavu čtyřicet devět letounů.

Protivník Němců, polské vojenské letectvo, mělo asi 1 900 letounů všech typů, mezi nimiž byly i náhradní stroje, letouny v opravě a mnoho cvičných a pomocných letounů. Zdaleka nejnebezpečnější bylo pro *Luftwaffe* polské stíhací letectvo, které se skládalo ze 132 P-11 a třiceti P-7. Byly to hornoplošné stíhačky vyzbrojené čtyřmi kulomety. Přestože tyto jednomístné stroje byly zastaralé, oba typy výborně manévrovaly a byly schopny snést i vážné poškození, které utrhly v boji s německými letouny. Zvláště nebezpečné pak byly pro bombardéry, které byly v roce 1939 špatně vyzbrojeny a s minimální pancéřovou ochranou.

Před začátkem bojů byly jednotky JG 54 rozmístěny ve východním Prusku, Slezsku a Československu, odkud po 1. září 1939 piloti JG 54 prováděli různé

operační lety, mezi nimiž byly doprovody střemhlavých bombardérů Ju 87, *Frei Jagd* neboli volné stíhání, nezávislé stíhací nálety nebo další podpůrné lety, a hloubkové útoky. Přestože se stíhací letectvo dlouho cvičilo pro válku, skutečné události byly pro některé piloty, mezi které patřil i Dietrich Hrabak, šokem. Byl jedním z prvním německých pilotů, který byl 1. září za 2. světové války sestřelen a musel po prvním bojovém letu nouzově přistát.

Při podpoře pronikajících tanků a pěchoty stíhači JG 54 brzy obsadili opuštěná polská letiště v Białystoku a u Radomi. Polské letectvo provádělo program rozptýlení bojových letounů na druhořadá letiště, přičemž opustilo většinu z dvanácti hlavních leteckých základen, jejichž umístění Němci dobře znali. Zůstaly zde pouze zastaralé a cvičné stroje. Nyní Poláci používali asi sedmdesát pět nouzových letišť.

Výsledkem tohoto širokého, snad až příliš širokého rozptýlení, dosáhlo polské letectvo toho, že nebylo nikdy schopno soustředit dostatek stíhačů, kteří by provedli soustředěné útoky na německé bombardéry a formace *Stuk*. S velmi špatným komunikačním systémem, se kterým začínali, obránci rychle ztratili jakoukoliv naději postavit se hned na začátku na jakýkoliv účinný odpor. Počáteční německé letecké útoky na železniční a silniční sítě a zničení rádiových stanic v Babibích a Lacy předešly rychlý polský přesun do těchto oblastí. Varování o německém pronikání do země proto nemohlo být včas rozhlasem vysíláno, nemohl být proveden protiútok a nebyla ani možná soustředěná obrana. Svou roli sehrálo i počasí, špatná viditelnost do určitého stupně spoutávala obě strany, ale Poláci na tom byli hůř. Zvláště jejich životně důležité stíhací jednotky.

Pouze ráno 1. září byli nad Varšavou polští stíhači schopni částečně rozbít vlny letounů *Luftwaffe*, zvláště bombardérů He 111, které řídily posádky okoušející první příchuť války. Odpoledne, když byla daleko lepší viditelnost, napadlo asi třicet stíhaček PZL formaci bombardérů, jejichž posádky znervózněly a odhodily své pumy ještě daleko před městem. Tyto pumy, které začaly padat a bořit nešťastné polské hlavní město, byly počátkem ničení, které mělo trvat téměř dalších šest let.

Odpor polského letectva se stával stále víc a víc sporadičtější, přestože letecké souboje ukázaly, že obráncům nechybí rozhodnost a odvaha v úsilí zastavit útočníky. Mezi prvními německými piloty, kteří dosáhli nad Polskem svých vítězství, byli Hans Philipp (později létal u I./JG 76) a Gustav Rodel z I./JG 21. Válka v Polsku se však pro jednotky Bf 109 nevyznačovala úpornými souboji stíhače proti stíhači. Na tomto bojišti se nejvíce nechvalně proslavily střemhlavé bombardéry Ju 87, bitevní Hs 123, střední bombardéry a Bf 110 – těžké stíhací letouny vyzbrojené kanonem. Polští piloti je označili za své nejobávanější protivníky.

Aby vojenský velitel uchránil Varšavu od dalšího ničení, rozhodl po pěti dnech bombardování o bezpodmínečné kapitulaci, ke které došlo 27. září 1939. Přes několik operačních nedostatků a taktických chyb dosáhli Němci vítězství v pozoruhodně krátké době jednoho měsíce.

Ztráty *Luftwaffe* nepřátelskými útoky ze vzduchu, protiletadlovou palbou a operačními nehodami, které byly často způsobeny nezvládnutím bojové techniky v těžkých podmínkách války, byly relativně vysoké. Polské stíhací letectvo nárokovalo 126 sestřelů, ale podle německých záznamů měla *Luftwaffe* celkově ztratit 285 letounů. Mezi zničenými stroji bylo šedesát sedm Bf 109, dvanáct Bf 110, třicet jeden Ju 87 a nejméně sedmdesát osm dvoumotorových bombardérů všech typů. Po připojení ztrát průzkumných a transportních letounů a ztráty při nehodách mimo boj stoupl počet zničených letounů na 564, což bylo dvacet pět procent operační síly.

Mezi jednotkami, které operovaly nad Polskem, byla 2./JG 77 pod velením Hannese Trautlofta. 19. září byl Trautloft povýšen do hodnosti kapitána a následně se stal velitelem III./JG 51. Účast v operaci *Ostmark* pro JG 54 skončila 9. října, tři dny po tom, co skončil veškerý ozbrojený odpor v Polsku a jednotlivé části skupin přelétly na základny v jižním a západním Německu a převzaly odpovědnost za obranu této části země. I. skupina měla základny v Boblingenu, Friedrichshafenu a Eutigen bei Horb, letky II. skupiny používala Gelnhausen, Rhein–Main, Walldorf a Ober–Ulm, zatímco III. skupina byla rozmístěna do Pantlunne, Krefeldu, Münsteru a Mönchengladbachu.

To, že stíhací eskadry byly umístěny na několika různých letištích, se stalo u *Luftwaffe* běžnou praxí a jednotkám umožňovalo rychlé přemístění z místa na místo jak v běžných podmínkách výcviku, tak i v době, kdy se zúčastnily různých cvičení. Všechna letiště měla travnatý povrch a minimální letištní zařízení byla obsluhována velmi rychlými jednotkami pozemního personálu.

Když byl vydán rozkaz k přesunu, pozemní personál byl předem na satelitní základny přepraven buď letouny nebo po silnicích, aby připravil nezbytné služby pro letecké jednotky na celou dobu jejich pobytu. Ukázalo se, že když *Luftwaffe* začala rychlou mobilní válku, takový výcvik byl neocenitelný, protože po dobu trvání konfliktu v některých případech jednotky změnily i několik set základen. Kdykoliv to bylo za 2. světové války možné, tato politika se běžně prováděla; takto byly umožněny bojové a cvičné lety z druhotných předsunutých letišť a jako další výhodou bylo rozptýlení každé skupiny v případě nepřátelského náletu.

Po skončení bojů v Polsku bylo po přelétnutí zpět do Německa úplně přezbrojeno šest letek I. a II./JG 54 včetně JG 76 letouny Bf 109E a zahájily intenzivní období dalšího výcviku. Tyto silné nové letouny, přestože neodpouštěly nepozornost, tak jako všechny modely Bf 109, byly brzy shledány nadřazenými předcházejícím modelům. I./JG 76 byla mezi prvními jednotkami, které dostaly do výzbroje Bf 109E–3 vybavené motorem DB 601 A, které byly v mnoha případech vyzbrojeny dvěma 20mm kanony MG FF (Oerlikon) v křídlech místo běžných kulometů. Tyto a všechny ostatní *Emily* měly podsaditě přídě s několika boulemi a hrboly, které byly při použití silnějšího motoru a při zamontování dvou kulometů ráže 7,9 mm nad bloky válců motoru nutností.

Sitzkrieg

Během tzv. *Sitzkriegu* (sedavá válka), JG 54 vylepšovala svou bojovou taktiku s Bf 109. Při bojových letech se létalo až k francouzským hranicím, v jejichž blízkosti němečtí piloti příležitostně napadli několik spojeneckých letounů, mezi nimiž byly Morany 406 a Curtissy Hawky francouzského vojenského letectva a Hurrricany a Blenheimy britské RAF. Přestože zpočátku měli zakázáno překročit hranice do francouzského vzdušného prostoru a takto vyprovokovat možný „mezinárodní incident“ navzdory faktu, že válka už existovala, stíhačí piloti si rádi dopřáli menší šarvátky s nepřátelskými letouny, které pronikly nad území Německa. Jak obě strany zvyšovaly přelety, hlavně průzkumnými letouny, tyto střety rychle přerostly v sérii soubojů. Obě strany předváděly kvalitu svých typů, na kterých létaly, a pro Spojence bylo velmi nepříjemnou novinkou, když si uvědomili, jak vynikající stíhačku má *Luftwaffe* v Bf 109.

U jednotlivých skupin JG 54 došlo před začátkem válečných operací v západní Evropě k některým personálním změnám. 28. prosince 1939 převzal velení nad I. skupinou Hubertus von Bonin, 10. ledna 1940 převzal velení II. skupiny Major Albert Blumensaat a 2. února byl jmenován prvním velitelem JG 54 Martin Mettig. Jeho místo ve velení III. skupiny převzal Hptm. Fritz Ultsch.

Klidná válka pokračovala, ale obě strany se posléze musely soustředit na boj s nepříjemně třeskutou zimou, která opanovala západní frontu; když se chýlil ke konci první válečný rok, teplota silně poklesla a sněhové závěje posléze na celé dny přikryly letiště. Létání bylo několikrát přerušeno.

S příchodem lepšího počasí začalo bojových letů na obou stranách pravidelně přibývat. Ztráty letounů byly početně relativně nízké a žádná ze stran nezaznamenala nějakou převahu. Tyto počáteční operace na západní frontě byly tlumeny velkou opatrností, zvláště na německé straně. Stíhači musely často startovat k doprovodům průzkumných Dornierů, které byly v tuto dobu velice aktivní a piloti museli s bombardéry zůstat po celou dobu jejich úkolu a bezpečně je přivést domů. Naneštěstí byl průzkum právě tím, čemu chtěli Francouzi zabránit, a tak když se nepřátelští stíhači pokoušeli o napadení, které bylo často úspěšné, došlo k několika soubojům.

Když letěli na průzkum Francouzi, němečtí stíhači dělali všechno pro to, aby jim zabránili nafilmovat činnost *Luftwaffe*, na což byli daleko více citliví než ti, na jejichž stranu hranice létali. Příležitostný souboj ze 3. ledna však pro německé stíhače dopadl špatně, když přišli o čtyři Bf 109. V tomto boji sestřelil pilot I./JG 54 francouzský letoun, který se zapletl do dvou samostatných soubojů. Pět letounů z I. skupiny zničilo Potez 63 od jednotky II/55, který byl sám odpovědný za sestřelení jednoho z Bf 109.

10. ledna sestřelil tehdejší velitel 1. letky další Potez 63. Seiler se k I. skupině připojil v prosinci 1939 a první vítězství nového velitele letky bylo náležitě oslaveno. O dva dny později se počasí opět zhoršilo a přízemní mlhy snížily další leteckou aktivitu obou bojujících stran.

Navzdory skutečnosti, že francouzští piloti zpravidla bojovali proti přesile Messerschmittů, dařilo se jim zvyšovat skóre sestřelů. Jejich tři nejmodernější typy domácí konstrukce Dewoitine D.520, Morane-Saulnier MS.406 a Bloch MB.152 (který se ve větších počtech začal používat až později) a v Americe vyráběný Curtiss Hawk 75 byly dobře vyzbrojené, s výbornými manévrovacími schopnostmi a pro své protivníky se staly nebezpečnými soupeři, zvláště když dosáhly taktické výhody. Bf 109E byl však při maximální rychlosti o 80 km v hodině rychlejší než francouzské stíhačky a němečtí piloti toho v mezní situaci využívali a přerušovali souboje. S výjimkou Hawka 75 a britských stíhaček operujících nad Francií se francouzské stíhací letouny svou kanonovou výzbrojí přibližovaly německým Bf 109.

Během *Sitzkriegu* se rozsah německých útočných letů nad nepřátelským územím postupně rozšiřoval a stíhači se nyní častěji setkávali s francouzskými a britskými piloty, kteří byli v případě, že na souboj přistoupili, velmi nebezpeční. Při soubojích se spojeneckými stíhači bylo zničeno menší množství letounů *Luftwaffe*, ale při stále častějších střetech začal jejich počet stoupat. Od data, kdy začaly válečné operace v Polsku, až do 1. května 1940, přiznala *Luftwaffe* ztrátu 937 letounů. V porovnání, francouzská *Armée de L'Air* přišla v počátečních válečných operacích o šedesát tři letouny. Celkově však francouzské letectvo ztratilo 914 strojů, z nichž hlavní ztráty byly přisuzovány nehodám.

Krátce před tím, než Německo zaútočilo, chtěli Francouzi vyzkoušet stíhací typy, které měly být proti nim používány masově. 22. listopadu zjistil mladý poručík z I./JG 76 (zřejmě se jmenoval Schultz) poruchu svého letonu a byl nucen nouzově přistát na břicho u Puttelange v Lucembursku, asi 15 km jihovýchodně od hlavního města. Touto oblastí probíhala chlouba Francouzů, Maginotova linie. Německý pilot byl zajat a předán francouzskému pěšímu pluku, který v tomto sektoru prováděl hlídky.

Samotný letoun byl při přistání tak těžce poškozen, že mohl být pouze použit k bližší prohlídce. Bf 109E (Wr Nr 1251 označený jako žlutá 11) byl demontován a přepraven do Paříže, kde byl opět smontován a umístěn pod okna obchodního domu na třídě Champs Elysées.

Pařížané, kteří si po zaplacení poplatku mohli vrak stíhačky prohlédnout, si nepochybně uvědomovali, že si prohlížejí jeden z typů letounů, který by mohl více než kterýkoliv jiný přivodit porážku jejich země. Bylo neúmyslnou ironií, že výsledek dobročinnosti byl poukázán francouzskému vojenskému letectvu...

22. listopadu padly Francouzům do rukou tři Bf 109, z nichž dva nepoškozené stroje si ve vzduchu vyzkoušeli. Jeden z letounů, který předtím patřil II./JG 51, byl

brzy při nehodě zničen, ale druhý stroj poskytl Francouzům, Britům a později i Američanům první pohled na detaily Bf 109. Tento u Fieselera postavený stroj padl do rukou Spojenců díky laskavosti Fw. Karla Hiera z I./JG 76, který také sloužil ve Španělsku a který byl nucen v husté mlze nouzově přistát. Jeho letoun dosedl v sadu ve Woerthu v oblasti Bas-Rhine, 40 km severně od Štrasburku.

6. prosince byl letoun Wr Nr 1304 (bílá 1) přepraven do Orléans-Bricy, kde před koncem měsíce provedl sedm zkušebních letů, při nichž byly zjištěny daleko střízlivější výkony než byly původně uváděny Němci. Pět hodin zkušebních letů, které byly přerušeny špatným počasím, Francouzům velmi prospělo. Při nich byly odhaleny také některé nedostatky Bf 109. Další série letů byla prováděna proti současným francouzským stíhacím letounům až do dubna 1940, kdy byl letoun lodí přepraven do Velké Británie k dalším zkouškám a kde dostal označení AE 479. Po těchto zkouškách byl odeslán do USA.

Karl Hier, krátce vězněný Francouzi, byl společně s dalšími piloty, kteří přistáli na nesprávné straně fronty, osvobozen vítěznými Němci. V červnu 1940 se opět připojil ke své jednotce, se kterou bojoval v bitvě o Británii. 15. listopadu 1940 se nevrátil z letu nad Severním mořem. Jeden z příslušníků 4. letky viděl, jak byl Hier sestřelen v souboji s britskými stíhači.

Bitva o Francii

Početně byla *Armée de L'Air* nejsilnějším vojenským letectvem, se kterým se zatím Německo setkalo. Ale počty byly zavádějící. Zatímco jádrem letectva byly moderní stíhací, průzkumné a bombardovací letouny, větší část tvořily zastaralé typy. V době útoku na západ bylo celé francouzské letectvo rozděleno do čtyř samostatných operačních zón a v každé oblasti bylo podřízeno velení armády; navíc bylo letectvo *Aéronavale* (námořní letectvo) hlavně určeno pro námořní průzkum a hrstka jejich bombardérů, stíhaček a torpédových letounů byla rozmístěna na pozemních základnách metropolitní Francie. Ostatní letouny sloužily na válečných plavidlech nebo na základnách francouzské severní Afriky.

Francouzské úderné síly, které měly nést hlavní odpovědnost za odpor proti německému útoku, byly posíleny odpovídajícím množstvím lehkých bombardérů a stíhacích letounů RAF, které měly základny na francouzské půdě jako část letecké složky briského expedičního sboru ve Francii s dvanácti perutěmi letounů první linie a *Advanced Air Striking Force* (předsunutá letecká útočná armáda) s dalšími dvanácti perutěmi. Tak mohlo celkově 416 britských strojů společně operovat s 515 francouzskými stíhači, 210 moderními bombardéry a s přibližně stejným počtem nejrůznějších typů používaných k různým účelům jako k průzkumu a pozorování.

Avšak tyto relativně velké síly, které měla každá strana k dispozici na jaře 1940, se staly díky nemodernímu myšlení nejvyššího francouzského velení bezvýznamnými. Žádný plán založený na podpoře pozemních jednotek a pružnosti, které vyžadovalo moderní válčení, přijat nebyl. Široké území vnitřní Francie vyžadovalo pohyblivé a rychlé frontové jednotky se zálohami v zázemí, které by mohly být v případě prolomení fronty rychle nasazeny. Místo toho se více spoléhalo na nepohyblivé pevnosti Maginotovy linie a špatně vyzbrojené jednotky, které nebyly absolutně připraveny na blížící se německou bleskovou válku.

Plně očekávající, že tento konflikt bude podobný statické zákopové válce, jak tomu bylo za 1. světové války, Francouzi nebrali na vědomí výhody a možnosti vysoce pohyblivých tankových jednotek, které působily jako štít pro útočící pěchotu.

Když 10. května 1940 v časných ranních hodinách Němci náhle zaútočili na Nizozemsko a Belgii, JG 54 se bojů přímo neúčastnila, ale byla držena v pohotovosti pro hlavní útok na Francii. Do VIII. leteckého sboru Wolframa von Richthofena, který sestával z JG 27, LG 2 se střemhlavými bombardéry Hs 123 a třemi střemhlavými bombardovacími eskadrami s Ju 87B, byly zařazeny i tři skupiny JG 54, kterým nadále velel major Martin Mettig.

Po rychlém obsazení čtyř klíčových letišť v Norsku a po rychlé neutralizaci Dánska Hitler zabezpečil své severní křídlo pro hlavní útok na západní Evropu.

Stejně rychle se v první fázi operací podařilo zajistit životně důležité mosty přes Albertův kanál, které padly do rukou Němců během několika hodin. Po pěti dnech bojů Nizozemsko kapitulovalo a postupující *Wehrmacht* zamířil k pobřeží Kanálu La Manche. K podrobení Francie němci vyčlenili dvě letecké armády, v jejichž stavu bylo 3 530 letounů, ke kterým ještě přibýly transportní letouny a výsadkové kluzáky. Byla to největší útočná letecká síla, jakou kdy svět v této době viděl.

Dvě německé armádní skupiny prorazily na severu přes Ardeny, obešly nepohyblivé opevnění Maginotovy linie a během třiceti šesti hodin vytvořily jižně od Sedanu ve francouzské linii osmdesátikilometrový průlom za doprovodu bombardérů, hloubkových útoků a volného lovu (volné stíhání), jak je prováděla JG 54 a ostatní stíhací jednotky VIII. leteckého sboru a 2. a 3. velitelství stíhacího letectva s celkově sedmnácti skupinami s Bf 109. Přibývajícím francouzské a britské letecké posádky začaly velmi těžce hledat způsob, jak uspořádat účinnou stíhací obranu proti tlaku, který *Luftwaffe* vytvořila.

Jak se německé tanky rozjely Francií, stíhači se snažili, aby *Armée de L'Air* zmizela z oblohy. Ničili její letouny na zemi a v dezorganizované obranné síti, která byla úzce svázána s armádními jednotkami, vytvořili tolik neopravitelných děr, že mnohé jednotky byly rychle zdecimovány nebo přestaly vůbec existovat. Jen velmi stěží bylo možno zastavit proudy tanků a pěchoty. Britský *Air Component* a *Advanced Air Striking Force* trpěly podobnými děsivými ztrátami, zvláště mezi posádkami

lehkých bombardérů Battle a Blenheim, když osamoceny vletly do bouře protiletadlového dělostřelectva nebo do štítu všude přítomných Bf 109. Jak míjel jeden den května za druhým, situace se stávala více a více kritičtější a nebylo jediné známky, že by byly německé jednotky ve svém útoku donuceny k přestávce.

Rychlost operací byla vyčerpávající; aby bylo zabráněno opětovnému obsazení životně důležitých mostů přes řeku Maas a přes Albertův kanál protivníky, nalétali stíhači během dvou dnů 340 bojových letů a za cenu ztráty svých čtyř letounů sestřelili dvacet osm spojeneckých strojů. Pod operačním velením JG 27 koordinovaly II./JG 54, I./JG 1 a I./JG 27 své bojové lety tak, aby poskytly nezbytnou ochranu. III. skupina JG 54 pokračovala v činnosti jako I./JG 21 a na oplátku měla ve své podřízenosti I./JG 26.

První dny bojů přinesly oběma stranám těžké ztráty. 11. května utrpěla I./JG 21 svou první ztrátu v této kampani, když byl její Bf 109E nad Rotterdamelem sestřelen britským Hurricane. JG 54 a ostatní stíhací jednotky příležitostně shledaly, že jejich nejnebezpečnějším protivníkem nebyli spojenečtí stíhači, ale francouzské protiletadlové dělostřelectvo, které si od stíhačů vybíralo svou daň. 12. května přišla I./JG 54 tímto způsobem o dva letouny. Jeden byl sestřelen nad Luxeuil a druhý nad Hebeville.

Po útoku na spojenecké kolony v blízkosti Liège obrátila 13. května *Luftwaffe* náhle své útoky do směru na Sedan, protože tam zamířily XIX. tankový a XXI. armádní sbor. Jejich hlavním úkolem nyní bylo přitlačit obránce k zemi a jak už se ve Francii většinou stávalo, za ječení *Stuk* prorazit.

Francouzské stíhací jednotky však na nálety *Luftwaffe* rychle zareagovaly a pokračovaly, když se jim podařilo proniknout clonou Messerschmittů, ve způsobování ztrát. Ohniskem bojů se stal 14. května Sedan. Byl to den německých stíhačů. Tohoto dne nalétali němečtí stíhači nejméně 814 operačních letů a několik jednotlivých pilotů bylo ve vzduchu od úsvitu do soumraku až sedmkrát. Ztráty obou stran byly vysoké, ale Němci tohoto dne dosáhli nejméně osmdesáti devíti vzdušných vítězství.

Při pokusu zničit pontonové mosty přes Maas a zabránit tankovým kolonám řeku překročit, byly spojenecké letecké jednotky masakrovány protiletadlovým dělostřelectvem a stíhači. Francouzi do tohoto boje nasadili veškeré dostupné letouny, mezi nimiž byly i archaické noční bombardéry. Když tyto letouny ničeho nedosáhly, RAF zmobilizovala veškeré službyschopné bombardéry, které měla ve Francii, a mezi 15.00 a 16.00 provedla sedmdesát jeden nálet. Přestože bombardéry podpořovalo asi 250 spojeneckých stíhačů, Němci je dokázali v tomto kritickém sektoru třikrát přečíslit. Výsledek byl zdrcující. Všechny bombardéry Battle byly po tomto boji nepoužitelné a deklasováním Blenheimů se Bf 109 staly hlavním faktorem ztrát RAF tohoto dne, které činily šedesát devět strojů. Ztráty německých stíhaček činily asi třicet letounů, z nichž dvanáct strojů bylo sestřeleno ve vzdušných bojích.

Britské perutě lehkých bombardérů utrpěly bolestivé ztráty – 31 Battle a patnáct Blenheimů; daleko vážněji byly zdecimovány stíhací perutě, které přišly o dvacet Hurricanů. Bylo jasné, že takové vyčerpávání nebylo možné dlouho vydržet a události ve Francii začaly směřovat k porážce. 15. května zatelefonoval ministerský předseda Francie Winstonu Churchillovi a tuto možnost připustil.

Zatímco Francie balancovala na pokraji porážky a britský válečný kabinet diskutoval, jestli by bylo vhodné poslat přes Kanál více stíhacích perutí, válka pokračovala. Květen 1940 pokračoval jako synonymum porážky spojeneckých leteckých sil.

Ztráty RAF byly 16. května jednoznačně menší, ale v následujících dnech se začaly zvyšovat. Němečtí stíhači trpěli menšími ztrátami; při útoku na letiště v Luxeuil byl obranou sestřelen další Bf 109E z I./JG 54. Pilot byl zajat. JG 21 také ztratila letoun, který byl v tomto případě sestřelen Hurricanem RAF. Těžkými ztrátami však trpěly další síly *Luftwaffe*, zvláště bombardovací a průzkumné jednotky.

Vedle vyčerpávajících leteckých obranných operací bylo po stíhacích *Luftwaffe* požadováno, aby převzaly doprovody pozorovacích letounů Hs 126, které byly životně důležitým článkem v řetězu, jehož pomocí byly řízeny postupující německé jednotky. Hs 126 létaly před postupujícími tanky a pozorovatelé v letounech poskytovali minutu od minuty situační hlášení, která umožňovala ničit zjištěná francouzská palebná postavení buď ze vzduchu nebo palbou dělostřelectva.

Jak byli Francouzi nuceni opouštět letiště za letištěm, obsadila mnohá z nich *Luftwaffe*, protože se snažila být ve styku s vlastními pronikajícími jednotkami. Často se během těchto významných týdnů s ostatními stíhacími eskadrami přemisťovala i JG 54. Při podpoře armádních divizí, které se vrhly k pobřeží Kanálu La Manche, byla hlavní operační oblast JG 54 severně od Paříže. Jejími předsunutými základnami byly Vitry en Artois, Guise, Baulie a Cambrai, situovány v oblouku kolem hlavního města.

K 22. květnu dosáhla III. skupina letiště Cambrai, o které se podílela s dvouplošnými střemhlavými bombardéry Hs 123 z II./LG 2. Velitel skupiny Werner Ultsch měl velkou odpovědnost při plánování operačních letů svých Messerschmittů, které měly poskytovat maximální ochranu před stíhači nepřítele pomalým a zranitelným Henschelům, které byly nicméně velice účinné, když nebyl nablízku letecký protivník.

22. května přišel rozkaz k doprovodu útočné formace Henschelů, které měly napadnout silnou a nebezpečnou kolonu francouzských tanků, doprovázených automobily s pěchotou. Byly zpozorovány nejméně čtyři míle od Cambrai. Za doprovodu Bf 109 z III./JG 54 jako první zaútočila čtveřice Hs 123 ze štábní letky II./LG 2, po nichž šla vlna za vlnou celá skupina. Malé 50kg pumy nesené střemhlavými bombardéry dokázaly kolonu zastavit a potom ji palbou kanonů a kulometů napadly

i Bf 109. Po způsobeném poškození velkého rozsahu stíhačky a střemhlavé bombardéry útok zastavily a o celkové zničení kolony se postaraly německé jednotky protiletadlového dělostřelectva, které svá děla použily jako polní dělostřelectvo.

22. května ohlásila I./JG 21 jeden nezvěstný Bf 109; o pět dní později měla tato jednotka další nezvěstný letoun a další Bf 109E těžce poškozený v boji. Jiný E-1 byl téměř totálně zničen havárií při startu.

Jen velmi málo lidí, včetně samotných Němců, věřilo, že francouzská kampaň skončí tak rychle. Náhlost zhroucení, kterému pomohla i dezorganizace obrany a neočekávaný směr útoku hlavních tankových jednotek přes Ardeny s bleskovým proražením fronty u Sedanu, rozvrátily obranu. Zdánlivou neschopností, rychle zareagovat na neočekávané situace, dovolilo nejvyšší francouzské velení, aby se nepřítel pevně zachytil a čelil protiútoku. V době, kdy tak Francouzi udělali, bylo už příliš pozdě.

Chybějící pohyblivá obrana v jakékoliv síle, která by umožnila přemístění z klidných sektorů do oblastí, kde hrozilo obklíčení nebo porážka, v prvé řadě ukázalo na chyby v plánování, ze kterých se už od počátečních nezdarů francouzská armáda nikdy nevzpamatovala.

Principy bleskové války byly plně pod taktovkou Němců, kteří svými střemhlavými bombardéry před čely tankových jednotek působily na francouzskou obranu jak vojensky, tak i psychologicky. Hlavně to však byli stíhači a baterie protiletadlového dělostřelectva, které rychle zajistily, že jakékoliv územní zisky nemohly být dosaženy bez zničujících ztrát. Jestliže se německým stíhačům nepodařilo zabránit množství odvážných pokusů spojeneckých letounů, zničit jejich tanky a pěchotu na silnicích a polích Francie, byly tyto bombardéry zdecimovány palbou děl. K tomu je ještě třeba započítat hloubkové útoky na francouzské a britské kolony, kterým často překážely v pohybu velké skupiny panikou zasažených uprchlíků a které se staly pro Spojence noční můrou.

Německá převaha nad spojeneckými leteckými silami byla tak veliká, že Británie byla rychle postavena před nepříjemnou skutečností – musela si vybrat, zda vrhnout na bojiště více perutí Hurrícanů, aby se početně vyrovnaly Messerschmittům, přičemž by byly naprosto zničeny, nebo se vrátit zpět a zkonsolidovat obranu britských ostrovů. Když samotní Francouzi označili celou situaci jako zoufalou, zůstávala jen jedna možnost. Zbytky britských stíhacích perutí, kterým zůstával žalostně malý počet letounů a které byly leteckými boji úplně vyčerpány, nehledě na hloubkové útoky Němců, při kterých bylo zničeno velké množství výzbroje, se s Francií rozloučily a čekaly, co bude dál.

24. května přišel Hitlerův nepochopitelný rozkaz, který zastavil postupující tankové kolony na Dunkerque. To znamenalo, že stíhači byli nuceni podporovat jiné jednotky *Luftwaffe*, které měly za úkol přerušit životně důležitou cestu po moři

britským expedičním jednotkám a zabránit stovkám tisíc spojeneckých vojáků uniknout do Anglie. Byl to zvláště těžký úkol. Mnoho jednotek už bylo v boji téměř šest týdnů a začala se projevovat únava. Göring však svého vůdce ujistil, že *Luftwaffe* je schopna dokončit vyhlazení britského expedičního sboru na plážích Francie. Hitler souhlasil a tanky zůstaly stát.

Velitel štábu *Luftwaffe*, protože neměl přesné hlášení o situaci u Dunkerque, úkol podcenil. Po delším přemýšlení předpokládal, že by jeho střemhlavé bombardéry mohly zopakovat to, co už několikrát provedly proti jakémukoliv druhu pozemního cíle uprostřed Evropy.

Když 30. května začala evakuace, JG 54 a ostatní jednotky se setkaly nad pláží a Kanálem La Manche se stíhači RAF (poprvé se zde objevily Spitfiry), kteří se snažili *Luftwaffe* zabránit v napadení záchranné flotily. Z velké části se jim to podařilo. Za pomoci flotily malých člunů, které podporovaly lodě Royal Navy, a francouzského námořnictva se Britům podařilo odvézt více než 338 000 mužů.

Bylo zcela nemožné, aby bombardéry zničily více než malé procento této záchranné nouzové flotily nebo dokonce zdecimovaly velké skupiny vojáků, čekajících na suchých písčitých plážích. Špatné počasí významně omezilo letecké operace a když se umoudřilo, mnoho německých posádek spatřilo, že jejich pumy dopadající do písku explodují s omezeným efektem. Sloupy kouře ze zapálených olejových nádrží zastíraly výhled a nad mraky se proháněly stíhačky Royal Air Force. Tyto letouny nebyly pilotovány unavenými piloty po dlouhých týdnech operací nad Francií, ale dychtivými jednotlivci, kteří startovali z letišť v Anglii. Většinou to byli muži toužící po boji.

Vojáci čekající na evakuaci na pláži většinou ani neviděli, že tyto stíhací perutě z Anglie prováděly hlídky nad Dunkerque a napadaly bombardéry *Luftwaffe* a bránily jim bombardovat největší vojenskou evakuaci v historii. Německé stíhací jednotky se boje se svými protivníky zúčastnily a obě strany utrpěly ztráty. Ale hlavním úkolem Bf 109 bylo doprovázení bombardérů, a tak mohly udělat jen málo pro to, aby vojáci z pláží nebyli odváženi po tisících. Štvát se přes Kanál, aby zredukovaly stíhací útoky RAF, k čemuž dostali rozkaz, bylo pro německé stíhače velmi nezdravé.

V euforii nad porážkou Francie byl spojenecký úspěch u Dunkerque Němci zamlžen. Nepochybně se počítalo s tím, že muži, kteří byli zachráněni, budou při invazi *Wehrmachtu* do Anglie zabiti nebo zajati. Z vojenského hlediska se však jednalo o porážku, celkově nebránění, stisknutí na omezeném prostoru, mohli být tito vojáci velmi lehce zajati. Z vojenského hlediska to byla práce pro pěchotu a tanky, ne však pro letectvo. Operace *Dynamo*^{*} byla první ze série nezdarů, při níž byla *Luftwaffe* zneužita a která bude v budoucnu pro Německo osudná.

29. května utrpěly ztráty jak I./JG 21, tak i I./JG 54. První jednotka přišla o Bf 109, který byl úplně zničen při nouzovém přistání v Mancy-Breton, letoun

* Kódový název pro evakuaci spojeneckých jednotek do Velké Británie. Poznámka redakce.

druhé jednotky byl po boji a následném nouzovém přistání ze šedesáti procent poškozen.

Francouzská kampaň *Luftwaffe* kulminovala 3. června operací *Paula*, při níž byly provedeny náročné těžké útoky bombardérů a stíhaček na letiště kolem Paříže.

Němečtí stíhači zaměstnali perutě *Armée de L'Air* vyzbrojené různými typy letounů, mezi nimiž byly i nové Blochy MB.152, které měly za úkol chránit hlavní město, a zničili sedmnáct francouzských letounů. Během této operace byla zničena všechna pařížská letiště, což novým uživatelům bylo spíš na škodu, protože sami nebyli schopni provést rozsáhlejší opravy.

Červen se vyznačoval snížením úrovně bojových operací, ale *Luftwaffe* utrpěla další operační i neoperační ztráty. Všude přítomné nebezpečí nehod, které se přihodily pod tlakem bojového létání, si vyžádalo několik obětí na životech a nebylo jednotky, které by se tyto nehody vyhnuly.

14. června se boje nad Evreux zúčastnily Bf 109 ze 3. letky JG 54. Jeden Messerschmitt byl sestřelen a jeho pilot Lt. Angski zabit. Podle denního hlášení ztrát letounů byla tato oběť poslední ztrátou JG 54, kterou utrpěla v bitvě o Francii, o čemž je nyní možno pochybovat. Podle celkových denních ztrát *Luftwaffe* od 10. května do 24. června přišla JG 54 o šest letounů a JG 21 o devět.

S podepsáním příměří 22. června se do německých jednotek dostavilo vítané uklidnění; *Luftwaffe* se těšila z oddechu, během kterého byly doplňovány letouny ztracené ve vzdušných bitvách v předcházejících týdnech a na místa padlých se začali dostavovat noví piloti. Všeobecně se využívalo období, kdy se vychutnávalo sladké vítězství a kdy jednotky začaly používat nové operační okolí, ze kterého se staly nejvysunutější letecké základny říšského území.

Stíhací a ostatní jednotky začaly vítat navracející se letce, kteří byli na krátkou dobu nevítanými hosty Francouzů, mezi nimiž byl i Uffz. Hager z I. skupiny. 30. května odstartoval ke zkušebnímu letu, z něhož se nevrátil. Předpokládalo se, že pilot byl zabit a letoun ztracen. Ukázalo se, že Hager nouzově přistál na francouzské půdě, na letišti v Orconte u St. Dizier.

Nebyla to pro Hagera šťastná chvíle, když jej zajímali francouzský a český letec, nicméně své nemilé dobrodružství přežil. Jeho letoun – s francouzskými znaky – posloužil Francouzům k dalšímu seznámení se s německou technikou.*

Nyní, když bylo trochu času převzít materiál, začaly se německé stíhací jednotky připravovat k přemístění na obsazená letiště v Pas de Calais. Začalo být zřejmé, že příští operace budou vedeny proti RAF; proto byla nutná potřeba letišť v blízkosti Anglie, ale někteří piloti neměli ani ponětí, co vlastně Britové provedou. Bylo však

* Není zcela jasné, co autor myslí slovy ... když jej zajímali francouzský a český letec. Čeští příslušníci GCII/4 se skutečně na letišti Orconte v květnu a počátkem června 1940 mohli seznámit s několika ukořistěnými Bf 109E, o tom, že by se kterýkoliv z nich podílel přímo na zajetí německého pilota není nic známo. U francouzské eskadry v tomto období sloužili tito čeští vojáci: voják Karel Svoboda, desátník Alois Macura, desátník Adam Šípek, četař Rajmund Půda, četař Karel Pošta, četař Jan Truhlář a kapitán Alois Hlobil. Poznámka redakce.

zcela možné, že RAF zaútočí na nejbližší letiště ve Francii, a přestože tato akce se rovnala sebevraždě, Němci provedli všechna bezpečnostní opatření. Stojánky jednotlivých Bf 109 byly obestavěny pytlí s pískem a aby nebyly letouny objeveny ze vzduchu, byly mezi stěnami nataženy maskovací sítě.

Na mnoha francouzských letištích této vysunuté oblasti chybělo nejběžnější vybavení, a tak na větších základnách muselo být postaveno z jakéhokoli materiálu, který byl po ruce. Při opravách motorů a přezbrojování letounů se používaly jako stupínky různé bedny, vyrobeny byly i kladky na zvedání havarovaných letounů a do služby bylo uvedeno množství vozidel, z nichž bylo mnoho francouzského původu. Přestože byl prach na jaře 1940 značným problémem, dařilo se díky péči mechaniků udržovat motory letounů v dobrém stavu. Na některých základnách se musely častěji čistit vzduchové čističe kompresorů, zvláště když po startu několika letounů se zvedla doslova písečná bouře.

Naštěstí pro *Luftwaffe* pozemní personál, větší počet korektních Francouzů zaměstnaných na letišti a dobré počasí umožnilo údržbu letounů pod otevřeným nebem, když zastřešené dílny byly spíše výjimkou. V této době byly nejrozšířeněji používány Bf 109E-1 a v menším počtu verze E-3. Oběma těmito typům Messerschmittů zpočátku chyběla odpovídající pancéřová ochrana pilota, ačkoliv tyto pancéřové pláty už byly vyráběny a začaly se frontovým jednotkám dodávat. Tyto pancéřové pláty, které měly chránit sedačku pilota až do výše rámování kabiny, byly velmi lehce namontovatelné. Plát montovaný za sedačku měl sílu 8 mm a vážil 26 kg a štít montovaný za pilotovu hlavu byl o váze 14 kg. Vyšlo najevo, že někteří piloti nesouhlasili s přidáním dodatečné váhy do svých letounů, ale z hlediska bezpečnosti byly takto vybaveny všechny letouny. Tento postoj nebyl společný jen Němcům; jakákoliv dodatečná zátěž, která snižovala výkon letounu, byla stíhacími piloty přijímána s nelibostí.

Pracovní vytížení pozemního personálu bylo značné a navíc, když to čas dovolil, museli stíhačky přestříkat speciální taktickou kamufláží a znovu nastříkat výsostné znaky. Na většině Bf 109, které sloužily u bojových jednotek a které byly ze starších výrobních sérií převládaly tmavozelené nátěry horních ploch. Nyní se od tohoto kamuflážního systému ustupovalo a letouny měly být na trupu ze dvou třetin světle modré a na křídlech a horní části trupu, která byla vidět shora, byla kamufláž tvořena dvěma odstíny zelené.

Rozkazy ke změně kamufláže a výsostných označení bojových Bf 109 byly vydány po bližším prozkoumání účinnosti kamuflážního systému během operací nad Polskem a během francouzské kampaně začaly být tyto změny prováděny v širším měřítku. Nicméně jednotlivým strojům zůstávalo staré označení, protože přestříkání každého letounu u jednotlivých letek zabralo dost času. Vedle používání taktických označení, často vodou ředěnými barvami, Bf 109 jako jejich protivníci z RAF

vypadaly pozoruhodně jednotně. Každé letectvo se drželo určitých odstínů barev a jejich kamuflážního rozmístění na letounech.

Na rozdíl od ostatních stíhacích eskader, JG 54 po podepsání příměří dlouho na francouzské půdě nezůstala, ale byla rozmístěna na letiště v Nizozemsku a Norsku. *Luftwaffe* nyní musela uhlídat nesmírně rozlehlou oblast Evropy a zatímco některé jednotky druhé linie byly zaměstnány okupačními úkoly, bojové stíhací jednotky se pravidelně střídaly na nově dobytých územích než byli získáni noví spojenci. Do té doby nebyly vydány žádné rozkazy k útoku přes Kanál.

Všechny skupiny JG 54 k 21. červnu ustoupily z Francie a začaly okupovat Eindhoven a Schipol (I. skupina), Wallhaven a Vlissingen (II. skupina), Soesterburg a Bergen (III. skupina). Z těchto základen prováděla stíhací eskadra hlídky, někdy až na dohled průzkumných letounů RAF. Na některé z těchto letounů dokonce zaútočila. Jestliže byly posádky britských letounů v pozici, kdy se mohly bránit, němečtí stíhači je nenapadli.

Jedné z prvních takových akcí se zúčastnil Oblt. Hans Schmoller-Haldy, velitel letky z III./JG 54. S dalšími členy svého roje zaútočil 26. června v blízkosti Rotterdamu na Blenheim a letoun, který mohl být relativně lehce sestřelen, se ukázal být těžkým soupeřem. Po tomto střetnutí došlo na krátkou dobu k přerušení operací.

Při průletu Bf 109 na něj zadní střelec vypálil dávku asi dvaceti nábojů, zasáhl Schmoller-Haldyho letoun a zranil ho na levém chodidle. Německý pilot přerušil útok a s krvácejícím chodidlem zamířil k základně. Při přistání, které nebylo v těchto podmínkách jednoduché, letoun zachytil vrtulí o zem a okamžitě se převrátil na záda. Schmoller-Haldy byl rychle převezen do nemocnice v Tilburgu. Jeho měsíc trvající nucený odpočinek skončil až koncem července.

Takové výlety nad nepřitelem okupovaná území kontinentu byly životně důležité, ale pro bombardéry RAF extrémně nebezpečné. Po zdecimování ve Francii pokračovaly posádky Blenheimů v samostatných letech bez doprovodu stíhačů, při kterých měly získat snímky o německé činnosti a shodit lehké pumy na různé cíle. V této době se jednalo o více než nepříjemné lety, kdy lehké, relativně pomalé a slabě vyzbrojené bombardéry byly velmi zranitelné stíhačkami Bf 109, jestliže byly napadeny za jasného počasí. Předcházející incident byl typický pro mnohé další, které se udály v tomto období. 26. června vyslala RAF třináct Blenheimů k různým bodům v Německu. Jeden letoun měl průzkumný úkol, ostatní měly bombardovat. Skutečně se podařilo bombardovat pouze třem letounům a jeden z nich byl ztracen, zřejmě ten, na který útočil Smoller-Haldy.

Pro JG 54 a ostatní stíhací jednotky měla tato mezihra jen krátké trvání; když k Hitlerovu velkému překvapení Britové odmítli ucházet se o mírové jednání a dokonce ani nezačali s Německem jednat, *Luftwaffe* byla seznámena s útokem na Anglii. Jejím úkolem bylo získat leteckou nadvládu nad RAF, po níž měla následovat

invaze, což byla tatáž taktika jako už několikrát předtím. Tím, že Británie chtěla bojovat, nabrala válka dramatický obrat.

Když se přímá vojenská konfrontace s Anglií stala nevyhnutelnou, velké množství Němců na vše pohlíželo s velkým napětím, nepatřily k nim však letecké posádky *Luftwaffe* a zvláště stíhací piloti, kteří toužili po boji. Avšak i mezi nimi byli jedinci, kteří navzdory vnější smělosti a přemíře odvahy chovali v mysli určité pochybnosti o důležitosti úkolu, který je čekal.

Ti, kteří létali proti RAF u Dunkerque si uvědomili, že Britové mají ve svých Spitfirech stíhačky, které jak se ukázalo jsou stejně výkonné jako jejich vlastní *Emily*, a Hurricany, ačkoliv nedosahovaly stejného stupně respektu, se objevovaly ve větších počtech a byly, jak se ukázalo v bojích ve Francii, také schopny sestřelit Bf 109. V této době se v bojích mnoho Spitfirů neobjevovalo, ale podle prvního dojmu pilotů, kteří se s nimi setkali, kolovaly uznalé řeči o jejich výkonech.

V předcházejících bojích pracovaly německé pozemní jednotky a letectvo společně, čímž demoralizovaly protivníka a způsobovaly chaos, který ke své výhodě dokázaly rychle využít. Nad Kanálem a na jihu východní Anglie však bude *Luftwaffe* bojovat osamocena. Zpočátku zde však alespoň nebudou pozemní jednotky, které by musela podporovat, a žádná rozpoznatelná frontová linie. Bylo také známo, že Britové mají radar a byli ve výhodě, že mohli získat určité včasné varování o blížícím se leteckém útoku. Základním úkolem stíhačů, který piloti Bf 109 zrovna neuvítali, budou doprovody bombardérů. Jak byly jednotky na francouzské pobřeží doplňovány, očekávaly se již rozkazy. Často se objevovaly spekulace o době příštího vůdcova útoku.

Piloti si také uvědomovali, že standardní Bf 109 s plnou zásobou paliva, bez přídavných nádrží, které ještě nebyly operačním jednotkám dodány, bude omezen maximálním doletem 660 km, což nebude stačit, jestliže bude potřeba proniknout až do vnitrozemí na okraj Londýna. Při letu na takovou vzdálenost, dokonce i z nejvysunutějších francouzských letišť, budou muset přerušit boj po osmi nebo deseti minutách a vracet se zpět. A mezi jejich domácími základnami a prvořadými cíli *Luftwaffe* v jihovýchodní Anglii ležel Kanál La Manche, vodní cesta, která byla v nejužším místě stále třicet kilometrů široká. Samotná tato skutečnost představovala pro německé stíhací piloty varovné znamení, protože potřeba přelétnout tak širokou vodní plochu, aby se zapojili do boje, ještě nebyla zakalkulována do operačních plánů. Tato fáze války, jak už většina stíhacích pilotů věděla, bude zcela odlišná...

II. FRONTA NA POBŘEŽÍ KANÁLU

Bylo to 30. června, kdy byly uvedeny do oběhu na polních velitelstvích Göringovy rozkazy první fáze letecké bitvy, kterou Britové nazvali bitvou o Británii. Takovou kampaň *Luftwaffe* do té doby, kdy boje nabyly jen zřídka většího rozsahu než v operaci *Weserübung*.^{*} S dalším a dalším ofenzivním rozšiřováním boje z vysunutých francouzských základen se „Bitva o Kanál“ stala všeobecným pojmem, používaným pro válku proti RAF.

Jednotlivé části bitvy vstupující do různých fází, alespoň tomu tak bylo v srpnu, kdy začalo první období operací, Němci od sebe nerozpoznávali. Tyto fáze boje jsou si však blízké a bylo nezbytné je zde použít, protože došlo k několika změnám v používání taktiky na straně *Luftwaffe*. Týkaly se hlavně stupně odporu protivníka a nemalé netrpělivosti německého vrchního velení.

Boj nad Kanálem a jihovýchodní Anglií se s Hitlerovou přípravou invaze rychle rozrůstal, ale změny v taktice byly mnohdy k potěšení obránců pouhým experimentem. Britské letectvo se začalo tvrdě bránit a odmítalo stát se potravou v německé pasti.

Ačkoliv *Luftwaffe* začala s leteckými útoky na britské ostrovy a lodní dopravu v doverské úžině během července s velkým počtem letounů, byly tyto stroje používány jen v početně malých formacích. K útokům formací o velkých počtech letounů došlo až mnohem později. V plánech na dosažení série mezníků, které by umožnily námořní a letecké výsadky, chyběly zpravodajské údaje o umístění hlavních leteckých základen stíhacího letectva, britského centra výroby a opravy letounů a pro Brity životně důležitá činnost základen *Radio Direction Finding* (radar).

Nebylo to tím, že by Němcům chyběly dobré fotografické záběry většiny důležitých cílů v jihovýchodní Anglii; opak byl pravdou. Průzkumné lety začali provádět nějaký čas před vypuknutím nepřátelství a v době bitvy o Británii bylo snímkování dokončeno. Co však jim chybělo bylo určení cílů prvořadě důležitosti.

Také to byla německá politika – používat *Luftwaffe* při způsobování paniky mezi britským civilním obyvatelstvem. Tak byla používána na kontinentě a mohla dobře působit i v Anglii v případě, že by se tanky a *Wehrmacht* vylodily a bylo jasné, že

* Útok na Norsko a Dánsko. Poznámka redakce.

pozemní jednotky jsou jenom několik kilometrů za pumovými krátery. Jelikož pozemní jednotky zde ale chyběly, zůstávalo vše jako před tím.

Luftwaffe, která měla hlavně podporovat pozemní jednotky, byla nyní uložena nesmírně odpovědná strategická role. Zatímco úkol podrobit si Anglii leteckou silou se zdál být stejný jako všechny ostatní úkoly, které plnila předtím, zde se ve skutečnosti jednalo o zcela jiný druh operace. Bylo však pravdou, že *Luftwaffe* předtím byla Hitlerovým nástrojem k donucení jeho nepřátel k rychlé kapitulaci, žádná z těchto zemí ale neměla ke své obraně takové prostředky – nebo alespoň ostrovní výhodu – jako Britové.

Figuroval zde i významný chybějící faktor momentu překvapení, který přispěl k porážce Polska, Francie a ostatních zemí. Nyní *Luftwaffe* stála tváří v tvář proti plně připravenému nepříteli, který byl dobře organizován a vyzbrojen lepšími stíhacími letouny než země, se kterými předtím Němci bojovali. To, že nebyl utvořen vše zahrnující obraz hlavních cílů, jejich umístění a důležitost, velmi pomohlo letecké obraně britských ostrovů a přišlo to Němce velmi draho. Po celou dobu bitvy o Británii Němci nikdy plně nepochopili, na jakém základě funguje letecká obrana v jihovýchodní Anglii.

Jak se v počátečním údobí útoku zvyšovaly počty náletů, začali velitelé *Luftwaffe* trpět nedostatkem každodenních zpravodajských údajů, zvláště těch, podle kterých by se dalo zjistit, jaké poškození jejich bombardéry způsobily životně důležitému sektoru – řetězu radarové sítě a jednotkám obrany.

6. července došlo k dalšímu přeznačení stíhacích jednotek. Zbývající předválečná označení, z nichž byla některá používána do této doby, byla konečně zrušena. Z JG 21 se oficiálně stala III./JG 54 a ostatní jednotky, které byly takto přeznačeny, budou dále operovat až do konce války. Hubertus von Bonin a Fritz Ultsch zůstali ve velení I. a III. skupiny, major Kraut, který velel II. skupině, zůstal v jejím čele ještě dalších pět dní. 11. července nad ní převzal velení Hptm. Winterer.

V době útočné fáze, která začala 8. července, byla dána přednost útokům na lodní dopravu a na zařízení britských přístavů. Obě strany si zde vyzkoušely své síly. *Luftwaffe* se zde setkala s tvrdým odhodláním Hurricanů a Spitfirů bojovat, což moc povzbudivé nebylo.

Zatímco britští stíhači už neznámým faktorem nebyli, začali si Němci postupně uvědomovat, že RDF (radar) slouží nepříteli mnohem lépe než očekávali a že jim umožňuje rozmístit své stíhače tak, aby efektivně čelili náletům *Luftwaffe* bez potřeby neustálého sledování spotřeby paliva a stálých hlídek na celé ploše přístupů k Francii. Ačkoliv *Luftwaffe* usilovala o co největší počet letounů, které by nasadila v počátečních střetnutích, RAF přesně věděla, kde má proti hrozivému nepříteli zasáhnout. Avšak němečtí stíhací piloti budili velký respekt a Bf 109, které výborně ovládali, byl pro britské piloty víc než nebezpečný protivník.

Krátce před tím, než se JG 54 představila v boji nad Kanálem, byla tato jednotka vybavena letouny Bf 109E-4. Na první pohled byly tyto letouny velice podobné verzi E-3, postrádaly však nad motorem namontovaný kanon FF/M a výstřelný otvor vrtulového kužele byl oplechován. Kanon s výstřelem ve středové ose letounu byl jistě výborný nápad, ale při používání této zbraně v prvních Bf 109 s ním byly takové problémy, že jeho účinnost byla více než pochybná. Bf 109E-4 se proto vrátily ke standardní výzbroji dvou kulometů MG 17 ráže 7,9 mm namontovaných v kapotáži motoru a k jednomu kanonu MG FF ráže 20 mm v každém křídle.

Takto vyzbrojený E-4 vystoupal do výšky 10 kilometrů a ve výšce 5 000 metrů dosahoval maximální rychlosti 556 km za hodinu. Stoupavostí se dobře pilotovaný Bf 109 vyrovnal Spitfiru Mk.I, zatímco ve srovnání s Hurricanem Mk.I vystoupal za stejnou dobu o 300 metrů výš. Celkově však mezi těmito třemi stíhacími typy velké kvalitativní rozdíly nebyly, úspěch v boji záležel na pilotově zkušenosti, rychlosti reakce a pozice při začátku boje. Všeobecně platilo, že kdo má větší výšku, má nad bitvou kontrolu.

V této bitvě vystoupila poprvé do popředí schopnost stíhacích letounů otáčet se ve vnitřní zatačce svých protivníků a z tohoto pohledu měl Spitfire nad Bf 109 navrch. Vybaven na křídlech automatickými sloty, mohl být Messerschmitt, když se jeho ovladatelnost výrazně zhoršila, pilotován i při vysokých rychlostech. Chybějící vyvážení směrovky nebo křidélek dávalo pocit, že pilot potřebuje stále více a více síly ke změně směru letu nebo k bočnímu skluzu, aby se dostal do dobré palebné pozice. Vyšlápnutí levého pedálu směrovky bylo namáhavé a vedlo ke kuriózním stavům, kdy pilot byl schopen provést mnohem rychlejší zatačku doleva než doprava.

Celkově byl Bf 109 velmi dobrý v soubojích při rychlostech pod 400 km/hod, kdy se dokázal lépe otáčet. Při vyšších rychlostech řízení ztěžklo a docházelo k těžkostem, které mohly přerůst až do zhoubného charakteru. Stávalo se, že pilot Bf 109, pokoušející se sledovat Spitfira nebo Hurricana, kterého sestřelil při půlvýkrutu a následném esíčku ve výšce pod 1 800 metrů, zahynul. Při pokusu sledovat tyto letouny na plný plyn se stávalo, že německý stroj včas nezareagoval na přitažení řídicí páky a včas se nedokázal zvednout ze střemhlavého letu.

19. července učinil Hitler „poslední provolání“ k britskému lidu. Při hrůzostrašné ceremonii říšského sněmu, propadlého válečné horečce, německý kancléř povýšil své generály *Luftwaffe* a *Wehrmachtu*. Mezi leteckými důstojníky, kteří přijali hodnost polních maršálů, byli Erhard Milch, Albert Kesselring a Hugo Sperle. Hermana Göringa Hitler jmenoval říšským maršálem. Reakce z Británie byla zdrženlivá.

Obranná služba JG 54 v oblasti Nizozemska skončila koncem července, kdy jednotka dostala rozkaz k přemístění do severní Francie. Části I. skupiny přiletěly prvního dne měsíce, 3. letka byla k tomuto datu umístěna v Campagne-les Guines (obyčejně se název zkracuje na jednodušší Campagne, aby nedošlo k záměně s letišti

u města Guines). Ve svém stavu měla 150 letců, devět pilotů a jedenáct Bf 109 a zpočátku dva piloty navíc, kteří se po dodání svých letounů vrátili zpět do Schipolu. Když se posléze dostavila celá I. skupina, Campagne hostilo asi třicet pět Bf 109E, což dostačovalo pro piloty tří letek a štáb eskadry, který vedl Otto Hohne. Typické bylo, že štábní letka obsahovala čtyři letouny, se kterými létali velitel eskadry, jeho pobočník a dva štábní důstojníci.

Jako část 2. letecké armády Alberta Kesselringa přešla JG 54 pod taktické velení 2. velitelství stíhacího letectva, které mělo velitelské stanoviště ve Wissantu na pobřežní oblasti Pas-de-Calais. Eskadra obsadila základny asi deset mil ve vnitrozemí. II. skupina pod velením Hptm. Winterera byla umístěna v Hardingenu a III. skupina v první řadě používala Guines-Sud a Guines-West. Město Guines leželo si sedm mil od Calais. Kolem vypukl malý zmatek, protože II. skupina se vzápětí přemístila do Campagne, jehož letiště používala společně s I. skupinou. Všechna letiště JG 54 byla blízko sebe a stalo se pro jednotlivé letky běžné, že během boje o Kanál střídavě operovaly z těchto základen. Bylo to poprvé, kdy eskadra byla schopna létat z blízkých sousedních základen a ušetřila značný čas při seřazení pro operační let.

2. letecká armáda byla složena z těchto dalších stíhacích jednotek: JG 3, JG 26, JG 51 plus LG 2, ZG 26 a ZG 76. Poslední tři jednotky létaly s Bf 110 a se zbývajících Bf 109E, čímž vznikla hrozivá síla. Seskupení stíhacích eskader pro operace nad Kanálem spojilo všechny tři skupiny JG 54, aby operovaly poprvé od vypuknutí války dohromady, přestože pokračovalo pravidelné střídání na letištích v Nizozemsku.

Tím, že byla možnost umístit letky na vysunutých francouzských letištích, všechny části stíhací jednotky byly velmi blízko, seskupeny na letištích v poloměru dvaceti až dvaceti pěti mil kolem Calais, nebyl upevněn pouze duch jednotky, ale byla také utvořena pouta mezi piloty a pozemním personálem, všude přítomnými „umouněnými černými muži“, bez kterých by jednotky *Luftwaffe* nemohly existovat. Letci a mechanici vždy pracovali dlouho a těžce, aby poskytli maximální počet letounů pro každodenní operace.

Mezitím přibyla JG 54 na pobřeží Kanálu, kde červencové operace přinesly Němcům smíšené úspěchy; britští stíhači, kteří byli velice agresivní, když mohli zasáhnout do bitvy, byli nyní početnější. Několik dobrých německých pilotů již muselo zaplatit za pokus zničit RAF nad vlastním územím a bylo zcela zjevné, že sestřelit nepřátelský letoun není tak jednoduché.

Na začátku bitvy o Británii se početní stav letounů JG 54 pohyboval mezi šedesáti až osmdesáti Bf 109. Tři nebo čtyři bojové lety na letoun a den nebyly zvláštností, protože piloti prováděli ofenzivní hlídky nad Kanálem, dále hlídkovali nad plavidly zachraňující piloty proti útočícím letounům RAF, doprovázeli poškozené bombardéry pokoušející se doletět na základnu a prováděli bojové lety nad francouzsko-belgickým pobřežím daleko od ohniska hlavního útoku na Anglii. Tyto

poslední lety čelily britskému bombardování a průzkumným letům, které byly zaměřeny na ničení bárek, shromážděných pro plánovanou invazi do Anglie.

Bez ohledu na to, jestli byly prováděny operace nad Anglií, každá stíhací skupina měla povinnost připravit letouny do stavu okamžité pohotovosti pro případ leteckého útoku během celého dne. Takové poplachové letky byly obvykle složeny ze dvou nebo tří dvojic letadel, což však záleželo na počtu letounů, které mohly být pro tento účel postrádány. Pohotovost byla odvolána, jakmile bylo bezpečno, ale jen zřídka před soumrakem. Dobu pohotovosti si piloti krátili čtením, spánkem nebo nekonečným skatem, karetní hrou, která byla v Německu velmi oblíbená.

Pravidelné stíhací hlídky se prováděly ve výškách od 4 000 do 10 000 metrů pod kontrolou 2. velitelství stíhacího letectva a v koordinaci s eskadrou. Takové bojové lety navzdory jejich zdoluhavosti byly užitečné k přeložení pilotů, kteří se podle zápisníků letů museli dostavit během několika málo hodin na vysunuté základny, kde se seznámili s neznámým terénem obklopujícím rozptýlená letiště. Obeznamenost s převládajícími podmínkami byla velmi potřebná k přežití.

Při zvyšujícím se tlaku boje bylo uvítáno krátké období špatného počasí, které umožnilo chvilkový oddech pilotů. Když bylo létání z různých důvodů zrušeno a došlo k nucené přestávce mezi bojovými lety, odjížděla většina pilotů JG 54 do pohodlí města Lille.

Stíhací souboje ve španělské občanské válce a počáteční boje v Evropě umožnily Němcům vyzkoušet rozsah bojové taktiky; ta byla jednou z nejdůležitějších pro radikální změny v boji jednomístných stíhaček, vedoucích ke značným výhodám německých pilotů nad zastaralou taktikou RAF. Britští stíhači všeobecně používali ve své době uznávanou formaci do „V“, která měla jak vizuální, tak i manévrovací nevýhody. Britové byli často překvapeni rychlostí, jakou byli Němci schopni změnit sestavu používáním svých vysoce pohyblivých formací „čtyř prstů“.*

Stíhači také procvičovali létání, při kterém se měli vzájemně podporovat, základní roj o čtyřech stíhačích se rozdělila do dvou dvojic. Tuto základní stíhací jednotku tvořil velitel dvojice a jeho číslo.** Jeho povinností bylo hlídat záď letounu jeho vedoucího a nevyhledávat vlastní cíl. Byl to vždy vysoce pohyblivý systém a měl větší výhody než jakákoliv jiná stíhací formace.

Bf 109 měly malou, často podceňovanou výhodu přímého vstřiku paliva do válců motoru. Žádný německý pilot nemusel zápasit s volně se protáčejíci vrtulí po přerušení dodávky paliva, když se s letounem dostali do negativního přetížení, tak jak se to při manévrech stávalo pilotům Spitfirů a Hurricanů. Karburátorový motor

* Britská „V“ formace zahrnovala tři letouny – vedoucí a jeho dvě čísla – které se měly držet těsně u sebe. Piloti byly zcela vytiženi sledováním svých kolegů a nepřítel je často zastihával nepřipravené. Německá formace „čtyř prstů“ byla tvořena dvěma dvojicemi stíhacích letadel, přičemž v boji se dvojice od sebe oddělily a každá mohla manévrovat samostatně. Poznámka redakce

** Čtyřčlenný roj se nazýval *Schwarm*, tříčlenná formace, od níž Němci na rozdíl od Britů upustili, *Kette*, dvojice letadel *Rotte*. Velitel dvojice byl *Rotteführer*, jeho číslu se říkalo *Katchmarek* nebo z angličtiny převzatě *wingman*. Poznámka redakce.

Rolls–Royce Merlin dával pilotům zažít několik nepříjemných chvil, než se obnovila dodávka paliva a opět zabral.

Na druhé straně bojové lety nad Kanálem nutily piloty *Luftwaffe* neustále sledovat spotřebu paliva a opatrně používat páku plynu a udržet si alespoň osmiminutovou rezervu pro boj. Sledování palivoměru nad vodami Kanálu se někdy stalo přímo posedlostí a mnohým z pilotů se rozsvěcovala varovná červená kontrolka palivoměru až ve chvíli, kdy se jim pod křídly objevilo francouzské pobřeží.

Jestliže měl pilot Bf 109 smůlu a musel nad Kanálem letoun na padáku opustit, rychle se musel zbavit padákového postroje a vlézt do jednomístného záchranného člunu nafouknutého stlačeným vzduchem. Člun byl ve složeném stavu uložen pod padákem na sedadle a pilot na něm seděl. Pohodlné uspořádání to zrovna nebylo, zvláště když se jednalo o vysokého muže. Existovalo také nebezpečí pozvolného ucházení vzduchu ze záchranného člunu. Stalo se to alespoň jednomu pilotovi, který musel opustit letoun a gumový člun mu nebyl k ničemu.

Když už byl pilot ve vodě, musel se na hladině udržet pomocí nafouknuté záchranné vesty nebo staršího typu vesty naplněné pokem. K označení polohy piloti používali fluoscenu, chemické látky, která se ve vodě rozpustila a zbarvila ji dozelena nebo dožluta. Zbarvená voda pak upoutala pozornost letounů *Seenotflug Kommando* (záchranná letecká služba) nebo jednoho z přestavěných útočných člunů, na nichž sloužili posádky z řad *Wehrmachtu*, které měly základny na různých místech francouzského pobřeží a zachraňovaly letecké posádky.

Když se pilotovi podařilo opustit letoun, (Bf 109 se normálně potopil asi po pěti minutách) měl šanci zachránit se. Nepřátelské hladinové čluny záchranné služby RAF měly za to, že je slušné zachraňovat i německé stíhací piloty, a tak se několikrát stalo, že obě strany pospíchaly, aby byly u člunu první. V této době však Němci byli k zachraňování pilotů mnohem lépe vybaveni, protože Britové měli k tomuto účelu jen velmi málo člunů. Když byli němečtí letci vyloveni druhou stranou, předpokládalo se, že budou zažívat jen dočasné nepohodlí, protože jejich armáda, která se vbrzku vylodí, je osvobodí. Někdy se stávalo, že i když byl pilot zachráněn plovákovým letounem He 59 záchranné služby, nebyla záruka bezpečného návratu domů. Tyto pomalé dvouplošníky se stávaly lehkými oběťmi stíhačů RAF a později během bitvy byly tyto ambulantní letouny podezřívány, že provádějí průzkumné lety, a Britové je tedy sestřelovali. Na jejich ochranu byl proto nezbytný doprovod Bf 109

Pro JG 54 začalo první střetnutí této bitvy 5. srpna, kdy 1. a 3. letka zaskočila šestici Spitfirů ze 64. perutě nad pobřežím Kentu a v 8.30 dva z nich sestřelila. V tomto celkově krátkém boji byl palbou Spitfiru poškozen jeden Bf 109 a jeho pilot musel po návratu nouzově přistát na pobřeží u Beauvais.

Brzy po poledni odstartovala 1. letka ke druhému bojovému letu, při němž doprovázela Ju 88, které hledaly předem hlášený konvoj. Tato jednotka narazila na Hurricany ze 151. perutě, které zasáhly Bf 109E–4 Oblt. Reinharda „Seppi“ Seilera.

Velitel letky byl palbou Hurricanu zraněn, ale podařilo se mu vrátit na základnu, odkud byl převezen do nemocnice u Calais. Seiler se uzdravil a po skončení hlavních operací nad Kanálem se vrátil k jednotce.

Během nepříjemné nehody při přistání byl v Detmoldu těžce poškozen další Bf 109, zatímco 4. letka dočasně operující z Haamstede v Nizozemsku se stala cílem bombardovacího náletu RAF, při němž byl zničen jeden Bf 109 a dalších pět letounů bylo poškozeno. Při náletu Blenheimů bylo zabito nebo zraněno šest pilotů. Nálet začal během startu Messerschmittů. Tento nezdar způsobil, že letka musela být na dva týdny stažena z bojů.

Takové nálety byly pro JG 54 a ostatní jednotky velkým nebezpečím, protože jednotky 2. taktické skupiny Velitelství bombardovacího letectva RAF dávaly nizozemským letištím přednost. Britové se snažili snížit početní nerovnost před nadcházející německou invazí a perutě lehkých bombardérů Blenheim, létající bez stíhacího doprovodu, měly útočit bez ohledu na ztráty.

8. srpna se do souboje se Spitfiry 41. perutě zapletly části II. a III. skupiny z JG 54. Tohoto dne se nad Kanálem vyvinuly zatím nejtěžší boje. Prvořadým úkolem stíhačů byla ochrana poměrně velké skupiny Ju 87, které měly zaútočit na konvoj v prostoru jižně od ostrova Wight. Úsilí *Luftwaffe* bylo tak velké, že se obráncům zdálo, že začíná nová rozhodující fáze bitvy, a jak se ukázalo, skutečně tomu tak bylo. JG 54 se zúčastnila jako část silného leteckého doprovodu. Souboj se Spitfiry vypukl v poledne. Dva Bf 109, po jednom z každé skupiny, byly poškozeny, ale žádný německý pilot nebyl zraněn.

Během bitvy se počty letuschopných strojů denně měnily, ale 10. srpna měly 2. a 3. letecká armáda ve stavu 702 službyschopných Bf 109, 875 bombardérů tří hlavních typů, 227 Bf 110 a 316 střemhlavých bombardérů. Celkový počet 2 165 letounů byl doplněn průzkumnými stroji. Proti této síle mohlo britské Velitelství stíhacího letectva postavit 235 Hurricanů a Spitfirů perutí 11. skupiny. Tyto počty mohly být zvýšeny podporou 12., 10. a 13. skupiny, které měly ve stavu 323 letounů těchto dvou hlavních typů, které byly k tomuto datu připraveny k boji.

V době, kdy RAF přemísťovala perutě do bojové oblasti, jak bylo diktováno podmínkami, ukázala se během jednoho dne obrovská nerovnost poměru sil. Do těchto počtů nejsou zahrnuty letouny německé 5. letecké armády v Norsku nebo Defianty, Gladiatory, Blenheimy a Fulmary, které se na rozkaz RAF zapojily do boje, ale které se na něm nijak důležitě nepodílely.

Hektický debut JG 54 v bitvě se udál asi dva týdny před těžkým útokem *Luftwaffe* proti RAF, který byl vekolepě nazván *Adlerangriff* – útok orlů. Z německého hlediska to byl skutečný začátek útoků na Británii. Předcházející operace byly považovány za pouhou predehru. Operace byla původně plánována na 10. srpna, ale vzhledem ke špatnému počasí byla o tři dny odložena.

Dále následovala dvoudenní činnost menšího rozsahu, po níž 11. srpna byly z JG 54 vyřazeny další dva Bf 109. Jeden letoun byl zničen v Haamstede, kde byl po vysazení motoru zraněn Lt. Wagner ze 6. letky. Další nehoda se udála v Campaigne, kde při startu došlo ke třiatřicetiprocentnímu poškození druhého letounu, jehož pilot byl nezraněn. Oba letouny startovaly k nebojovým letům. Byla to typická cena za únavu pilotů, kteří se zúčastnili bitvy. Tohoto dne se operačně stíhači soustředili v oblasti Doveru, odkud se před přiletem bombardérů, které měly provést těžký nálet na Portland, pokoušeli vytlačit britské stíhače.

12. srpna, za pěkného počasí, bylo podniknuto několik útoků na britská letiště a radarové základny. *Luftwaffe* ztratila jednatřicet letounů, jeden pilot z JG 54 se stal prvním válečným zajatcem v bitvě o Británii. Oblt. Albrecht „Bonifatius“ Dress byl jedním ze dvou, které III. skupina tohoto dne ztratila. Očití svědci konstatovali, že Dress v blízkosti Margate v Kentu vypadl střemhlav, téměř vertikálně z mraku a stále mířil k zemi. Viděli, jak jeho Bf 109E oblétl komín spalovny skládky odpadků a klesal k Harstdown Hill. Nakonec přistál na břicho v Hengrove.

Svědék přijíždějící k letounu na jízdním kole viděl, jak Dress vystoupil z letounu. Sáhl dozadu za sedačku, odkud vytáhl aktovku, jakou používají atašé, a položil ji na křídlo. Potom uviděl, jak si Dress zapálil cigaretu a vykročil po krátké polní cestičce z pole, kde odpočíval jeho letoun. Dress došel na silnici a tam se zastavil. Brzy se objevil nákladní automobil a štábní vůz, po kterých následovala skupina civilistů přivábená havarovaným Bf 109.

Nadporučík mluvil s důstojníkem RAF, který vše svým kolegům překládal, a přestože svědek nebyl dostatečně blízko, aby vše, co probíhalo mezi oběma muži, zaslechl, zdálo se mu, že Dress připouští, že už má všeho „dost“. Svědkovi se podařilo zahlédnout, že aktovka německého pilota obsahuje krabičku s holením a náhradní oblečení, což mohlo znamenat skepsi k možnosti dostat se po bojovém letu zpět domů. Další malou záhadou tohoto příběhu bylo očividně chybějící poškození Dressova letounu, které by utrpěl v boji; později byl letoun přepraven nákladním transportérem *Queen Mary*, patřícím RAF, do Manstonu, kde byl prohlédnut.

V Guines–Sud se při nehodách zranili Oblt. Schon a Lt. Eberle, ale nejhorší nehoda se tohoto dne přihodila Gefr. Stabnerovi ze III. skupiny. Po tom, co jeho letoun havaroval v kanálu La Manche nebo ve vodách ústí Temže, byl zaznamenán jako nezvěstný, pravděpodobně zabit. Byl prvním z asi deseti pilotů JG 54, které potkal podobný osud.

Zaměstnání Hurricanů a Spitfirů bojem tak, aby byly ničeny v co největších počtech, bylo hlavním úkolem německých stíhacích jednotek, jak jadrně prohlásil Theo Osterkamp, velitel JG 51 a jeden z nejzkušenějších „starých orlů“ stíhacího letectva. Začátkem bitvy svým pilotům řekl: „Naším nepřitelem je britský stíhač. Buďte vychytralí jako liška... trpělivě čekejte... potom bleskově zaútočte a rychle zmizte. Nyní bojujeme proti zvlášť tvrdošíjnému nepříteli. Hodně štěstí v boji proti „lordům“.

Tyto názory předávali svým pilotům všichni velitelé eskader: zničení stíhačů RAF bude však rozhodujícím faktorem. Jestliže by toho bylo dosaženo, bombardéry *Luftwaffe* by mohly zaútočit na své cíle neobtěžovány, a tím by mohly být připraveny podmínky pro německou invazi.

Ale i když němečtí stíhači svému úkolu velmi dobře porozuměli, Britové si rychle uvědomili, že volný lov německých stíhačů bude draze zaplacený. Pouze ničení bombardérů ve větších počtech by mohlo zachránit anglické cíle, zvláště jejich vysunutá letiště, před větším poškozením.

Jakmile začala RAF sestřelovat větší počty bombardérů, *Luftwaffe* byla nucena poskytnout bližší stíhací ochranu velkým formacím Dornierů, Heinkelů a Junkersů. Zároveň celkové zklamání z těžkých Bf 110 v boji stíhače proti stíhači vedlo k ještě větší poptávce po jednomístných letounech, které poskytovaly daleko větší ochranu. Bf 110, které se ukázaly nad Polskem jako velice slibné, nebyly ve Francii ve větších počtech nasazeny a teprve nyní si velení uvědomilo, že tyto těžké letouny nedokáží tak dobře manévrovat, aby unikly pozornosti Spitfirů a Hurricanů. Větší šance měly posádky Bf 110 pouze v případě, kdy se jim podařilo zamířit na cíl příďovou baterii kulometů. Doprovodné Bf 109 se zdály být mnohem vhodnější.

Ale tolik Bf 109 k dispozici jednoduše nebylo, aby dokázaly přiměřeně zvládnout všechny úkoly. Většina z nich místo taktických letů prováděla nad mořem volný lov a tak připravila Brity o mnoho stíhaček. V nejvypjatějších dnech bitvy bylo ve vzduchu dokonce 700 až 800 Bf 109, ke kterým se ještě přidalo 100 až 150 Bf 110. Všechny letouny se seřadily nad Cap Griz Nez a vyhlížely nepřítele. Tyto letouny se objevily na stínítkách britských radarů...

13. srpna konečně začal *Adlertag* (den orlů) a ačkoliv se letouny obou stran zapletly do těžkých bojů, *Luftwaffe* dopadla hůř: k večeru bylo v boji sestřeleno třináct stíhaček, celkově však bylo zničeno čtyřicet letounů. Muži z bombardovacích skupin trochu napravili krivdu svými nálety na letiště, kde bylo zničeno dalších čtyřicet sedm letounů RAF, mezi nimiž byla ale pouze jedna stíhačka.

Úkolem JG 54 během *Adlertagu* bylo poskytnutí blízkého doprovodu Do 17 z KG 3, které měly bombardovat letiště v Rochesteru a v Eastchurch. Při této příležitosti se Bf 109 doprovod bombardérů vydařil. Bombardovací eskadra utrpěla nad Anglií ztrátu pouze dvou letounů. Ale u jiných jednotek zůstávaly ve jmenných seznamech posádek mnohá volná místa. Ve více než 2 000 náletů Němci pokryli příliš široké území a opět bombardovali jen méně důležitá letiště.

S velkými bombardovacími formacemi, které museli chránit, měli němečtí stíhači stále méně a méně příležitostí k volnému stíhání britských stíhaček, ale výškové krytí, které letělo v dohledu posádek bombardérů, se do boje obyčejně dostalo. Stíhací piloti nemohli se svými kamarády z bombardovacích eskader rádiem komunikovat a důrazné rozkazy posádkám nařizovaly, že mají své stíhače sledovat.

Tento způsob létání nepochybně zvýšil morálku, ale zároveň byl velkým zklamáním pro mladé stíhače, toužící po boji.

Výškové formace Bf 109 byly často ve výborné pozici, aby mohly napadnout stíhače RAF, útočící na bombardéry v nižších výškách. Stávalo se však, že dlouhé stoupání vysušilo nádrže Messerschmittů tak, že ve chvíli, kdy spatřily nepřítele, měly už jen velmi krátkou dobu na to, aby jej zaměstnaly, před tím než začala děsivě pomrkávat červená kontrolka paliva. V tu chvíli museli Němci přerušit boj. Na druhé straně stíhací velitelé RAF trpěli stálými obavami z nebezpečí, aby je „Hunové“ nenapadli ze slunce.

Dva dny po neutrálním závěru operace *Adlertag* JG 54 těžce utrpěla a s ní i celá *Luftwaffe*. V nejtěžším souboji, jaký byl dosud vybojován, obránci RAF životně důležitých letišť sestřelili sedmdesát německých letounů proti vlastní ztrátě třiceti čtyř stíhaček. Ani dodatečné posílení 5. leteckou armádou ze Skandinávie nemohlo obránce zaplavit nepoměrem letounů v poměru dvacet ku jednomu.

Bylo to prvně ze tří případů, kdy eskadra ztratila během jednoho dne čtyři piloty. 15. srpna ráno se němečtí stíhači střetli s Hurricany a v odpoledním svípu společně s JG 26, JG 51 a JG 52 se Bf 109 z JG 54 objevily při doprovodu bombardérů na doverskou úžinou. Fw. Schnaar a Lt. Gerlach, oba z 2. letky, se společně zapletli do souboje se Spitfiry z 266. a s Hurricany ze 615. peruti. Schnaarovi se podařilo opatrně doletět s těžce poškozeným letounem do Francie, ale v Courtrai smrtelně havaroval, zatímco Gerlach byl po pádu svého letounu do vod Kanálu označen za nezvěstného.

Nad Kanálem byl ztracen také Uffz. Hautkappe a Uffz. Niedermaier skončil svůj bojový let nad jižním okrajem Londýna. Po souboji s britskými stíhači jeho Bf 109E-4 havaroval v Cranbrooku v Kentu.

3. letka ztratila 16. srpna Fw. Knedlera, jehož Bf 109 spadl do moře. Přestože Knedler byl jedinou obětí, kterou 16. srpna eskadra utrpěla, byly odepsány dva další Bf 109 a třetí byl poškozen. Ve všech třech případech byli piloti nezraněni. Byly to Spitfiry 54. peruti, které při střetnutí ve 12.45 způsobily Knedlerův odchod. Messerschmitty, doprovázející Dornieri z KG 2, musely tuto jednotku celou cestu přes Kanál bránit. Sestřeleny byly také tři Dornieri Do 17 Z, ale JG 54 se nepodařilo dobýt ani jediného vítězství nad touto perutí Spitfirů. Běžný zkušební let, při kterém měl být přeložen jeden letoun 7. letky z letiště Guines–Sud, skončil havárií, při které byl Bf 109 úplně zničen. Pro JG 54 končil den špatně.

17. srpna došlo k pozoruhodnému utišení bojů. I přes krásné počasí *Luftwaffe* nevzlétla. Stíhači RAF hlídkující nad loďnými konvoji se nesetkali se žádnými nepřátelskými letouny. Byl to však pravý opak toho, co se událo následujícího dne.

18. srpna Němci provedli tři těžké nálety na jižní Anglii. Výsledkem boje byly oboustranné těžké ztráty (jednasedmdesát německých letounů a sedmadvacet britských stíhaček zničených nebo poškozených). JG 54 se účastnila dvou operací, k první startovala ve 13.30 a ke třetí v pozdním odpolední. Současně s útoky na

Kenley byl poslán velký počet letounů do sektoru základny Biggin Hill. K doprovodu šedesáti He 111 z KG 1 bylo vyčleněno asi čtyřicet Messerschmittů JG 54. He 111 provedly učebnicový nálet, nepřátelští stíhači sice zasáhli, ale žádné ztráty na letounech nebo posádkách před dosažením cíle způsobeny nebyly. Z výšky 4 000 – 5 000 metrů začaly Heinkely bombardovat stíhací základnu v Kentu. Většina bombardovacích posádek jen stěží uvěřila svému štěstí.

Přestože britští stíhači nezasáhli, mnoho pum bylo špatně zaměřených a explodovalo v lese, obklopujícím letiště, nebo zasáhlo jeho plochu místo budov, na které měly posádky mířit. A tak vzhledem k množství pum a okolnostem, bylo náletem způsobeno jen velmi malé poškození. KG 1 měl štěstí i při často nebezpečném letu k pobřeží. Jeden He 111 byl sestřelen a jeden byl poškozen. Na palubě tohoto letounu byl také zabit jeden člen posádky.

Při této příležitosti, kdy doprovod JG 54 hlídal bombardéry, utrpěla eskadra poškození tří letounů bez zranění svých pilotů. Dva z těchto strojů patřily II. skupině, které byly v Lissingenu na hony vzdáleny od hlavní válečné oblasti. Oba Bf 109 byly poškozeny shozenými pumami osamělého Blenheima prolétávajícího nad letištěm. Další poškození utrpěl letoun 7. letky startující z letiště Guines–West. Neoperační nehody byly všudypřítomným nebezpečím.

Když se stalo zřejmým, že operace *Adlertag*, kterou mělo být dosaženo letecké nadřazenosti, zklamala, pokusil se Herman Göring svalit vinu za její nezdar na stíhače. Bezohledně pominul skutečnost, že odpovědnost padá přímo na něj a na jeho místní velitele. Přestože jeho ukázka uraženosti uváděla podřízené do rozpaků, dokázal nakonec říšský maršál obrátit zlost ve svůj prospěch. Jeho pohled, že stíhací jednotky nebyly vedeny dostatečně „agresivně“, měl za následek, že bylo vystřídáno několik velitelů eskader mladými jednotlivci, kteří pravděpodobně nějakým zázrakem uspějí. A tak Martin Mettig (bylo mu tehdy třicet sedm let) předal velení JG 54 do rukou Hannese Trautlofta, který v tuto dobu sloužil u JG 51. Ve svých dvaceti osmi letech byl jedním z nejzkušenějších stíhacích velitelů, jaké *Luftwaffe* měla.

S čerstvou krví ve velení stíhacích skupin byl iniciován přesun jednotek jednomístných stíhacích letounů pod velení 2. letecké armády v Pas de Calais. 3. letecká armáda zodpovídala za bombardovací operace. Němečtí velitelé věřili, že takto budou mít stíhači mnohem více svobody a zničí stíhače RAF. Ale rozkazy o ochraně bombardérů zůstávaly v platnosti a vzhledem ke skutečnosti, že se schopnost stíhačů nezvýšila, objevilo se mnoho otázek, jak dosáhnout hlavního úkolu. Nikdo nedokázal uspokojivě odpovědět.

Dokonce i když špatné počasí přinutilo 19. srpna snížit operace bombardérů, 2. velitelství stíhacího letectva vyslalo stíhací hlídky, které se měly pokusit vyhledávat nepřátelské stíhače. Během bitvy tato činnost pokračovala, ale němečtí stíhači, přestože byli objeveni, byli často britskými stíhacími letouny úplně přehlíženi. To

často vedlo ke zmatení a zklamání některých pilotů, zvláště těch mladých, kteří si mysleli, že když se letouny RAF neobjevují, znamená to, že bylo dosaženo kriticky nízkého stavu Spitfirů a Hurricanů.

Šlo pochopitelně o zcela chybný pohled. Reakce nepřítele na těžký nálet *Luftwaffe* dostatečně ukázala, že RAF přesně ví, co má dělat...

S vědomím, že jakékoliv období nevlídného počasí dává nepříteli příležitost k reorganizaci své prořídle obrany, byli Němci nuceni udržovat tlak malými skupinami bombardérů a dokonce i jednomístnými stroji. Když to bylo možné, byly tyto útoky Brity napadány, ve všech případech letěly tyto letouny bez doprovodu. Nicméně stíhací eskadry držely pohotovost a pokračovaly v pravidelných místních letech. 21. srpna došlo u JG 54 k dalším dvěma nehodám, piloti však zranění nebyli.

Během tohoto období, kdy *Luftwaffe* podněcovala několik změn základen stíhačů a bombardérů operujících ve Francii, přemístila se část II./JG 54 do Xafféwilliers. Další letoun eskadry ztratila 24. srpna. Tentokrát to bylo Arado Ar 96, jeden z několika pomocných a kurýrních letounů, který používala většina bojových jednotek. Po odletu do Schipolu bylo Arado zničeno v průběhu náletu bombardérů RAF na toto letiště.

Trautloftovo jmenování velitelem eskadry se uskutečnilo 25. srpna. V této době už měla JG 54 šest pilotů zabitých, nezvěstných nebo sestřelených nad Anglií a v zajetí. V průběhu bitvy se uzavřely vody Kanálu nad vraky havarovaných Bf 109 a jejich piloty, z nichž někteří byli prohlášeni za „nezvěstné v boji“. Tento osud také čekal na mnoho pilotů RAF, jejichž pohled na Kanál byl mnohem laskavější. Věděli, tak jako většina britského obyvatelstva, že přírodní vodní překážka mezi Francií a Anglií slouží v roce 1940 stejným způsobem jako příkop kolem starověkého hradu...

Byl to Hannes Trautloft, který dal JG 54 její slavný název v podobě označení zeleného srdce, jež poprvé použil ve Španělsku. Zatímco každá stíhací skupina strávila dlouhou dobu praxe v používání barevných označení a často i emblémů jednotlivých letek na svých Bf 109, srdcový marking se až do konce velkých denních operací nad Anglií objevoval jen zřídka. Podle některých zdrojů tak mělo být označeno jen několik letounů a to ještě těsně před opuštěním pobřeží Kanálu. Zdá se být logické, že Trautloft tak označil alespoň letouny, se kterými sám létal. Teprve až později začala být JG 54 známá jako *Jagdgeschwader Grünherz*.

Během bitvy o Británii JG 54 a ostatní jednotky přijaly místně nastříkanou kamufláž letounů, která značně zvyšovala možnosti přežití pilotů. Piloti ocenili, že rozmazané barevné skvrny dávají v boji výhodu. Takto kamuflovaný Bf 109, který byl z výšky pozorován nad anglickými poli, silnicemi a řekami nebo nízko nad Kanálem, mohl způsobit chvilkové zaváhání britského stíhacího pilota. V době, kdy letoun rozpoznal, mohlo už být pro něj pozdě. Předtím už bylo omylem sestřeleno několik vlastních letounů, ale každá strana si byla jista, že v jejich zaměřovačích se objevili nepřátelé. Život a smrt oddělovalo pouze několik vteřin.

Adlerangriff pokračoval a Němcům se zdálo, že stíhací perutě RAF mají stále dostatek letounů. Britové ale na situaci pohlíželi se zvyšujícím se zoufalstvím, zvláště na ztráty pilotů. Posádkám německých bombardérů se však síla nepřítele zdála být víc než dostačující.

Mladí letci z bombardovacího letectva si kladli otázku, jestli už RAF utrpěla skutečně tak bolestné ztráty, protože jejich bombardéry se stále vracely proděravěny projektily kulometů hnědozelených stíhaček s markingem „pavího“ oka, které je často nutily předčasně se zbavit pum a zrušit formaci. Stávalo se běžnou věcí, že se bombardéry vracely s mrtvými nebo zraněnými členy posádek a samotné letouny byly poškozeny palbou nepřítele. Pumy a cokoliv jiného bylo vzhledem k odlehčení letounu odhozeno přes to, že ještě nedosáhly cíle. Potom následoval nervy drásající návrat v malé výšce nad vodami Kanálu s plynovými pákami až nadoraz, aby se dostaly z ohnivé stěny, vytvořené palbou kulometů Spitfirů a Hurricanů, která se zdála být až na několik výjimek všude kolem nich. Jedním z největších problémů německých stíhačů bylo, že nemohli být všude, přestože své bombardéry chránili jak mohli.

Ačkoliv obranná výzbroj základních typů bombardérů *Luftwaffe* byla od začátku války zvyšována, kulometná střeliště v Ju 88, Do 17/215 a He 111 byla stále vyzbrojena slabě. Většina z nich byla vyzbrojena jednou ručně ovládanou zbraní. V letounech převládala výzbroj lehkých kulometů ráže 7,9 mm, které byly k obraně letounu zcela nevhodné. Jestliže britští stíhači zachytili osamělý bombardér, jeho osud byl pravděpodobně zpečetěn.

Bombardovací letouny s tak slabou výzbrojí se proto musely za každou cenu držet ve formaci a palbou svých kulometů vytvořit vzájemnou obranu. Ale pod neustálými útoky stíhačů vystoupila přirozená lidská tendence uhnout před nebezpečím. Jestliže výsledkem palby stíhače bylo poškození bombardéru, bylo pochopitelné, že posádka obrátila k domovu. Jednotlivé posádky však musely mít na své straně notnou dávku štěstí, aby se osamoceny dokázaly vrátit. Velké množství posádek z 2. světové války zjistilo, že jejich záchrana závisí na dobré stíhací ochraně.

Pod Trautloftovým velením pokračovala JG 54 po zbytek srpna v únavném boji proti RAF. Nejzkušenější piloti vedli každou ze tří skupiny: von Bonin (I. skupina), Hrabak (II. skupina) a Hptm. Fritz Ultsch převzal 10. července III. skupinu. Mezi veliteli letek JG 54 byli během bitvy Hans Philipp (4. letka), Hans Schmoller-Haldy (3. letka) a Ekkehard Bob (9. letka).

25. srpna zahynul ve svém Bf 109 v souboji se Spitfir 54. peruti Oblt. Held. P/O Gray z malé vzdálenosti na Heldův letoun vypálil a ten zřejmě dopadl na zem v St. Nicholas ve Wade. *Luftwaffe* opět udeřila na letiště 11. skupiny a prvořadým úkolem stíhačů byla ochrana formací bombardérů. Kromě jednoho Bf 109, který 26. srpna utrpěl lehčí poškození, JG 54 unikla z dalšího kola nepřijemných doprovodných povinností beze ztrát.

Mezi 28. a 29. srpnem došlo k dalším nehodám, jejichž výsledkem bylo poškození menšího rozsahu, které se obešlo bez zranění. Vedle dalšího bombardování britských letišť provedla *Luftwaffe* několik stíhacích letů, které sledovaly své vlastní cíle. 28. srpna během jednoho letu ztratila JG 54 dva piloty. Uffz. Kleeman z II. skupiny spadl do vod Kanálu. Trochu větší štěstí měl Fw. Schottle z I. skupiny, přestože výsledek vyšel pro eskadru nastejno. Schottle byl napaden a sestřelen S/L Denholmem ze 603. perutě v oblasti Dungenessu. Byl to dost pozdní let, souboj se udál kolem čtvrt na osm večer.

S ochromeným letounem se Schottle pokusil o nouzové přistání, ale nevšiml si drátů vysokého napětí natažených přes pole, které si vybral. Jeho Messerschmitt do nich vlétl, vzápětí začal hořet a dopadl na zem. Pilotovi se z něj podařilo šťastně vylézt a byl zajat.

Přestože mnoho operací proti Anglii bylo v těchto celkově pěkných letních dnech zrušeno, podařilo se Němcům dosáhnout příležitostných úspěchů. Jedna z takových příležitostí se naskytla 30. srpna v době, kdy v sektoru základen stíhacího letectva byli Britové poraženi mnohem hůř než si Němci uvědomili. Po tomto boji Göring mylně předpokládal, že už je zbytečné provádět další nálety, společně s Hitlerem věřil, že Londýn nabízí mnohem zajímavější cíle. Akce by měly být nyní zaměřeny na místa s mnohem vážnějšími následky pro obránce.

Pro JG 54 začal tento den špatně. V boji se srazily a havarovaly dva Bf 109. Tohoto rána vyslala *Luftwaffe* tři silné skupiny bombardérů, které letěly v samostatných vlnách. Načasování útoků dávalo obráncům jen krátký čas na oddech. Mezi doprovodnými Bf 109E-4 letěly stroje pilotované Lt. R. Zieglerem a Oblt. Hansem Rothem z II./JG 54. Oba se dostali do souboje s letouny RAF a navzájem se sobě ztratili. V 11.55 oba Bf 109 rychle přerušily boj a spirálou z něj v různých oblastech hrabství Surrey zmizely. Jak Zieglerovi, tak i Rothovi se podařilo z letounů vyskočit. První letoun dopadl na zem v Chelshamu a druhý v Oxtedu.

Dá se předpokládat, že se kolize přihodila ve chvíli, kdy Ziegler a Roth stříleli na letoun P/O D. N. O. Jenkinse z 253. perutě a potom na samotného pilota, když se na padáku zachraňoval. Jeho Hurricane po sestřelení havaroval v 11.20 v Redhillu a jeho pilot byl podle očitého svědka „zabit nepřátelskými stíhači“.

V průběhu dne si také trochu zahrál osud. Náhlý výpadek proudu oslepil všechny jihovýchodní radarové základny. Biggin Hill, který byl nejdůležitější leteckou základnou v sektoru 11. skupiny, jež pečlivě plánovala vytvoření obranného řetězu, nemohl být včas varován před útokem jedné letky Ju 88. Po proniknutí nad ústí Temže pod příkrovem ranní mlhy se bombardéry, chráněny stíhači z JG 54, otočily k jihu a v několika minutách se objevily nad Biggin Hillem.

Ze svých Bf 109 piloti pozorovali, jak Ju 88 shazují svůj pumový náklad na hangáry a budovy dílen Biggin Hillu. Exploze úplně zničily hlavní telefonní kabel,

a tak byla základna odříznuta od okolního světa. Zabily nebo zranily šedesát pět lidí. Nálet vyřadil základnu z boje; její perutě byly dočasně přeloženy na základnu Hornchurch. Stejného dne vydal Hitler rozkaz k těžkým náletům *Luftwaffe* na Londýn. Pár Němců si uvědomilo, že několik dalších náletů jako ten, kterým utrpěl Biggin Hill, může být téměř osudných.

Začátkem září stíhací letectvo pokračovalo v lovu „Indiánů“,^{*} přičemž musela létat nad Kanálem. Na druhé straně je třeba stíhačům prominout úvahy, že jejich úsilí z minulých dnů bylo konečně něco platné. 1. září Trautloft vedl svou eskadru ve spolupráci s JG 52 a JG 53, k doprovodu osmnácti Heinkelů He 111 z II/KG 1, které měly instrukce bombardovat doky v Tilbury. Během náletu se nesetkaly s jedinou britskou stíhačkou a po návratu jejich hlášení znělo takto: „Slabý odpor nepřátelských stíhačů byl lehce odražen vlastním doprovodem“.

Navzdory tomu III. skupina z JG 54 ztratila Oblt. Stangla, který se zřejmě srazil buď s německým nebo britským letounem a byl nucen přistát v Ashfordu v Kentu, kde byl zajat. Žádný z letounů KG 1 nebyl ztracen, přestože dva stroje byly zasaženy palbou britských stíhaček. V této době bombardéry opět zaútočily na sektor britských základen. Výsledkem byly přibližně stejné ztráty: čtrnáct letounů *Luftwaffe* a patnáct strojů RAF.

Nebezpečí kolizí ve středních výškách piloty neustále pronásledovalo. 2. září ztratila II./JG 54 Oblt. Elsinga a Uffz. Faruendorfta, jejichž letouny se při seřazování nad Calais srazily. Oba piloti zahynuli.

Včetně těchto prvních obětí ztratila eskadra během prvních devíti dnů září nejméně dvanáct pilotů. Mezi nimi byli Fritz Ultsch, velitel III. skupiny, který byl zabit, když byl 5. září jeho letoun nad Essexem sestřelen Hurricany 17. peruti. 5. září bylo nejhorším dnem v celém boji o Kanál. Hptm. Scholtz, který tehdy vedl 7. letku, převzal velení nad III. skupinou.

Ztráta pěti Bf 109, která následovala brzy po ztrátě čtyř letounů, které se nevrátily 2. září, byla hořkou ukázkou nicotnosti Hitlerovy hry. Během jednoho týdne se dostali tři piloti do zajetí, dva byli zachráněni z vln Kanálu, ale zbytek byl buď zabit nebo nezvěstný.

Relativně vysoký počet britských stíhačů se 6. září objevil na francouzské straně kanálu La Manche a JG 54 se s nimi tohoto dne utkala. Spitfiry a Bf 109 se nad Kanálem pustily do souboje a P/O J. R. Caister ze 603. perutě z Hornchurchu měl tolik smůly, že sklouzl do zaměřovače Hubertuse von Bonina. Poškozený Spitfire ztratil rychlost a odpadl. Nad Francií si Caister vyhlédl vhodné pole a s letounem na břicho přistál.

Po vyproštění z kabiny svého letounu byl v jídelně Campagne–les–Guines pilot JG 54 pohoštěn a představen veliteli skupiny, který ho sestřelil. Caister byl převezen do zajateckého tábora a jeho letoun, se kterým přistál velmi blízko Campagne, byl

^{*} Kódové označení stíhacích letadel RAF. Poznámka redakce.

v letištních dílnách opraven a přestříkán německým markingem. Obě strany používaly k vyzkoušení ukořistěné letouny, které pilotům umožnily prohlédnout si detaily nejnovějších modifikací, popřípadě si těmito nejnovějšími letouny svých protivníků zalétat. Byla to neocenitelná pomoc zvyšující bojovou taktiku, která potom byla proti těmto letounům použita.

Jak září pokročilo, stalo se zřejmé, že operace proti Anglii mohou pro *Luftwaffe* přinést další ztráty; Hitler odsunul operaci *Seelöwe** na neurčito a bylo rozhodnuto vystřídat jednotlivé skupiny z hlavní bojové oblasti. Piloti byli unaveni a začaly se množit případy kanálové nemoci. Nemoc se projevovala chronickými stresovými symptomy, které byly výsledkem únavy. Tyto stavy vedly k břišním křečím a zvracení, nechutenství a k extrémní popudlivosti. Bylo také zřejmé, že překročit tento limit by dokázalo jen velmi málo pilotů.

27. září, v půlce týdne, se do Jeveru přesunula I./JG 54, která měla více ztrát, ačkoliv v poslední době, kdy došlo ke snížení počtu bojových operací, se zároveň i ztráty snížily. Jednou z obětí byl Fw. Fritz Schwaser ze 7. letky. Jeho příběh z 9. října může posloužit jako dokument stylu boje oněch dní.

Spitfire z 222 peruti, pilotovaný F/O Thomasem, mu prostrřel olejový chladič, načež se motor Bf 109 okamžitě zastavil. Schweser neměl jinou volbu než s Bf 109 přistát a za chvíli jeho letoun narazil na travnatý povrch pole Meridian Hunt Farm, západně od Hawkinge.

Bylo 16.00, když se jeho poskakující Bf 109 zastavil. Schweser, poněkud otřesený po úderu do hlavy, který utřil během přistání na nerovném poli, z letounu posléze vyskočil a v obavách pohlédl k farmě, odkud se ze všech stran sbíhali k letounu zemědělstí dělníci a vojáci. Rychle otevřel kohout přívodu paliva, benzinem polil mapy a ostatní písennosti, poodstoupil a třesoucíma se rukama rozžehl zápalku. Ve vteřině se benzin vznítil a Bf 109 zachvátily plameny.

Schweser, stojící v bezpečné vzdálenosti od požáru, zvedl bílý kapesník a začal jím nad hlavou mávat. Nemohl si nevšimnout Spitfira, který nad ním zlověstně kroužil a jehož pilot F/O Thomas později hlásil, že byl svědkem celého incidentu. Osobně by nedokázal německého pilota, který právě přistál, napadnout. Místo toho provedl „victory roll“ (vítězný výkrut) k potěše civilistů a odletěl. Schweser byl zajat. Zároveň si uvědomoval, že jeho letoun už nepříteli neposkytne žádné pro něj užitečné informace.

9. října ztratila JG 54 ještě jednoho pilota, kterým byl Lt. Eberle z 9. letky, zabitý v souboji s britskými stíhači. 11. října ztratil štáb eskadry z II. skupiny Lt. Malischweskiho, který byl sestřelen v souboji s 92. perutí. Malischweskiho Bf 109 sestřelil F/Lt Tuck a německý pilot byl nezraněn zajat. 13. října ztratila 7. letka Lt. Behense, který zmizel v Kanálu.

Nyní, když už nedoprovázela velké formace bombardérů, se stíhací letectvo vrátilo k volnému stíhání, které může být označeno jako nestálé. Některé dny byly

* Invaze do Velké Británie. Poznámka redakce.

skutečně špatné, s deštěm a mlhou, snižující počty letů na minimum a zvyšující nebezpečí ztrát při nehodách. Proti Londýnu a ostatním britským městům byly nyní vedeny těžké noční nálety.

Aby byl udržen tlak na nepřítele během dne, začaly se provádět operace stíhacích bombardérů. 20. října obránci zpozorovali velké formace, jejichž doprovod se pohyboval ve zvlášť velké výšce, a stíhačům RAF byl vyhlášen poplach. Takové operační lety však přicházely německé stíhače velmi draho; tohoto dne se nevrátilo čtrnáct letounů. Mezi ztrátami byl i Fw. Ibura z 9./JG 54, kterého sestřelil F/L McKeller ze 605. peruti. Iburova letecká havárie skončila v 10.20, když jeho Bf 109E-4 dosedl v New Romney na zem a pilot byl zajat.

Během boje o Kanál doplňovací výcviková jednotka udržovala příliv nových pilotů do bojových skupin, které utrpěly ztráty. Nebylo nic zvláštního, když docházelo k nehodám a občas i ke katastrofám jako třeba k takové, která se udála 24. října. Po startu z Bergenu k běžnému cvičnému letu s Bf 109E-1 havaroval Fw. Brixel a zabil se.

Následujícího dne rozšířil seznam zajatých pilotů JG 54 Oblt. Schypek z 5. letky, který byl nad Anglií sestřelen během stíhacího-bombardovacího útoku. Dopadl na pobřeží Lydd v Kentu v místě, které se příštího dne stalo důvěrně známým i Arno Zimmermannovi ze 7. letky. Jeho v boji poškozený Bf 109E-1 sklouzl na tutéž sluncem ozářenou pláž v Lydd.

Zimmermann se tak stal posledním pilotem JG 54, který se stal nechtěným hostem Britů během bitvy o Británii. Datem 31. října RAF Bitvu o Británii uzavírá. Toto zároveň osvětluje velice sníženou činnost *Luftwaffe* proti britským ostrovům ve srovnání s počty letů během letních týdnů. Utrpěné ztráty 104 zničených a dvacet čtyř poškozených letounů byly velmi vysoké.

Společně s dalšími jednotkami JG 54 frontu u Kanálu opustila; podle německých záznamů dosáhla každá stíhací skupina v bitvě o Británii průměrně padesáti pěti jistých vítězství, což se shoduje se ztrátami RAF. Kombinované skóre pro III./JG 54 bylo například šedesát sedm sestřelů. Několik málo účastníků, kteří bitvu přežili, potřebovali připomenout, jak to byla tvrdá práce anebo kolik hodin musel průměrně strávit pilot letky v nepohodlné kabině Bf 109; Hannes Trautloft, který si vedl během léta deník zjistil, že přeletěl Kanál La Manche více než 100krát.

Unaveni a snad i zmateni výsledkem války proti Anglii, která ve své podstatě skončila, se piloti JG 54 začali vracet do Nizozemska a Německa k odpočinku a znovunabytí sil. Pro některé z nich ještě operace nad Kanálem neskončily a byl jen krátký čas na to, aby se vzpomínali, a co bylo nejsmutnější, aby vzpomínali na ztráty dobrých přátel a kamarádů. Osud stovek stíhacích pilotů, kteří se nevrátili na své základny ve Francii, byl zpočátku neznámý, ačkoliv Červený kříž v Ženevě poskytl německým úřadům jména těch pilotů, kteří byli zajati.

Bylo však zcela nemožné s určitostí prohlásit, že piloti, kteří byli zaznamenáni jako nezvěstní, byli zabiti, když nebylo nalezeno ani tělo nebo sestřelený letoun, ačkoliv jejich smrt byla předpokladem velmi realistickým. Z velké části záleželo na okolnostech a místě, kde se havárie udála. Podle generála ubytovací správy *Luftwaffe* ztratily stíhací jednotky během srpna 177 a během září 187 Bf 109. Dalších jednačtyřicet letounů bylo poškozeno.

Týmy specialistů RAF prohlédly všechna známá místa havárií válečných letounů za účelem odstranění všech lidských pozůstatků. Největší část vraků byla rozmontována a odvezena k důkladnější prohlídce nebo byla prostě sešrotována. Se zvyšujícími se počty německých letounů, které byly nad Anglií sestřeleny nebo nouzově přistály, bylo v jihovýchodní Anglii zřejmě největší vrakoviště.

I když byla většina letounů sešrotována, aby bylo možno použít materiál z nich získaný, některé méně poškozené stroje byly vystaveny v různých částech země ke zvýšení finančního fondu formou občanských úpisů na nákup letounů pro RAF. Jiné letouny *Luftwaffe* podnikly svou nejdélší cestu po moři, aby byly ve Spojených státech vyzkoušeny nebo podobně jako v Británii vystaveny.

Od konce války bylo odkryto kolem 1 940 míst, kde havarovaly letouny. Postaraly se o to skupiny leteckých archeologů a muzejí, které poskytly důkaz přesného místa posledního odpočinku německého pilota a jeho letounu. Nejtěžší havárie se udály při pádu letounů do Kanálu La Manche, kde má své hroby mnoho pilotů obou bojujících stran.

Stíhací letectvo, které znatelně vyrostlo v době míru a v *Legii Condor*, kde mnoho příslušníků okusilo první boj až v roce 1940, bylo stále blízce spojeno s organizacemi, ve kterých vzniklo mnoho pevných přátelství. Většina starších pilotů, zvláště těch, kteří stoupali po žebříčku hodností a veleli letkám a skupinám, o sobě věděla a v době bojů u Kanálu byla ve spojení a probírala taktiku nebo si vzájemně vyměňovala zkušenosti s kolegy a kamarády ve zbrani. S příchodem podzimu bylo těchto výměnných posezení stále méně a méně a převládala předtucha o pravděpodobném osudu pilotů, které naposledy viděli padat nad Anglií nebo hrůzostrašně mizet ve vlnách Kanálu, který je odděloval od jejich protivníků.

Velitel letky Oblt. Hans Schmoller–Haldy zažil zvlášť politováníhodné vyčerpání během letních bojů. Ve své 3. letce měl dvanáct pilotů. Z původního personálu, mezi kterým byli i Uffz. Kranz, Uffz. Windisch, Fw. Knedler a poručíci Witt a Angeli nyní zůstal on sám, Oblt. Kinzinger a Ofw. Knippscheer.

Přežívající piloti provedli poslední bojový let bitvy své letky 23. září v 10.00. V tu dobu už byli pouze – Schmoller–Haldy, Kinzinger a Knippscheer. Aby zabezpečili let celého roje čtyř letounů, připojil se k trojici veteránů mladý pilot a celá skupina odstartovala k volnému stíhání.

Během letu v 3 000 metrech v blízkosti Ramsgate byly Messerschmitty napadeny Spitfiry z 92. peruti a Knippscheer byl v plamenech sestřelen. V 10.20 jeho le-

toun havaroval u Barham v Kentu. Když Bf 109 palbu opětovaly, bylo pro ně malou náplastí, že jeden z nich zasáhl letoun pilotovaný P/O Pattinsonem. Pilot RAF se zasaženým stehem se pokusil o nouzové přistání, při němž letoun rozbil. Havárii však přežil.

Tohoto večera velitel letky a jeho čísla opustili Campagne a zamířili do Wilhelmshavenu. Po přistání byl Schmoller-Haldy dotázán, kde je zbytek pilotů letky. Odpověď byla pro vyděšeného staršího plukovníka, který velel na základně Wilhelmshaven, velmi úsečná.

„Pane, z původní letky zůstali pouze dva piloti a čekají před vaší kanceláří. Zbytek je buď zabit, utopený v Kanálu, nebo v britských zajateckých táborech“.

Je známo, že v bitvě bylo sestřeleno alespoň 35 pilotů JG 54, z nichž třináct bylo zajato po nouzovém přistání v Anglii nebo po seskoku z letounů na špatné straně Kanálu. Německé zdroje uvádějí, že celkově došlo ke ztrátě čtyřiceti tří pilotů, z nichž bylo osmnáct zabito v boji, dva se zabili při nehodách, třináct bylo nezvěstných a deset pilotů bylo zajato.

V rozporu s Göringovou tirádou proti nedostatku odvahy na vrcholu bitvy bylo mnoho stíhacích pilotů za vynikající boj v operacích na frontě u Kanálu vyznamenáno. Rytířský kříž obdrželi tito piloti JG 54: Dietrich Hrabak za šestnáct vítězství (24. října), Hans Philipp za svých dvacet vítězství (4. listopadu) a Arnold Lignitz (8. listopadu).

Němečtí stíhači neměli proč se stydět za výsledek bitvy o Británii; uvědomili si to, co i ti ostatní za 2. světové války a v jiných válkách, a sice že je mimořádně těžké silou zakončit bitvu použitím samotného letectva. V neprospěch útočníků hrálo několik faktorů. Celkem rychle ztratili iniciativu a poskytli obráncům čas, aby se zorganizovali a vyzbrojili. Bez jakékoliv účasti pozemních sil, rozdělujících jejich úsilí, mohla být britská obrana velice pružná; v krátké době dokázala změnit místo a zapojit se do boje, zatímco Němci museli ke svým cílům létat po úzkých a známých trasách.

Luftwaffe také zjistila, že její bombardéry jsou zcela nevhodné k úkolu zničit obranu Anglie tak, aby měla německá invaze úspěch. Pumový náklad bombardérů byl příliš malý, bombardéry byly příliš slabě defenzivně chráněny proti útokům britských stíhačů a důležitost jejich prvořadých cílů nebyla dost důrazně stanovena. Vedle toho při několika příležitostech, když už bylo dosaženo úspěchu, bylo bombardovací letectvo špatně využito. K cíli se blížilo velmi vysoko, bylo příliš pomalé a svazovalo volnost stíhačů, kteří mohli útočit na své vlastní cíle.

I kdyby byli později Němci neudělali chybu, že se zaměřili na Londýn, i kdyby bombardovací eskadry den za dnem rozbíjely britská letiště a radarové základny, i tak by byly jejich ztráty děsivé, protože obránci měli jen malé problémy se strategickým umístěním svých stíhačů. RAF a USAAF později zjistily, že není možné

nadlouho maskovat cíle bombardování. Německá politika, která rozšířila nebo také povýšila běžné bombardování na teror, při němž se doufalo, že RAF bude tápat v nejistotě, bylo pouhým plýtváním pum. Jediné, čeho bylo dosaženo, bylo nepatrné snížení ztrát posádek v určitých dnech bitvy. Tento způsob boje Němcům nemohl přinést úspěch.

Dalším faktorem ve výsledku bitvy o Británii byl nedostatek Hitlerovy odvahy v samotném začátku bitvy. Předtím, než *Luftwaffe* začala útočit, upnul svou mysl k velkému křížáckému tažení proti bolševismu. Mnozí věří, že Hitlerovi vězela v hlavě víc tato záležitost než podrobení si Británie v roce 1940. Stále uvažoval nad podmínkami provedení invaze a čas rychle ubíhal. Není nic nemožného zamyslet se, proč bylo vojenské dobytí Británie pozastaveno nebo od něj bylo upuštěno. Německý vůdce se zřejmě obával, že na britské půdě by bylo vázáno a v boji zabito příliš mnoho vojáků, které potřeboval při napadení Ruska.

III. BALKÁNSKÉ NEDOROZUMĚNÍ

Herman Göring, který souhlasil s politikou pokračování noční bombardovací ofenzivy proti Anglii, vydal na podzim 1940 rozkaz, že všechny stíhací eskadry vyčlení jednu letku, která projde výcvikem v roli stíhacích bombardérů. Takové bojové lety přes Kanál rozšíří během denních hodin aktivitu *Luftwaffe*. Byla to dominanta, která měla nepřítele rozzuřit. Říšský maršál byl nepochybně inspirován častými okázalými bojovými lety proti Anglii, které od července prováděla 210. zkušební skupina (EPR 210) s Bf 109 v roli síhacích bombardérů.

Avšak EPR 210 létala hlavně s Bf 110, byla úplně odlišná a mnohem specializovanější než pravidelné jednotky. Myšlenka stíhacích–bombardovacích náleťů se s velkým nadšením u stíhacích eskader nesetkala; piloti všeobecně věřili, že letové charakteristiky Bf 109, když bude přetížen pumami, utrpí. O přesném zamíření pum měli jen nepatrné znalosti a navíc neměli žádnou speciální výzbroj, určenou pro stíhací letouny, která by práci usnadňovala. Navíc ti, kteří už bojovali proti RAF, věděli, že budou mít jen malou naději přežít, když budou nad Anglií zaskočení s neodhozenými pumami.

Nicméně bylo několik Bf 109E upraveno k nesení jedné pumy SC 250 o váze 250 kg pod trupem. A jak bylo standardní praxí v *Luftwaffe*, byla tato modifikace označena identifikační příponou určení. Z těchto Bf 109E–4 se po modifikaci k nesení pum staly Bf 109E–4/B.

JG 54 a ostatním stíhacím eskadrám takto bylo uloženo provádět útoky jako stíhací bombardéry, přičemž musely být chráněny silným doprovodem, čímž snižovaly jeho možnosti ve volném stíhání. Zhoršující se počasí nabízelo i určitý stupeň ochrany před obránci, jejichž síla a možnosti byly od 1. listopadu více než dostačující. Samotná 11. skupina RAF měla k dispozici dvacet sedm stíhacích perutí, jejichž výzbroj sestávala z Hurricanů a Spitfirů.

Dalších dvanáct perutí měla ve stavu 10. skupina a ve 12. skupině bylo dalších šestnáct perutí, z nichž každá měla ve výzbroji Blenheimy, které navíc doplňovaly Beaufightery. V neposlední řadě bylo pod kontrolou 13. skupiny v severní Anglii dalších patnáct stíhacích perutí. Jedna z nich, 263. peruť, tehdy létala s dálkovými stíhacími bombardéry Whirlwind.



Mezi stíhací piloty, kteří tvořili základ *Luftwaffe* během celé války, patřil i Hubert „Hubs“ Mutherich, který je zde vyfotografován 6. srpna 1941 po obdržení Rytířského kříže. Velitel 5./JG 54 Mutherich sestřelil osm britských, dva jugoslávské a dvacet sedm ruských letounů. Všechny sestřely jsou zaznamenány na směrovce jeho Bf 109F, „černá 10“. Když byl 9. září 1941 zabit, jeho celkový počet sestřelů činil čtyřicet tři letouny. Byl jedním z nejúspěšnějších velitelů letek JG 54. Předtím sloužil u 1./JG 77.



Po zabrání Rakouska v roce 1938 byly rakouské vzdušné síly pohlceny *Luftwaffe*. Mezi letouny, které německé letectvo zařadilo do své služby, bylo i několik Fiatů CR.32, zde v barvách Lvů z Aspernu. V roce 1939 byla tato jednotka označena I./JG 138, ze ní se stala I./JG 76 a posléze II./JG 54. (*J. Ethel*)



Ke konci období třicátých let byl nejrozšířenějším stíhacím typem *Luftwaffe* Heinkel He 51, kterému se přihodila nehoda. Havarovaný letoun na fotografii zřejmě sloužil u I./JG 70. (*Peter Petrick*)



Snímek z války v Polsku, kde se několik německých pilotů stalo hvězdami. Tam otevřely Bf 109D-1 své vítězné skóre. Zde je obrázek „Žluté 2“, pravděpodobně z 9./JG 76, ve dvoučlenné formaci. Budoucí JG 54 v Polsku sestřelila dvanáct letounů. (Petrick)



Pilot JG 76 studuje mapu operační oblasti před startem s „Bílou 2“. Fotografie zřejmě pochází z doby krátce po vyhlášení války v Evropě a obrázek ukazuje svědomitost, s jakou se piloti obou stran připravovali k bojovým letům.



Bf 109D-1 představovaly novou generaci německých stíhacích letounů. *(Ethel)*

Skromě motoricky vybavené a vyzbrojené Bf 109D měly v *Luftwaffe* relativně krátkou dobu služby. Několik letounů verze „C“ bylo posláno do Španělska, kde byly tyto letouny vyzkoušeny v bojových podmínkách. Tento Bf 109D-1 se spirálou na vrtulovém kuželu a vlajčkou na stožáru antény byl v roce 1939 částí I./JG 21. *(Bundesarchiv)*





Neobvyklá kamufláž použitá na Bf 109E-1 ze štábní letky I./JG 54 ve Friedrichshafenu v roce 1939. K přetření tmavého nátěru bylo zřejmě použito světlejší smývatelné barvy. Tento letoun se nejspíš zúčastnil taktického cvičení.



Přestože byl *Sitzkrieg* oběma stranami dodržován, nervy pilotů byly napjaty a docházelo k nehodám a obětem. Mezi nimi bylo několik pilotů z JG 76, kteří přistáli na opačné straně fronty. V prosinci 1939 nouzově přistál Bf 109E výrobního čísla 1251 jižně od Lucemburku a po prohlédnutí odborníky francouzského letectva byl vystaven v obchodním domě na Champs d'Élysées ke zvýšení příspěvků na francouzské letectvo. (via M. Payne)



Tento Bf 109 z I./JG 54 přistál 30. 5. 1940 za večerního šera na letišti Orconte, západně od St. Dizier. Pilot ke svému zklamání zjistil, že je letiště stále obsazeno Francouzi. Pro letové zkoušky bylo na letoun nastříkáno francouzské výsostné označení. (*M. Payne*)



Bez pancéřového skla a bez silnějšího rámování pilotní kabiny nabízel pilotovi Bf 109D výborný výhled. Mechanici zkoušejí motor Jumo, zatímco zbrojři doplňují střelivo. Spirála na vrtulovém kuželu byla v barvě letky, v tomto případě žlutá. (*Bundesarchiv*)



Na snímku pocházejícím z května 1940 postávají mechanici před letounem adjutanta skupiny ze štábní letky II./JG 54. Dobře je na snímku vidět vnější zpětné zrcátko nad krytem kabiny. (Crow)

Dělostřelecký dalekohled ve společnosti Bf 109E z 2. letky JG 21 (později 8./JG 54) na letišti ve Francii. Číslo nastříkané vpředu na krytu motoru je pouze jedním z mnoha příkladů nestandardního označení letounů u JG 54.





Bf 109E „červená 7“, patřící II. skupině, po nouzovém přistání ve Francii v roce 1940. (*M. Payne*)



Bf 109E „Černá 4“ z II./JG 54 čeká na dunách nizozemského pobřeží na havarijní skupinu, která jej odveze k opravě. (*E. J. Creek*)



Z tohoto snímku je vidět, že Spojenci nebyli jediní, kteří zkoušeli stíhací letouny používané protivníkem. Vedle částečně přikrytého Bf 109 z I./JG 54 na letišti Campagne-Le-Guines stojí Spitfire I ze 603. perutě donucený k přistání Hubertusem von Boninem. (Alois Riebl)



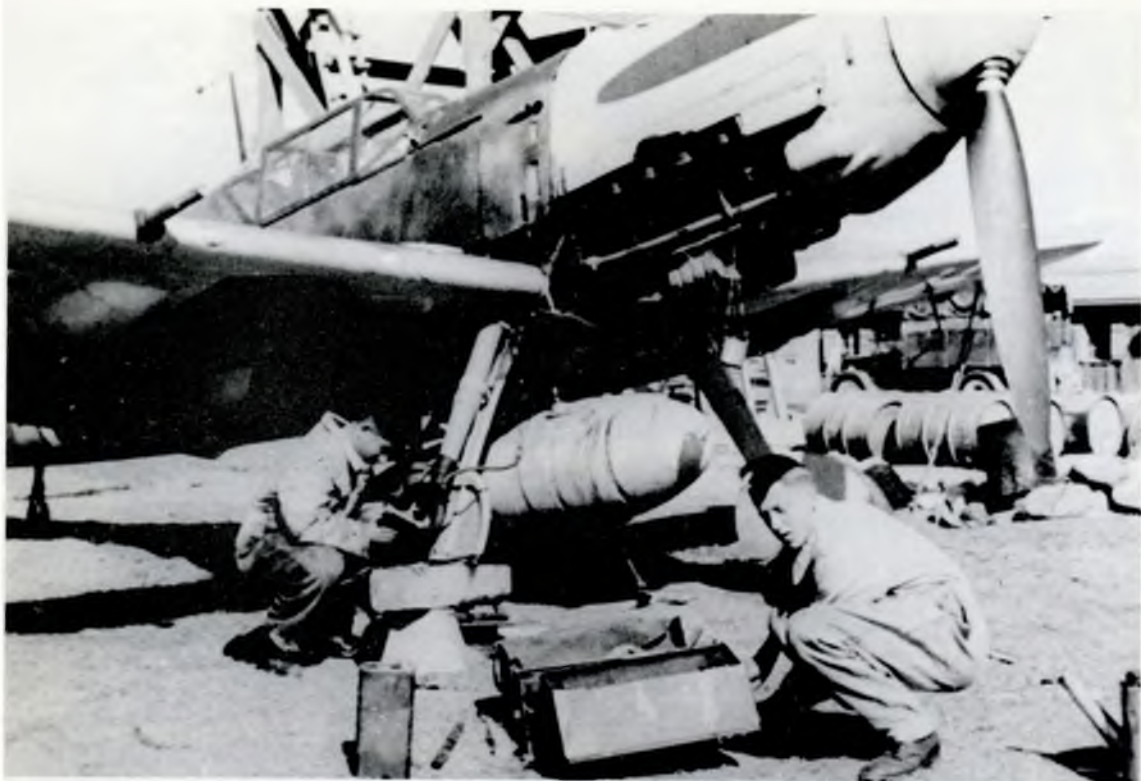
Posledním pilotem JG 54 ztraceným v boji během hlavního období bitvy o Británii byl Lt. Arno Zimmermann, který byl nucen 27. října nouzově přistát na prosluněné pláži v Lydd v Kentu. *Luftwaffe* mezi jednotlivými fázemi bitvy rozdíl nedělala, ale zhoršující se počasí a odvolání invazních jednotek nevyhnutelně ukončilo nejvýznamnější operace proti Velké Británii.



Když JG 54 vstoupila v srpnu 1940 do bitvy o Británii, první ztrátou eskadry se stal Oblt. Albrecht Dress, jehož skvrnitý Bf 109E nouzově přistál v Hengrove v Kentu. Už na začátku bitvy začala JG 54 používat barvy, jimiž se snižovala viditelnost světle modré barvy na bocích trupů Bf 109. (*D. G. Collyer*)



Ofw. Kless z II./JG 54 se v roce 1940 z Bf 109E-3 „Černá 4“ směje do objektivu fotoaparátu. (*Robertson*)



Několik Bf 109E bylo upraveno do role stíhacích bombardérů. Závěsník ETC 500 tohoto E-7/U-2 byl schopen nést buď pumu nebo přidavnou palivovou nádrž. Na tomto snímku pozemní personál provádí výměnu kol podvozku. *(Petrick)*



V týlu *Luftwaffe* cvičila nové piloty. Uffz. Hans Hermann z E-letky JG 54 je na tomto snímku zachycen v Bf 109E-1 v Neukuhrenu (dnes Svetlogorsk) ve Východním Prusku během června 1941. *(Crow)*



Známý snímek letounů II./JG 54 údajně pořízený po vpádu do Ruska. Více než osmnácti Bf 109E ale viditelně chybějí žluté identifikační doplňky označující službu na východní frontě. Tato skutečnost – a přítomnost strojů JG 77 stojících v pozadí – ukazuje, že snímek byl pořízen dříve, pravděpodobně během pozdějšího období balkánské kampaně. Snímek zřejmě pochází z letiště Zemlin-Bělehrad, odkud byly letouny JG 54 a JG 77 přemístěny k přípravě operace *Barbarossa*. (via Hans Obert)



Když zima na přelomu 1940 snížila v severní Evropě válečnou intenzitu, začal se Hitler připravovat na přepadení Ruska. Předtím však musela *Luftwaffe* pomoci okupovat Jugoslávii. Po skončení další bleskové kampaně předala JG 54 mnoho ze svých Bf 109E JG 77 a náhradou dostala nejnovější Bf 109F. Na tomto snímku se piloti těší ještě před začátkem operace *Barbarossa* z krásného jarního počasí. Za nimi stojící Bf 109E „Černá 10“ z 2. letky má označení II. skupiny a osobní označení se jménem „LILLO“, které je napsáno pod kabinou. Černý trojúhelník na letounu v pozadí označuje bitevní jednotku, pravděpodobně SG.2. (E. J. Creek)



Rozmístěna na okraji polského letiště se JG 54 připravuje na podporu bombardovacích jednotek *Luftwaffe* na začátku ruské kampaně v červnu 1941. Stále ještě vyzbrojena Bf 109E v brzké době eskadra obdrží větší množství Bf 109F a prvních modelů verze G. (*Bundesarchiv*)



Lt. Heindl z II./JG 54 pilotuje nad východní frontou stíhací bombardér Bf 109E-7. Za pozornost stojí původní kamufláž letounu, která prostupuje přes vodou smyvatelný nátěr kapotáže motoru. (*Petrick*)



Venkovská idylka ve Windau (lotyšský Ventspils) zachycuje Bf 109F „Bílá 2“ z E-letky během přestávky mezi létáním. Dřevěné desky pomáhaly udržet směr při vyjíždění ze stojánky. Zdá se, že vepřík je se životem na letišti spokojen, přestože jej čeká kuchyňský hrnec! (Petrick)



Velitel 1. letecké armády pro operaci *Barbarossa* generálplukovník Alfred Keller provádí inspekci frontových jednotek, aby si udělal obraz o tom, jakou podporu může *Luftwaffe* armádě poskytnout. Po vystoupení z transportního He 111 se Keller setkal s důstojníky II./JG 54, mezi nimiž byl i Hannes Trautloft. (Petrick)



Čtveřice „expertů“ JG 54. (Zleva doprava) Dieter Hrabak, Hans Phillip, Gotthard Handrick a Joachim Pohns. *(Petrick)*



Hannes Trautloft, muž nejvíce zodpovědný za první bojové úspěchy JG 54. Na snímku v jednom ze svých osobních Bf 109.



Jakýkoliv delší let do vnitrozemí Ruska přinášel problém s doletem jednomotorových stíhacích letounů. K běžnému nebezpečí války přibývalo riziko nedostatku paliva. To se přihodilo 30. března 1942 jednomu pilotovi z 8. letky z Romanova, jemuž zimní sněh poskytl něco jako podušku. Pilotem tohoto Bf 109F „Černá 1“ byl buď Erwin Leykauf nebo Rudolf Patzak. *(Crow)*

Silné německé bombardovací letectvo zůstávalo pod velením 2., 3. a 5. letecké armády a během kruté zimy 1940 – 1941 provádělo noční nálety. Ačkoliv se při náletech bombardovací eskadry střídaly, bylo to denní stíhací letectvo, jehož lety byly drasticky sníženy. Když byly velké denní nálety bombardérů na Anglii zastaveny, nebyly žádné další požadavky na doprovody stíhačů a po 1. listopadu, přestože zde zůstávalo celkově dvacet šest skupin, mnoho z nich dostalo rozkaz nebo jej dostanou, k přesunu na východ.

Jak už bylo předtím zmíněno, větší část JG 54 odletěla na letiště v jižním Nizozemsku. Výjimkou byla III. skupina, která zůstala v severní Francii. Všechny skupiny, včetně pilotů z operační výcvikové jednotky, musely dodat piloty pro další operace nad Kanálem během těchto posledních dvou měsíců 1940.

2. listopadu byla v průběhu dne nad anglickým pobřežím ve výšce 10 000 metrů pronásledována jedna dvojice Bf 109 ze II. skupiny osamělým Spitfirem ze 41. peruti. V následujícím souboji byl sestřelen Lt. Otto Gothe ze 4. letky, jehož letoun se zřítil v blízkosti Dungenessu; předpokládá se, že ho sestřelil Spitfire pilotovaný F/O E. P. Wellsem.

II. skupina nárokovala sestřelení dvou letounů (Hurricany). Postarali se o to Oblt. Philipp a jeden vrchní šikovatel, který měl během letu funkci čísla. Celkově však skončil tento den pro německé stíhače špatně. Během soubojů přišli o pět Bf 109 včetně pilotů, kteří byli buď zabiti nebo zraněni. Stíhací jednotky obou stran trpěly počtem nehod, ale žádní stíhači RAF nebyli hlášeni, že by zahynuli v boji.

V tomto období došlo vzhledem ke špatnému počasí k velkému snížení bojových operací. Stíhací, bombardovací a letouny pobřežního letectva RAF, a s nimi i letouny *Luftwaffe* létaly pod ochranou mraků. A tak mohl tento malý počet letounů vyhledat přirozenou ochranu, jestliže byl nepřítel ve vzduchu. Bylo to období, kdy v určitý den probíhala ve vzduchu střetnutí většího rázu a vzápětí, během dvaceti čtyř hodin, poklesla letecká aktivita na nulu.

Vedle nyní běžné výměny pilotů v skupinách frontové linie, kteří doplňovali ztráty, došlo v listopadu k jedné změně ve velitelské funkci JG 54. 4. listopadu vystřídal Arnolda Legnitze ve velení III. skupiny Hptm. Scholz.

Se základnami, které ani nebyly potenciálními cíli, ukrytými v mlze, bylo pro *Luftwaffe* nesmyslné riskovat v tomto špatném počasí ztrátu pilotů i letounů. V tomto období boje u Kanálu La Manche, věřilo pouze několik bojových velitelů, že Němci mohou malým počtem útoků Britům způsobit svými nálety podle taktiky „hit and run“ (udeř a uteč) velké nepříjemnosti. Ale rozkazy jsou rozkazy...

Odvětná kampaň britského bombardovacího letectva, které mělo k dispozici nevelké množství zastarávajících letounů, nesníženě pokračovala, měla však vytrvat až do konce války. 6. listopadu zaútočila typicky malá skupina šesti Blenheimů bez stíhacího doprovodu na přístavní zařízení v severovýchodním Německu. Dalších



Capitano Furio Niclot z italského letectva před jedním Bf 109E z II./JG 54. Obrázek zřejmě pochází z Francie těsně po italském vyhlášení války Spojencům. (*E. J. Creek*)



Když vstoupily do služby Bf 109E, *Luftwaffe* získala prvotřídní stíhací letoun, který byl na začátku války schopen porazit jakéhokoliv protivníka. Bf 109E-1 v nejrozšířenější předválečné tmavě zelené kamufláži sloužily během předválečného cvičení na vysunutých letištích u I./JG 76. (*J. W. Crow*)

šest zaútočilo na podobný cíl, letiště Haamstede. Výsledek těchto operací měl v tomto období typické zakončení. Ze dvanácti letounů, které odstartovaly, deset strojů selhalo. Jeden ze zbývajících letounů pronásledovala III./JG 54 a Gefr. Anton Wubke jej okamžitě sestřelil.

Dalšího úspěchu proti RAF dosáhli stíhači s emblémem zeleného srdce 8. listopadu, kdy Fw. Wilhelm Schillin ze III. skupiny sestřelil u Bergenu britského Blenheima. 9. listopadu se nevrátil z průzkumného letu PRU (průzkumný) Spitfire, který byl nárokován (trochu optimisticky) jako oběť Oblt. Eckerleho ze II. skupiny. Zkušený Eckerle, který létal proti Anglii i se stíhacím bombardérem, se v tomto období zúčastnil i několika takových akcí. 10. listopadu se více akcí zúčastnila i III. skupina. V jedné z nich sestřelil Fw. Zweigart v blízkosti De Kooy, které bylo sekundárním letištěm JG 54, Blenheima 114. peruti.

Aby se střemhlavé bombardovací eskadry odvážněji vrátily k útokům na Anglii, dalo nejvyšší velení stíhacím jednotkám stálý těžký úkol: chránit zranitelné střemhlavé bombardéry, které se mohly stát snadnou kořistí britských stíhačů. 11. listopadu byla JG 54 částí silného doprovodu Ju 87 ze StG 1.

Během počáteční fáze bitvy o Británii přitahovaly Ju 87 britské stíhače jako magnet a ani tentokrát to nebylo výjimkou. Větší letecké střetnutí vzniklo ve chvíli, kdy Hurricany zaútočily na *Stuky*, zatímco piloti Bf 109 měli plné ruce práce s dotírajícími Spitfiry. Ve společnosti s JG 3, 51 a 53 byla zatažena do boje i jednotka *Grünherz*, v níž Oblt. Hans Ekkehard Bob sestřelil Spitfira. V tomto boji neztratila JG 54 ani jeden letoun.

14. listopadu nárokoval Hans Philipp sestřelení Hurricana, ale 15. listopadem pro JG 54 skončilo období bez obětí. Tohoto dne byl Hurricany 605. peruti zaskočen Ofw. Paul Hier ze 4. letky a po krátkém boji byl sestřelen do moře v blízkosti Shoeburyness. Jeho Bf 109 byl jedním ze čtyř, které byly tohoto dne sestřeleny, ostatní letouny patřily JG 2 a JG 26.

Po bojových ztrátách utrpěných v několika dnech podzimu se ztrátami z léta 1940 JG 54 a ostatní stíhací skupiny zjistily, že akce stíhacích bombardérů jsou velice nebezpečným podnikem. Zasaženo bylo množství cílů včetně lodí, ale rozsah škod způsobených nepříteli nemohl nikdy vyrovnat ztráty výborně vycvičených pilotů. Z pohledu velitelství *Luftwaffe* však tyto útoky vázaly značný počet stíhačů RAF, a tak válka proti Británii neustále pokračovala.

17. listopadu se JG 54 opět zapletla do souboje se Spitfiry, které se pokoušely zaskočit Bf 109 ze slunce. Německé vrchní krytí nepřitele včas zpozorovalo a střemhlav na něj zaútočilo. V následujícím souboji jak Spitfiry tak i Bf 109 po sobě pálily, došlo k obětem na obou stranách. Němečtí stíhači si nakonec uvědomili, že bude daleko lepší, když přeruší boj a zamíří k domovu.

Výsledkem šarvátky byly tři ztráty formace *Grünherz*, mezi nimiž byli Oblt. Rolff von Aspern, velitel 5./JG 54. Jako nezvěstný byl dále hlášený Ofw. Wilhelm Donnin-

ger, další příslušník 5. letky. Třetí Bf 109 byl poškozen při nouzovém přistání, když pilot z 2. letky bez paliva letoun posadil na zem v blízkosti Ostend.

18. listopadu se nad Kanálem téměř nic neudálo, ale při nouzovém přistání v Langeoog se zranil Uffz. Hans-Helmut Habermehl z 1. letky. Jeho letoun byl prakticky odepsán, protože byl téměř z osmdesáti procent zničen.

V posledních týdnech roku 1940 a na začátku 1941 podnikla *Luftwaffe* za Kanál jen velmi málo stíhacích a bombardovacích letů, během kterých se jen zřídka setkala s RAF. Přestože takto proběhlo několik klidných dnů a některé operace byly zrušeny, letouny musely být stále ve vzduchu zkoušeny, zvláště když byly po opravách.

Takové lety většinou končily bez problémů, proto bylo vždy zklamáním, když byl při nepodařeném přistání nějaký Bf 109 poškozen, ale nepříteli nebylo ani vidět, ani slyšet. V mnoha případech nehoda ublížila jen pilotově pyšce. Jedna taková nehoda se udála 20. listopadu, kdy Bf 109E-1 utrpěl během přistání v Jeveru desetiprocentní poškození. V následujících dnech (22. – 23. listopadu) musela 5. letka ohlásit podobné nehody, kdy opět v Jeveru byly poškozeny dva letouny.

Daleko větší ztrátu utrpěla 23. listopadu II./JG 54. Ogefr. Simon Helmberger byl zaznamenán jako nezvěstný po divokém souboji s několika perutěmi RAF. Další Bf 109 JG 54 byl poškozen soustředěnou palbou britských stíhaček, jejímž výsledkem bylo nouzové přistání v Ostend.

Méně nebezpečný souboj se pro JG 54 udál v posledním týdnu listopadu. Časné vyhlášení poplachu ráno 25. listopadu přivedlo Uffz. Albrechta do kontaktu s Hampdenem ze 49. perutě, jenž se vracel z nočního bombardování. Britský letoun byl sestřelen nad nizozemským územím u St. Maartenvlotbrug, posádka byla zajata. 1. prosince proběhlo událo další nouzové přistání, tentokrát to byl Bf 109 ze 2. letky.

Trvale špatné počasí nyní umožnilo, aby si němečtí stíhači odpočinuli, personálu JG 54 bylo souzeno dva týdny omezeného létání, pravidelné hlídky se však prováděly dál. Toto období proběhlo bez jakýchkoliv hlášení o úspěších proti RAF nebo o jakýchkoliv obětech. Průzkumné lety a bojové lety, při nichž se ukrývali v mracích, přicházely pro bombardovací jednotky denně a přestože bylo odlétáno i několik letů volného stíhání, zúčastnilo se jich jen velmi málo Messerschmittů od *Grünherz*.

Výpady britských bombardérů pokračovaly a na nizozemských základnách stíhací eskadry byly vyhlášovány poplachy, ale žádné hlášení o úspěšném napadení bombardérů vyplněno koncem listopadu nebylo. Jedna z velkých částí nevyhnutelných neoperačních nehod se 22. prosince přihodila Uffz. Bauchovi ze III. skupiny, který se při nevydařeném nouzovém přistání zranil. Jeho letoun byl úplně zničen. Na Štědrý den utrpěla JG 54, jak se všeobecně věřilo, poslední ztrátu roku 1940, kdy let prováděný Fw. Wernerem Krugerem od E-letky skončil katastrofou. Krugerův Bf 109E v Cazeaux vrazil do země a pilot se zabil.

Období klidných Vánoc oznámilo skutečný konec pro přelety Kanálu k denním operacím *Luftwaffe* a pro stíhače JG 54 zvláště, dlouhá vyčerpávající válka proti

Anglii skončila. Od nynějška se boje zúčastní pouze skupiny vyzbrojené jednomotorovými letouny nesoucími pumy, které budou létat bez stíhacího doprovodu. Tyto útoky však byly příliš malé, aby RAF vyvíjela úsilí, zachytit dva nebo tři Bf 109. Tyto letouny nalétávaly nízko a rychle. Podlétávaly „radarový deštník“, a proto bylo velmi těžké je zachytit, přičemž způsobovaly rozsáhlá poškození. Žádné však nemohlo být rozhodující, aby odstrašilo Brity pokračovat ve válce, ale nepříjemnost náletů byla považována za způsob, jak protivníkovi ukázat, že boj pokračuje.

V zimě 1940 – 1941 německý noční *Blitz* zintenzivněl a *Luftwaffe* napadla Londýn, Liverpool, Coventry, Manchester a dlouhý seznam jiných měst. Útoky na tato města trvaly až do jara 1941, v tuto dobu zůstaly stíhací eskadry na západní frontě, protože musely zápasit s britskými stíhacími svípy nad Francií a nad ostatními obsazenými zeměmi. Po tom, kdy RAF zkonsolidovala svou sílu, připravila svou vlastní dlouhodobou ofenzivu proti cílům v okupované Evropě. Během mnoha letů byly zdánlivě doprovázeny bombardéry, ale hlavním cílem bylo vyprovokovat německé stíhače k soubojům, taktika velmi podobná té, kterou v roce 1940 používala *Luftwaffe* v bitvě o Británii. Cena byla pro obě strany velmi vysoká, jak na straně pilotů, tak i letounů.

Nová válečná fronta

Od I./JG 54 se základnou v Jeveru na německém pobřeží Severního moře byl jeden roj z každé letky dočasně přeložen pod velení místní JG 1, která na oplátku dostávala své rozkazy z leteckého velitelství Holland. JG 54 vyslala své odloučené skupiny do Wesermünde, Westerland (Sylt) a Groningen v Nizozemsku. Tyto skupiny odletěly na svá působiště během posledních týdnů října 1940. Od 3. prosince se stal novým domovem pro II. skupinu Delmenhorst, zatímco III. skupina, která také strávila určitý čas obranou Nizozemska, uprázdnila 4. prosince Guines a vrátila se na německou půdu a obsadila letiště v Dortmundu. Zůstala zde až do 15. ledna 1941.

Klid, vzdálený rušnému podzimu a zimě 1940 – 1941, umožnil trochu oddechu od operačního létání a většina personálu odjela. Piloti spokojeně užívali zařízení v Kitzbühlu, kde na sjezdovkách uplatňovali svou zkušenost a energii.

Mezi novou krví, která se v tuto dobu dostavila do JG 54 byl Wolfgang Späte. Po tom, co si před válkou vydobyl záviděníhodnou pověst pilota větroňů, Späte strávil začátek války jako pilot průzkumných letounů. 1. ledna se připojil k 5. letce a do podzimu tohoto roku v ní vyrostl do velitelské funkce. V tomto období byl přeložen do Rechlinu, kde byl zapojen do programu vývoje raketové stíhačky Me 163. Následně však bude sloužit u *Grünherz*.

Zimní přestávka skončila 15. ledna, kdy přišly rozkazy o přeložení větší části JG 54 do Le Mans. Štáb eskadry s II. a III. skupinou zůstaly ve Francii asi dva

měsíce a jejich Bf 109 používaly jako svou předsunutou základnu Cherbourg. Podle instrukcí měly bránit oblast Normandie proti vpádům RAF. Eskadra však zjistila jen nepatrnou aktivitu nepřítele, a tak bylo toto velmi cenné období využito k dalšímu bojovému výcviku, zvláště nových pilotů.

Stíhací piloti, zařazení do operační JG 54, shledali, i když ještě vojenské letectvo nemělo desetileté trvání, že se zde s úctou chovají tradice a dodržují obřady. Tyto tradice byly z velké části zděděny od stíhacích jednotek, které tak dobře bojovaly během 1. světové války a daly světu jméno Manfreda von Richthofena, který byl od té doby neoddiskutovatelně nejlepším válečným pilotem, a v roce 1940 k němu *Luftwaffe* stále vzhlížela. Zatímco uctívala jména a hrdinské činy pilotů, kteří bojovali ve „Velké válce“, přijala *Luftwaffe* doslova královské označení, krásné uniformy, odznaky a vyznamenání a působivý, povzbudivý systém vojenských hodností a čestných titulů, které později zvětšily jména některých nejslavnějších německých válečníků.

Vše bylo zaštitěno teutonskými tradicemi a věrností Hitlerovi a ideálům nacistického učení. To poslední však ve stíhacích jednotkách příliš zjevné nebylo. Piloti se všeobecně více zajímali o současné události, týkající se létání a spravování operačních jednotek, když se však přesto o takových věcech diskutovalo, byly často probírány povrchně až neuctivě. Zdálo se, že válka, kterou Němci začali, pro ně pokračovala dobře. Někteří piloti probírali důsledky nebo se snažili předpovědět budoucnost. Politická rozhodnutí byla zpravidla na okraji zájmu operačních jednotek, protože letce hlavně zajímala jejich každodenní existence.

Začátkem roku 1941 měla už JG 54 značné bojové zkušenosti. Počáteční válečné úspěchy však byly tlumeny zhoubnými operacemi nad Kanálem La Manche. Nebylo jiné možnosti než se se vším smířit; boj, ať už byl jeho výsledek jakýkoliv, byl neocenitelnou zkušeností. Neustále představoval množství příhod piloty osobně prožitých, které byly předávány nově příchozím, jež měli nastoupit na místa padlých.

Mezi dodržovanými obřady u stíhacích jednotek *Luftwaffe*, při vítání nové krve do hierarchie jednotky, bylo „pasování“, během něhož byli všichni noví piloti se šátkem kolem krku při večeři představeni veliteli eskadry. Pro mladé muže to byla nezapomenutelná příležitost, kterou byli nadšeni a naplněni úctou. Tento silný *Esprit de Corps* – *duch jednotky* byl zaveden všemi bojujícími stíhacími jednotkami, ale zvláště se se vši vážností dodržoval u *Grünherz* Hannese Trutlofta.

Jakékoliv spekulace, které vedli piloti JG 54 o tom, kde začne příští válka, skončily se zprávami o odvážném vzdoru Jugoslávie proti Hitlerovi. 26. března po oznámení, že země vyhlásila Německu nepřátelství a celá monarchie se postavila na stranu Britů, Jugoslávie náhle reprezentovala potenciálně nebezpečnou hrozbu na jižním křídle Německa, která mohla ohrozit bezprostřední napadení Sovětského svazu. Jestliže by se Spojenci pokusili otevřít ofenzivní operace z jugoslávského

území, Německo by se dostalo pod tlak v době, kdy by to bylo pro ně nevýhodné. V důsledku toho, pod směrnici č. 25, vydal Hitler návrh k podrobení Jugoslávie a Řecka a v důsledku toho dostala 29. března JG 54 rozkaz k odletu do Rakouska, kde se měla připravit na operace na Balkáně.

Při letu nad Alpami udělaly Bf 109 JG 54 zastávku k doplnění paliva v Salcburku a potom pokračovaly v letu do Parndorfu a Grazu. Pozemní personál mezitím podnikl únavnou 1 630 km dlouhou cestu, aby byl připraven na předsunutých letištích v době příletu stíhačů. Během prvního týdne dubna měla začít nová série operačních letů.

Mechanici a jejich výzbroj přijeli skutečně včas. Letci a ostatní pozemní personál žasli nad schopnostmi řidičů nákladních automobilů jednotky, kteří přivezli jejich životně důležitý materiál navzdory těžkostem, které je potkaly na špatných silnicích a při dlouhých vzdálenostech od jejich původního působiště. Jejich příjezd byl téměř na hodinu přesný. Přestože bitvy nevyhrávají řidiči nákladních automobilů, JG 54 a ostatní jednotky *Luftwaffe* bojující vysoce mobilní válku by byli v obrovském tlaku, jestliže by se tito muži rádně nevěnovali svým povinnostem.

Pokud měl být dodržen Hitlerův plán vpádu do Ruska s datem 22. června, musela být balkánská invaze provedena včas; přes bulharské údolí Struma ji začaly tankové jednotky 12. armády. Do Jugoslávie měla německá armáda proniknout třemi směry, které byly zaměřeny na obsazení měst Skoplje, Bitol a Strumica, což znamenalo vrazit klín na severu, ve střední Jugoslávii a na jihu. Úkolem *Luftwaffe* byla neutralizace letišť, vojenských zařízení a linií komunikací na podporu *Wehrmachtu*.

4. letecká armáda pod velením Gen.Ob. Lohra převzala odpovědnost za řízení operací. Byly mu podřízeny dvě letecká velitelství a VIII. letecký sbor. Účast JG 54 byla rozdělena mezi letecké velitelství Graz, II. skupina přešla pod velení velitele StG 3 s výjimkou 4. letky, která létala s I./JG 27. Tyto stíhací jednotky podporovaly Ju 87 štábu StG 3 a II./StG 77. Všechny tyto bojové jednotky měly základnu v Grazu.

III./JG 54 a 4. letka přešly pod letecké velitelství Arad, pod velení velitele StG 77 se základnou v Aradu v Rumunsku. Tato divize měla víc stíhaček než střemhlavých bombardérů. Bf 109E z JG 54 byly seskupeny k štábu a dále tam byly dvě skupiny JG 77 a Bf 110 z I./JG 26. Zatímco obě skupiny Bf 109 a Bf 110 JG 77 měly provádět své vlastní bojové úkoly, Bf 109E JG 54 byly v první řadě zodpovědné za ochranu *Stuk*, jednotky štábu a dvou skupin StG 77, které také létaly s Ju 87 B, před útoky nepřátelských stíhačů.

Protivníky Němců byla sbírka stíhacích letounů patřících k *Jugoslovensko kraljevsko ratno vazduhoplovstvo* (JKRV), mezi kterými byly přesně ty stejné typy Messerschmittů Me-109E (Jugoslávci své letouny označovali Me-109 na rozdíl od německých strojů označovaných Bf 109), které používala *Luftwaffe*. Jugoslávie

udělala před válkou velký pokrok v modernizaci svého letectva zakoupením výzbroje ze zahraničí a začátkem výroby domácích typů.

Jugoslávii měly bránit jedna stíhací a dvě smíšené letecké brigády, jejichž výzbroj se skládala z asi šedesáti Me-109, třiceti osmi Hurricanů Mk.I, třiceti Hawker Fury a několika málo Rogožarski IK-3 a Ikarus IK-2. Tyto dva poslední typy domácí konstrukce už byly moderními jednoplošnými stíhačkami, které se velice podobaly britskému Hurricanu, měly výborné letové vlastnosti a jejich výkony byly na úrovni. Starším z obou typů byl IK-2. Byl to velmi obratný hornoplošník, ale vzhledem k malému množství těchto letounů by dokázal jen stěží bránit své území před přesilou Bf 109.

6. dubna v časných ranních hodinách útoky střemhlavých bombardérů, které byly dobře chráněny stíhači, otevřely jako už několikrát předtím stejné divadlobleskové války. Prvními nepřátelskými letouny, se kterými se *Luftwaffe* setkala ve vzdušném boji, byly stíhačky Fury. Tyto zastaralé dvouplošné stíhačky mohly udělat jen velmi málo proti přesile Messerschmittů a odvážní obránci utrpěli těžké ztráty. Ostatní letouny byly zničeny při hloubkových útocích *Luftwaffe* na jugoslávská letiště, při nichž bylo také zničeno nevelké množství bombardérů, které mělo JKRK v dispozici.

Obráncům se podařilo zničit malý počet německých letounů, ale samotní Jugoslávci rychle zjistili, že jsou v zoufalé tísní. Současně s podporou útoků armády na taktické cíle prováděla 4. letecká armáda masové nálety na Bělehrad. Obrana však překvapena nebyla, a tak čtyřtřicet stíhaček, Me-109 a IK-3, které byly nejmodernějšími stíhacími letouny jugoslávského letectva, odstartovalo proti po sobě v následujících vlnách He 111 a Do 17, jejichž celkový počet činil 160 bombardérů.

Proti jugoslávskému hlavnímu městu bylo také podniknuto čtyřicet pět náletů střemhlavých bombardérů. Tyto letouny byly doprovázeny Bf 110 a Bf 109. Jednomotorové Messerschmitty se ve výšce 5 000 metrů postaraly o výškové krytí.

Jakmile stíhači JKRK provedli svůj první útok na bombardéry, zaskočili je němečtí stíhači. V soubojích, které následovaly, byly sestřeleny tři jugoslávské stíhačky, dalších šest bylo poškozeno tak těžce, že byly při nouzovém přistání zničeny nebo následně odepsány. Během prvních útoků *Luftwaffe* měli Jugoslávci sestřelit deset letounů.

V následujících bojích způsobily Me-109 a IK-3 JKRK mnoho dalších německých ztrát, ale stav jejich letounů byl neustále snižován doprovodnými stíhači *Luftwaffe*. Skutečným nebezpečím pro Jugoslávce bylo jejich vlastní protiletadlové dělostřelectvo, které, což nebylo vůbec překvapující, měl obrovské obtíže rozeznat vlastní jednomotorový Messerschmitt od těch, které patřily útočníkům. Bylo to během dvou odpoledních náletů na Bělehrad, kdy piloti JG 54 dosáhli svých prvních ověřených vítězství. Sestřeleny byly tři Me-109 třemi různými piloty III. skupiny O tyto sestřely

se zasloužili Oblt. Hans-Ekkehard Bob, velitel 9./JG 54, který dosáhl svého dvacátého vítězství, Lt. Maax-Hellmuth Ostermann, který sestřelil devátý letoun, a Oblt. Gerhard Koall, který svoje skóre teprve otevíral.

Začátkem druhého dne kampaně Němci změnili taktiku. Místo masových bombardovacích náletů začali používat malé formace, které využívaly příkrývky mraků, rychle udeřily a okamžitě začaly bombardovanou oblast opouštět. Později během dne uviděli obránci několik větších formací a udělali statečný pokus všechny napadnout. V 16.00 byly jugoslávské Me-109 zaskočeny dvaceti šesti Ju 87, které chránil víc jak dvojnásobný počet Bf 110 a Bf 109, mezi kterými byly i letouny ze 4. letky od JG 54. V sérii soubojů piloti nárokovali čtyři sestřely. Dva letouny měl sestřelit Hans Philipp a mělo to být jeho dvacáté čtvrté a dvacáté páté vítězství; jeden jako svůj šestnáctý sestřel měl získat Max Stotz a čtvrtý letoun měl zničit neznámý pilot od *Grünherz*.

Další úspěchy měly následovat. 9. dubna začalo hustě sněžit a JKRv nemohlo provádět své obranné letecké operace. V této době už německá 12. armáda postoupila daleko ve směru na Bitolji, silně podporována VIII. leteckým sborem. Tanky začaly ohrožovat letiště, ze kterých operovalo JKRv. Tohoto rána došlo k opuštění letiště.

Navzdory bombardovacím náletům valily se německé kolony dál na Bitolu. Špatné počasí drželo odvetné útoky na minimum, zatímco na severu části leteckých velitelství Graz a Arad ze 4. letecké armády útočily na jugoslávskou pěchotu a linii komunikací.

Také *Stuky* za silného doprovodu Bf 109 pokračovaly v tlaku na nepřátelská letiště. Ve 14.00 byly letouny ze dvou letek III./JG 54 v blízkosti letiště Rovine, na kterém měl základnu 8. bombardovací pluk JKRv. V době, kdy se na scéně objevily Bf 109, chystaly se přistát dva IK-2, z nichž jeden na německou formaci okamžitě zaútočil. V rušném souboji, který trval asi sedm minut, pohazoval jugoslávský pilot svým letounem po všech stranách oblohy, aby se vyhnul palbě stíhačů s emblémem zeleného srdce. Ve svém počínání měl úspěch a nakonec se mu podařilo Němcům uniknout.

Mezitím se objevilo pět Hurricanů ze 108. eskadrily, po kterých následovalo několik strojů 106. eskadrily a několik IK-2. Do boje se zapojila třetí letka s Bf 109. Že obě strany měly malé nebo žádné zkušenosti v létání, se odrazilo na počtech sestřelů. Jugoslávci ztratili dva Hurricany a jeden IK-2, piloti JKRv nárokovali dva sestřelené Bf 109.

Když němečtí piloti pro nedostatek paliva přerušili boj, Hans-Ekkehard Bob, velitel 9./JG 54, mohl nárokovat jeden IK-2 a Oblt. Gerhard Koall druhý, který mohl být jeho druhým vítězstvím kampaně. Jedna oběť Lt. Erwina Leykaufa, identifikovaná jako Hurricane, byla k tomuto datu jeho šestým vítězstvím.

Zmatek v rozpoznávání nepřátelských stíhaček nebyl problémem jen jugoslávských protiletadlovců. Hawker Hurricane byl velice podobný IK-3, což vedlo v německých bojových hlášeníh ke zmatku.

Po přistání stíhačů JG 54 se zjistilo, že je nezvěstný Gefr. Fabian. Ačkoliv se za několik dnů k jednotce vrátil, je možné, že se stal obětí nepřátelské palby během tohoto boje.

10. dubna vstoupila 12. armáda do Bitoly a boje v jugoslávské Makedonii skončily. Podobně obsadila 14. pancéřová divize Záhřeb, který ani nebyl ze vzduchu napaden. Špatné počasí nad bojovými frontami přetrvávalo a drželo jugoslávské letectvo na zemi. Lety, které byly prováděny, většinou zajišťovaly bezpečnější letiště na západě. Tento úkol byl často překažen nízkými mraky. Když se eskadry pokoušely v těchto děsivých podmínkách odstartovat, objevily se nevyhnutelné nehody a JKRv začalo trpět více ztrátami, které nemohly být nahrazeny. Jugoslávie byla jasně v bezvýchodné situaci.

Špatné komunikační spojení JKRv vedlo k předčasnému zničení letounů, které mohly být použity k několika dalším náletům a mohly Němcům způsobit třeba i dočasné nezmary. Rychle narůstal chaos. 12. dubna počasí znemožnilo VIII. leteckému sboru létání, ale už před tím, když se nepřátelské letectvo přestalo objevovat, mohli si stíhači dovolit bojové lety volného lovu, při nichž hloubkově útočili na vlaky, silniční dopravu a letiště. Střemhlavé bombardování si vybralo svůj díl na jugoslávské výzbroji a v nemalém měřítku i na nervech obránců, proti kterým neútočili jen Němci, ale i italské a maďarské letectvo.

Dokonce ještě před tím, než ustal veškerý odpor, přemístila se JG 54 a s ní jiné jednotky *Luftwaffe* z předsunutých základen v Rumunsku a Maďarsku na obsazené základny v Jugoslávii. Pozemní personál *Grünherz* se přemísťoval v Ju 52 po trase Arad, Deta, Pancevo a Bělehrad – Semlin. V Bělině, asi 160 km západně od Bělehradu, vytvořila *Luftwaffe* podmínky pro odvážný úder. Během těžkého bombardování a hloubkových útoků přiletěly vojáků naložené Ju 52, které začaly přistávat, přestože na ně ještě stříleli obránci. Mezi cestujícími transportních letounů byl pozemní personál *Grünherz*. Po přistání je čekal dvojí úkol: práce leteckých mechaniků a hlídkování na letišti proti útokům partyzánů. Došlo mezi nimi i k několika ztrátám, přestože je podporovali jejich vlastní piloti, kteří provedli mnoho hloubkových útoků na nepřátelská postavení, dokud nebylo letiště prohlášeno za bezpečné.

Poslední zbytky kapitulující jugoslávské armády se vzdaly 17. dubna v Bosně a *Luftwaffe* měla opět možnost obsadit letiště v nově dobyté zemi. Uprostřed dubna byla celá JG 54 rozptýlena po Semlinu, přestože, jak se to opakovalo již několikrát, eskadra ve svém novém místě pobytu opět dlouho nezůstala; jednotka dostala rozkaz předat většinu svých Bf 109E JG 77, která utrpěla během operací v Jugoslávii větší ztráty a posílení této eskadry bylo nutné pro nastávající boje nad Řeckem a Krétou,

ke kterým JG 54 určena nebyla. Místo toho se eskadra přemístila do Stolp-Reitz v Pomoránsku, kde byla přezbrojena na Bf 109F. Do 12. května se na tuto základnu přemístila většina personálu jednotky. V JG 54 zůstalo i několik Bf 109E, se kterými se však jednotka nerozloučila a nějaký čas tuto verzi Bf 109 používala v nové oblasti své operační působnosti.

S vyloučením možnosti, že by byli přeloženi do Středomoří, kde Italové nebyli od Britů příliš vzdáleni, bylo téměř jisté, že JG 54 zamíří na východ. Se skončením balkánské kampaně vzrostlo skóre eskadry v leteckých bojích od začátku války na 376 sestřelených letounů: pýcha stíhacího letectva se obnovila – Balkán připomínal Polsko, Francii a ostatní slabé země a výsledkem boje byly podobné úspěchy německých zbraní. S jižním křídlem nyní zabezpečeným mohl Hitler přikročit k začátku velkého křížáckého tažení proti bolševismu – velká generálka *Luftwaffe* před několika dny skončila.

IV. BARBAROSSA

Po částečném přezbrojení prvními výrobními verzemi Bf 109F se JG 54 přemísťovala na letiště ve východním Prusku, kde se pro operaci *Barbarossa* stala částí 1. letecké armády pod velením Gen.Ob. Alfrefa Kellera. Připojila se k taktické části 1. leteckého sboru (generál letectva Helmut Forster), která měla za úkol podporovat armádní skupinu Sever, útočící na Leningrad, a která měla také město obsadit – operace *Rentier*. Souběžným úkolem s kódovým názvem *Silber-Fuchs* mělo být obsazení přístavu Murmansk.

Dohromady s jednotkami *Stuk*, bombardérů a průzkumných letounů byla zvýšena síla JG 54 o letouny z JG 53. Celkově bylo pod velením 2. a 4. letecké armády dalších jednadvacet stíhacích skupin. Před začátkem *Barbarossy* byla JG 54 rozmístěna na čtyři předsunutá letiště: Lindental (I. skupina pod velením Hptm. Hubertuse von Bonina), Trakehnen (štáb eskadry majora Hannese Trautlofta a II. skupina pod velením Hptm. Dietricha Hrabaka) a Blumenfeld (III. skupina, vedená Hptm. Arnoldem Lignitzem). Hptm. Eggers velel operační výcvikové jednotce E/JG 54. Hptm. Heinz Bretnutz velel v Gerlindenu II./JG 53.

Jakmile dvacet šest sloučených divizí XVI. a XVIII. armády, podporovaných IV. tankovou skupinou, jež tvořily armádní skupinu Sever pod velením polního maršála rytíře von Leeba, 22. června v časných ranních hodinách překročily hranice a jakmile začal rychlý postup po vysušených ruských stepích směřující na Leningrad, JG 54 čekala rozkazy ke svému prvnímu bojovému letu. Ty přišly ve 3.05 a Messerschmittovy jednotky *Grünherz* byly mezi celkově 231 stíhačkami, které jako první pronikly do ruského vzdušného prostoru.

Prvorádým úkolem stíhačů z JG 54 bylo vytvořit silný štít stíhacích letounů nad tanky a pěchotou armádní skupiny Sever a chránit Junkersy Ju 88A z KG 1, 76 a 77, které provedly prvního dne útoku 637 bojových letů. Tyto letouny v časných ranních hodinách systematicky bombardovaly ruská letiště v Kovnu, Kedainai, Pomiawesch a ostatní, v jednom z nejničivějších leteckých útoků v historii.

Bylo zde příliš málo ruských jednotek, které by zastavily německé tankové kolony nebo zabránily *Luftwaffe* získat ve vzduchu nadvládu na celé 280 km dlouhé

frontě. Navzdory skutečnosti, že proti armádní skupině Sever stálo také dvacet šest ruských armád, mezi nimiž bylo i šest obrněných, náhlostí útoku bylo dosaženo celkového překvapení. Rudá armáda byla buď smetena nebo zajata, což Němcům umožnilo proniknout hluboko do sovětského území. V průběhu osmnácti dnů *Wehrmacht* pronikl do hloubky 640 km.

Během padesáti let od doby, kdy vypukla 2. světová válka si historikové pokládají otázku, zdali byli Rusové na válku tak nepřipraveni, jak ukazují události z června 1941. Stalin byl agenti ze západu dostatečně varován, ale jejich varování o kterém prohlásil, že jde o dezinformace, bylo odmítnuto. Až poslední odtajnění některých sovětských válečných záznamů ukazuje, že Rusové ačkoliv byli přepadeni Hitlerem, plně připravovali svůj vlastní útok na Německo, který se měl uskutečnit uprostřed roku 1941. Stalin se důvodně obával, že Hitlerovy územní požadavky budou pokračovat, a alespoň se připravoval zabezpečit své hranice zneutralizováním boku východní Evropy širokou nárazníkovou zónou, která v jakémkoliv konfliktu s Němcem umožní už v těchto oblastech obranu Sovětského svazu.

Němci si plně uvědomovali, že jejich početně slabší letectvo (bylo odhadováno, že Rusové mají ve dvaceti třech leteckých divizích kolem 7 000 letounů) musí rychle dosáhnout nad *Vojennovozdušnymi silami* (VVS) převahy, jestliže měl v této chvíli pokračovat jejich postup vpřed, během kterého mělo následovat obsazení klíčových objektů, předejití protiútoků a upevnění pozic na obsazených územích. Toho všeho muselo být dosaženo před nevyhnutelnou přestávkou, která by umožnila přemístit nepřátelské armády ze základen v hloubi Ruska.

Za linií fronty bylo třeba vyvinout obrovské úsilí, týkající se přesunu vojska; například zde bylo zapotřebí překonat rozdílný rozchod železničních tratí, které byly používány v Německu a v Sovětském svazu. Vlaky vypravované ze skladů v Říši jednoduše nemohly přepravovat množství různých dodávek pro armádu přes celou východní Evropu až na obsazená území. Velká část materiálu musela být dovážena po silnicích, z nichž jen některé byly v relativně dobrém stavu. V některých málo osídlených oblastech Ruska v té době silnice téměř neexistovaly. Transportní letectvo *Luftwaffe* proto bylo zahrnuto množstvím požadavků na přednostní dodávky potřebné pro frontu, které musely být každodenně přepravovány.

Německá armáda stále postupovala vpřed bez jakéhokoliv napadení ze vzduchu a často i bez objevení se Rudé armády. V těchto dnech Němcům přálo neobyčejné štěstí. Jejich jednotky se v některých sektorech setkávaly jen s malým nebo dokonce žádným odporem, což umožňovalo velké územní zisky.

Luftwaffe, přestože byla lehce rozprostřena, měla úspěch v neutralizaci mnoha nepřátelských leteckých základen v západní části Sovětského svazu, ze kterých nedala sovětským letounům možnost vzlétnout. Bombardéry *Luftwaffe* útočily malými tříštivými pumami, kterými způsobily velké poškození letounů, které byly rozmístěny na manipulačních plochách, ničily opravárenské dílny a vzletové dráhy.

Na mnoha letištích byli Němci překvapeni, že Rusové své letouny nerozptýlili a že ani nepoužili kamuflážní barvu, aby své letouny ukryli před zpozorováním ze vzduchu, navzdory tomu, že byl Stalin varován před možností bezprostředního napadení. Ve skutečnosti však bylo varování okrajovým základnám posláno, ale spojení bylo obvykle na tak rozsáhlých rozlohách velmi špatné a mnoho sovětských leteckých velitelů dostalo rozkazy, že je Sovětský svaz ve válce, až ve chvíli, kdy jeho stíhačky, bombardéry a bitevní letouny hořely.

Jak byla vysoká cena ruské nepřipravenosti před německým útokem odráží počet 1 811 zničených letounů prvního dne operace *Barbarossa*: 322 letounů bylo sestřeleno stíhači a protiletadlovým dělostřelectvem a 1 489 jich bylo zničeno na zemi. *Luftwaffe* celkem zaútočila na šedesát šest letišť v oblasti hranic. Na některých z těchto letišť byly umístěny jednotky, které byly v nedávné době přezbrojeny nejnovějšími sovětskými stíhacími letouny Jak-1, MiG-3 a LaGG-3, další jednotky obdržely lehké bombardéry Pe-2 a velmi brzy pro Němce nechvalně známé Šturmoviky Iljušiny Il-2. Co však bylo hlavní, VVS bylo stále vyzbrojeno sbírkou absolutně zastaralých letounů, ve kterých mělo jasnou nevýhodu, zvláště ve stíhacích letounech.

Německý útok se však neobešel beze ztrát. 22. června ztratila *Luftwaffe* celkově třicet pět letounů. Lt. Kinzinger byl jednou z obětí 3. letky JG 54. S ním nyní ztratil velitel letky Hans Schmoller-Haldy všechny původní piloty od doby, kdy začala válka.

Pozemní personál se pokoušel herkulovským úsilím dohánět v automobilech prachem cest a rozbitých silnic svou jednotku. Stíhači JG 54 značkovali cestu Lotyšskem, Estonskem a Litvou. Jako volací znaky piloti jednotlivých skupin používali jména „Bruno“, „Hildegard“ a „Leopold“. Po krátké přestávce na letištích Dünaburg, Pleskau, Ostrow a Luga* eskadra zamířila k Finskému zálivu a cestou ničila veškerý odpor.

Dokud postupující pozemní jednotky neobsadily a nezabezpečily větší základnu a její zařízení, stíhači eskadry doplňovali palivo a přezbrojovali letouny díky malým pracovním skupinám, které s nimi létaly v transportních letounech na nejbližší použitelné ruské letiště.

Ruské pokusy bránit své území, přestože byly odvážné, byly často marné a tváří v tvář bitvami protřelým pozemním a leteckým jednotkám Němců byly i špatně organizované. Ačkoliv byla Rudá armáda početně silná, chyběli jí zkušení velitelé, z nichž někteří při Stalinových předválečných čistkách zahynuli. Tyto čistky se prováděly v celé sovětské společnosti a nevyhnuly se ani ozbrojeným silám. Bez těžké a moderní výzbroje a bez spojení neměli Rusové jinou možnost než ustupovat. A ustupovali stále. Vícekrát se stalo, že Němci provedli rychlý obkličovací manévry, v jehož kleštích uvázly celé armády, zatímco ruská pěchota zápasila s rychlými

* Lotyšský Daugavpils, známý také jako Dvinsk, Pskov, Ostrow a Luga. Poznámka redakce.

leteckými útoky *Stuk* a středních bombardérů, které ničily obranné pozice, železniční spojení, mosty přes řeky a soustředění vojska.

Rudé letectvo se zdálo být bezmocné proti stíhačům *Luftwaffe*, kteří byli ze začátku téměř nepřemožitelní. Při časných ranních náletech bylo na zemi zničeno tolik letounů, že zde kromě jednotek vyzbrojených převážně jednoplošníky Polikarpov I-16 a dvouplošníky Polikarpov I-153 a Polikarpov I-15bis nebylo nic, co by mohlo zastavit útočící německé letouny. Ti sovětské piloti, kterým se podařilo odstartovat, se setkali s těžko překonatelnou přesilou.

Letecké boje, které byly svedeny během prvních týdnů ruské kampaně, byly často až neuvěřitelně jednostrannou záležitostí. Němečtí stíhači byli zpravidla schopni předvádět proti ruským bombardérům učebnicovou taktiku boje. Bezmocné ruské posádky často udržovaly přímý let, při němž se nepokoušely o jakýkoliv úhybný manévr dokonce ani ve chvíli, kdy proudy kanonových a kulometných střel trhaly jejich letouny na kusy.

30. června dosáhla JG 54 nad městem Daugavpils nejméně šedesáti pěti sestřelů. Zoufale se vrhající na dva nedávno dobyté životně důležité mosty přes řeku Dvinu se sovětské posádky pokoušely zastavit postup tanků na jejich severozápadním průniku. Bez stíhací ochrany to bylo odvážné, ale zbytečné gesto. Nezkušené ruští letci byli od mostů odehnáni s těžkými ztrátami posádek i letounů. Podobné, téměř sebevražedné útoky prováděly bombardéry VVS i v ostatních sektorech fronty, zpravidla se stejným výsledkem.

Letecká podpora, která startovala na ochranu německého průniku k mostu u Ostrova, zvýšila mezi 4. a 7. červencem skóre JG 54 na 109 sestřelů. V této době bylo uspořádáno množství štábních konferencí, na nichž byli velitelé *Luftwaffe* informováni o dalším postupu *Wehrmachtu*, kterému poskytovali maximálně možnou ochranu. Rychlost a míra leteckých bojů byly tak velké, že eskadra byla 1. srpna schopna oslavit své 1 000. vítězství ve vzdušném boji. Dosáhl ho Max-Hellmuth Ostermann, který vedl 7. letku. Za těchto okolností měl tento mladý poručík velice přiléhavé jméno.*

Ale ovoce vítězství mělo pro německé letce nad Ruskem kyselou příchut; těžké okované boty pravidelných jednotek armády prosluly nechvalně známými likvidacními čistkami, pustošícími Sovětský svaz, naživu bylo ponecháno pouze obyvatelstvo nakloněné přijmout nacistickou ideologii. Když se rozšířily zprávy o tomto barbarství, dopadala nemilosrdná odplata na jakéhokoliv německého nešťastníka, který byl Rusy zajat. Hitlerova úmyslná politika vraždění ve velkém, mučení a deportace ruských civilistů nebrala zřetel na odplatu, se kterou se setkají zajatí Němci. Ruští vojáci a civilisté naplnění nenávistí s nimi neměli slitování. Všechny jednotky *Luftwaffe* měly při ztrátě leteckého personálu stejné zkušenosti a přisuzovaly je tomuto důvodu. JG 54 nebyla výjimkou.

* Ostermann = „východní muž“. Poznámka redakce.

Reakce Rusů

Ačkoliv zpočátku mělo německé letectvo převahu a v souladu s tím ruské letectvo trpělo, mohlo ale libovolně využít tolik území, že bylo schopno zvyšovat proti Němcům neustálý tlak. S obrovskými zálohami lidské síly mohly ruské ozbrojené síly přežít ztráty celých divizí a také celých armád, bez toho, aby byly poraženy. Možnost, že by se Rusové dobrovolně vzdali nebo padli do zajetí, pro ně neexistovala. Masové stěhování dělníků do nových továren za Uralem, kde byly v bezpečí před *Wehrmachtem* nebo *Luftwaffe* znamenalo, že se nedá o kapitulaci vůbec mluvit.

V roce 1941 Rusové utrpěli na všech frontách porážky, když letecké nebo pozemní jednotky byly úplně zničeny. Němci byli naplněni hrůzou nad množstvím letounů, které nepřítel ztratil jak na zemi, tak i ve vzduchu, a trosky jeho letectva se stále vracely a bojovaly. Dokonce i podle jejich vlastního přiznání byly tyto útoky neobratné, nekoordinované a neefektivní. Nejdůležitější bylo, že stále pokračovaly.

Němci odhadovali, že armádní skupina Sever se utkala s 1 155 sovětskými letouny (570 bombardérů a průzkumných typů a 585 stíhaček), které byly pod velením leningradského vojenského okruhu, a s dalšími 630 letouny, z nichž bylo 315 stíhacích letounů, které byly řízeny Baltským vojenským okruhem. Operace na severní frontě začaly 25. června útokem na základny ve Finsku a Norsku, které byly zaměřeny na zničení sil 5. letecké armády a finského vojenského letectva. Během sedmidenních náletů Rusové částečně dosáhli svého cíle.

Stíhací jednotky bránící Leningrad vstoupily do boje 23. června. Jejich prvotním cílem bylo zničení německých průzkumných letounů. Jednotliví piloti neváhali do nepřátelských letounů narazit svým strojem, aby je zničili, a někteří byli v tomto nebezpečném způsobu boje úspěšní. 10. července měly jednotky severního frontu k dispozici 837 letounů.

Po zničení značného množství svých zastaralých letounů se však Rusové ze svých chyb poučili, stíhači začali létat výškové krytí a provádět blízkou ochranu bombardérů. Jejich posádky se snažily zůstat pohromadě ve formaci a vzájemně se krýt palbou a odolávat pokusům německých stíhačů zrušit jejich formaci na malé letky a letoun po letounu ničit, jak zpravidla dělali, když ještě byl moment překvapení na jejich straně. Lepší taktické použití pomohlo překonat výkonnostní nevýhody I-153 a I-16 a využít novějších letounů Jak-1 a MiG-3. Ubývající ruské dvouplošníky měly takové manévrovací schopnosti, že mnozí němečtí stíhači zažili rozčarování, když se opakovaně pokoušeli udržet je ve svých zaměřovačích, aby na ně mohli vypálit.

31. července dosáhly jednotlivé jednotky armádní skupiny Sever jezera Ilman a 17. srpna se objevily u Finského zálivu. Ačkoliv jihozápadní obklíčení Leningradu v celkovém plánu nebylo, došlo vzhledem k těžkému terénu a ruským protiútokům ke zdržení v postupu, což byl začátek dlouhé série „dočasných“ potíží, kdy musely

být posilovány další oblasti front, kterým hrozil nepřátelský odpor. Proti všem pravděpodobnostem to vypadalo, že Hitler přesto v Rusku dosáhl svého „šestitýdenního vítězství“.

Na všech ostatních frontách postup pokračoval. Smolensk byl dobyt 16. července, útok na Kyjev začal 19. srpna, dva týdny po začátku postupu na Moskvu, a vynikající průběh měl výpad do nitra Ukrajiny a na Kavkaz.

Německé úspěchy ve vzduchu také rychle pokračovaly. 19. července mladý poručík jménem Walter Nowotny, který se 23. února připojil k 9./JG 54, sestřelil nad ostrovem Osel, předtím než sám musel nouzově přistát s Bf 109 na hladině Baltského moře, tři I-153. Po tři dny Nowotny rukama pádloval, aby se svým záchraným člunem dosáhl suché země.

Oblt. Hubert „Hubs“ Mutherich, velitel 5./JG 54, byl pilotem, který vybudoval své skóre v prvních dnech ruské kampaně a do srpna dosáhl dvaceti sedmi vítězství. 27. června obdržel Hannes Trautloft za svých dvacet vítězství Rytířský kříž.

Srpen 1941 přinesl svůj díl poct i nezdarů. Dva další piloti, Josef „Joschi“ Pohn a Mutherich obdrželi za dvacet osm a jednatřicet sestřelů k 6. a 24. srpnu Rytířský kříž, „Pips“ Philipp obdržel za šedesát dvě vítězství ke svému Rytířskému kříži ještě Dubové ratolesti. Všichni tři se stali prvními piloty JG 54, kteří obdrželi velmi ceněné Dubové ratolesti.

30. srpna se však štěstí k JG 54 obrátilo zády. Arnold Lignitz, vítěz nad dvaceti pěti nepřátelskými letouny byl nad Leningradem sestřelen, jeho letoun se po dopadu do středu obléhaného města roztrhl. Přestože se mu podařilo na padáku stroj opustit, nikdo už Lignitze nikdy nespatriil.

Kruh stahující se kolem Leningradu kvůli tuhému nepřátelskému odporu a leteckým útokům na nějaký čas ochabl. K obsazení města, jehož pořadí důležitosti v původních plánech *Barbarossa* figurovalo až na druhém místě, nebyl proveden žádný pokus. Další obětí leningradské obrany se stal Lt. Mutherich, který se 9. září zabil při nouzovém přistání. V té době už měl na svém kontě čtyřicet tři sestřely.

Čtyři dny před touto tragédií obsadila JG 54 letiště Siverskij, které se společně s Krasnogvardejskem, Starou Russou a Relbicou staly pro téměř dva roky jejími základnami. Siverskij byl velkou, rudým letectvem cíleně stavěnou základnou, která s ostatními letišti obklopovala v nerovném oblouku Leningrad. Z těchto základen nalétala JG 54 množství bojových letů na podporu útoků střemhlavých bombardérů, které pracovaly v součinnosti s *Wehrmacht*, pokoušejícím se palbou donutit město ke kapitulaci. Bloádou byl také znemožněn pohyb ruské flotily.

Aby sám zhodnotil převládající situaci, odletěl 22. září Trautloft do Leningradu. Z bunkru silným periskopem pozoroval ničení, které způsobily *Stuky* a dělostřelectvo. Dělostřelectvo mělo důležitý úkol – pokusit se zneutralizovat ruskou baltskou flotilu a Trautloft věděl, že během tohoto dne byly také provedeny dva nálety proti lodím.

Velitel eskadry sledoval průběh třetího náletu *Stuk* a pochmurně si také všiml protiletadlové obrany. Flak, který zde byl asi dva týdny, nutil jeho stíhače, aby se zdržovali ve větší výšce. V tu chvíli přišlo naléhavé varování, že na velitelské stanoviště byl proveden útok – hloubkově zaútočily ruské stíhačky. Trautloft a důstojníci dělostřelectva se vrhli na podlahu bunkru. Přestože byl bunkr mnohokrát zasažen střepinami a nikomu se nic nestalo, neodpustil si rozzlobený velitel eskadry otázku k armádnímu důstojníkovi, který ležel v jeho blízkosti: „Kde jsou do pekla naše stíhačky?“

Bylo ironií, že takovou otázku mohl položit jeden z nejlepších důstojníků *Luftwaffe* v pozici, kdy znal i odpověď, a armádní důstojník mu pobaveně řekl: „To byste snad měl vědět vy, pane majore. Všechny dostupné stroje mají přece doprovázet *Stuky*“.

Trautloft stíhače uviděl, jak krouží vysoko nad *Stukami* a snad si i uvědomil, že jsou příliš úzce vázány bodovými útoky na strategické cíle, které prováděly malé skupiny bombardérů. Stíhači mohli stále s maximálním účinkem provádět svou práci, ale stěží by se dalo od nich očekávat, že by zničili města.

Bylo to právě nyní, kdy si Němci uvědomili, že by mohla být blesková válka rozšířena, kdyby měly dálkové bombardovací letectvo, a že upřednostňování výroby oslavovaných střemhlavých a středních bombardérů bylo bláhovostí. Po počátečních náletech více než 100 bombardérů na Moskvu, se počet letounů, které mohly být v této strategické roli použity, drasticky snížil. A dokonce i v Rusku, jak se zvyšovala síla sovětských stíhačů, začala síla *Stuk* den ode dne vadnout.

Mezitím začala 2. října opožděná operace *Taufin*, během které měla být obsazena Moskva. Hitlerova nerozhodnost nad relativní důležitostí obsazení hlavního města na rozdíl od Leningradu a Stalingradu a široká fronta na třech hlavních směrech přijatá pro plán *Barbarossa* se dostala do potíží. Nestalo se tak ale kvůli nepříteli a špatnému počasí. 20. října, třebaže většina jednotek *Wehrmachtu* stála pětadesát kilometrů před Moskvou, se první zimní déšť proměnil ve sněžení. Nyní se podmínky, které byly na začátku útoku na východ tak příznivé, neustále horšily.

Operace stíhačů JG 54 obsahovaly doprovody taktických bombardérů drtících postavení Rudé armády, útoky na zásobovací trasy přes nyní zamrzlé jezero Ladoga, volné lovy a dálkové bitevní útoky na přisunované ruské posily. S jedinou dobrou silnicí do Leningradu, která byla v německých rukách, byli obránci donuceni uchýlit se k neobyčejným způsobům zásobování strádajícího města. Ale ani JG 54, ani žádná jiná stíhací eskadra nebyla požádána, aby létala blízkou ochranu bombardérů ničících hlavní město tak, jak to dělaly předtím, protože žádná taková operace plánována nebyla. Nebyli to jen stíhači, kteří se stali požární brigádou východní fronty, podobným způsobem vyčerpalo svou sílu i bombardovací letectvo, protože muselo útočit na množství důležitých cílů. Bojové lety bombardérů byly doprovázeny

odpovídajícím počtem stíhačů, ale ani zdaleka už tyto útoky nepřipomínaly masové nálety na Londýn z léta roku 1940. Jednoduchým důvodem byl velký nedostatek Dornierů, Heinkelů a Junkersů.

V období, které se vyznačovalo kvůli špatnému počasí ochabnutím letecké aktivity, stíhači *Grünherz* létali kdykoliv, jak to bylo možné. Pro jejich palubní zbraně bylo stále dost cílů a někteří piloti se zaměřili na útoky na vlaky. 1. října převzal Hptm. „Seppi“ Seiler po sestřeleném Lignitzovi velení I. skupiny. Jeho místo v čele 1. letky obsadil Oblt. Heinz Lange. Od začátku Barbarossy do 8. listopadu *Grünherz* ztratila dvacet sedm pilotů a sedm příslušníků pozemního personálu.

Přestože ruské letecké útoky na základny *Luftwaffe* byly sporadické a nebylo s nimi dosaženo většího počtu zničených letounů nebo zařízení, bylo na zemi zabito několik příslušníků personálu. Byl mezi nimi i Oblt. Ruland ze 3. letky, velice slibný pilot, který byl smrtelně zraněn při náletu z 1. na 2. srpna, a Ofw. Braden ze stejné letky byl těžce zraněn.

Jak ruská zima nabývala na síle a pozemní boje kolem Leningradu ustávaly, oblast, za kterou JG 54 zodpovídala, byla více než rozlehlá, od Finského zálivu po Demjansk to bylo nejméně 400 km území. Bylo nemožné, aby *Luftwaffe* uhlídala území o takové rozloze, a byli to právě Rusové, kteří nyní převzali iniciativu. Dokázali výborně využít svých neuvěřitelně studených zim, 6. prosince byla zaznamenána rekordně nízká teplota -45 stupňů Celsia. Posádky letectva Rudé armády nejenže nepřestaly létat, ale dokázaly své útoky dokonce vystupňovat tak, že působily jako záplava. Rusové byli schopni své letectvo znovu vybudovat na základnách, které nyní byly mimo dolet německých bombardérů. Nepřítel ukázal, že ačkoliv utrpěl příšerné ztráty, stále měl široké rezervy lidské síly a výrobních kapacit, na které Němci svými bombardéry nedosáhli...

V této době, 15. listopadu, Hitler rozkázal obnovit útok na Moskvu, ale čas ubíhal. Rostov byl obsazen 26. listopadu, ale postup vpřed na hlavní město byl pomalý. Útok ze tří směrů začal 1. prosince a během čtyř dnů mohli vojáci v dálce vidět špičaté věže Kremlo. Stejného dne však „Generál Zima“ zastavil vozidla *Wehrmachtu*. Potom 6. prosince provedla Rudá armáda protiútok. Omezení v rozhledu a podobně zpomalení převládajícími podmínkami Sověti zaútočili na frontě o šíři 320 kilometrů. Spojenci a s nimi celý svět hleděli a čekali...

20. prosince došlo ve velení JG 54 k více změnám. I. skupina ztratila svého velitele Hptm. von Sella. Jeho místo převzal Hptm. Franz Eckerle, velitel letky 6./JG 54. Velení letky bylo svěřeno Oblt. Sattigovi.

Ruská fronta byla německými piloty považována za lehké loviště, mnoho pilotů muselo na svůj sestřel počkat. Mnoha pilotům se jednoduše měsíce nepodařilo získat jediné osobní vítězství na rozdíl od některých jejich kolegů, kteří byli ve správný čas na správném místě.

V létě 1941 se jako mladý desátník připojil k I./JG 54 Erich Hartmann z JG 52, který se později stal nejúspěšnějším stíhacím pilotem světa.

Skutečnost, že Karl Schnorrer nemohl dosáhnout žádného vítězství, byla založena na problémech, které měl při pilotáži Bf 109 během přistání. V počátku své letecké kariéry nejméně třikrát obrátil letoun na záda. S určitým pocitem marnosti dobromyslně přijal podle alegorické kresby znázorňující nehodu letounu přezdívku „QUAX“. Schnorrer vytrval a posledního dne roku 1941 sestřelil svůj první letoun. Během roku 1942 se ukázalo, že je velice schopným stíhacím pilotem, tak jako Anton Dobeles a Rudolf Rademacher, kteří se v týmu s Walterem Nowotnym stali nejúspěšnějším rojem létajícím s Bf 109.

V hodnosti šikovatele se také Dobeles uprostřed roku 1941 připojil k eskadře. Uffz. Rademacher se dostavil až později. Dobeles měl také pomalý start v získávání svých vítězství. V průběhu celého roku operačního létání se mu podařilo sestřelit pouze čtyři letouny. Rademacher svůj první sestřel získal brzy, 9. ledna 1942, ale až v roce 1943 si Nowotnyho roj začal získávat proslulost.

Jedním z výsledků ruského zotavení v Leningradě byl útok z 2. ledna, kdy na letišti Siverskij byla na zemi zaskočena JG 54. Sovětské bombardéry přiletěly tak náhle, že překvapily obranu letiště a zničily deset letounů. V této době létalo několik pilotů *Grünherz* s Fw 190A-1, které byly v listopadu předcházejícího roku přiděleny II. skupině. Nicméně operační vyzkoušení tohoto silného stroje bylo zklamáním. Nesčetné případy problémů s motory zdržovaly Fw 190 po většinu doby až do konce ledna na zemi a nakonec byly všechny zbývající letouny vráceny opravárenským jednotkám a skupina se vrátila k osvědčeným Bf 109F a prvním verzím Bf 109G.

Franz Eckerle vedl I. skupinu necelé dva měsíce. 14. února se nevrátil z letu a byl prohlášen za nezvěstného. Na jeho místo nastoupil Hans Philipp. Eckerle celkově sestřelil padesát devět letounů a naposledy byl viděn, jak se pokouší o nouzové přistání v oblasti Velikije Luki za ruskými liniemi. 12. března se stal Philipp prvním nositelem vyznamenání „Meče k Rytířskému kříži“ v JG 54 a 31. tohoto měsíce, jako čtvrtý stíhač *Luftwaffe* dosáhl 100 vítězství, čímž se zařadil za Wenera Molderse, Güntera Lutzova a Waltera Oesau.

Ve všech jednotkách kteréhokoliv letectva docházelo k nehodám, a tak přirozeně i ke zraněním pilotů. K nehodám docházelo jak v boji, tak i během neoperačních letů. 3. února se dost těžce zranil Hans Schmoller-Haldy ze 3. letky a velení jednotky musel předat Hptm. Gerhardu Koalloví.

Březen také přinesl trochu vyšší teploty, které byly horší než suchá zima. Teplejší vzduch změnil jako ocel zmrzlou zemi v klišovitě lepkavou bažinu a zastavil pohyb jak lidí, tak i vozidel. Pozemní personál letiště musel pokládat na pojižděcí dráhy klády, po kterých se mohly letouny přemísťovat. Přestože byly vzletové dráhy dobře odvodněny, starty letounů s plnou zásobou paliva a výzbroje byly velmi nebezpečné,

jestliže se o to vůbec pokusily. Jedinou útechou bylo, že počasí působilo na obou stranách stejně a celá letecká aktivita na obou stranách fronty se drasticky snížila. Patová situace převládala až do doby, kdy se zlepšilo počasí.

To se plně projevilo v tomto období a 4. dubna, jak se zvyšovala aktivita ruského letectva, představující pro eskadru nad frontou množství cílů, dosáhla JG 54 svého 2 000. vítězství. 30. dubna se v souladu s Hitlerovou linií č. 41 obnovila ofenziva proti Leningradu, která měla zajistit obsazení města. Dalším cílem bylo proniknout přes Kavkaz; přitom měly být obsazeny ropné oblasti. K tomu chtěl Hitler také obsadit nebo zničit Stalingrad. Při sledování těchto cílů tisíce nepřátelských vojáků, kteří vstoupili do Sovětského svazu, aby pozvedli Německo, přišly v prvním roce bojů na východní frontě o život.

Mezi stíhacími piloty, kteří v této době zvýšili své skóre sestřelů, byl Max Ostermann, který 12. května sestřelil svou 100. oběť. Za tento čin Ostermann obdržel 17. května „Meče k Rytířskému kříži“. Úspěch eskadry se odrazil v několika takových vyznamenáních, protože v době, kdy Němci zahájili ofenzivu, podařilo se mnoha pilotům překročit hranici padesáti sestřelů. Lt. Horst Hannig ze 6. letky byl za dosažených čtyřicet osm sestřelů vyznamenán Rytířským křížem, nebyl ale příbuzný s Norbertem Hannigem, který také létal u JG 54.

Ačkoliv se obléhání Leningradu obnovilo se zvýšenou zuřivostí, nepodařilo se Němcům prolomit jeho obranu. Město se drželo dál a v červnu, s určitým zoufalstvím, začali Rusové provádět během měsíčních nocí zásobovací lety. JG 54 ustanovila hlídky, které tyto letouny měly napadnout. Boj byl pro německé stíhače velmi úspěšný. V noci z 22. na 23. června sestřelil Lt. Erwin Leykauf ze III. skupiny šest dvouplošných Polikarpovů R-5 a vzápětí dostal ještě další dva. Hptm. Joachim Wandel Leykaufovo skóre více než zdvojnásobil na šestnáct nočních sestřelů. V letounech, které byly pro tento druh boje silně vyzbrojeny, posléze JG 54 dosáhla padesáti tří sestřelů.

Tak jako i u jiných letectev v různých obdobích války, úspěchy stíhačů pokračovaly někdy i s příchutí smutku nad ztrátami dobrých pilotů. Doba, kterou JG 54 strávila na východní frontě, se vyznačovala zvyšujícími se ztrátami a vítězství se střídalo s tragédiemi. Mnozí se nevrátili a jejich zkušenosti byly velkou ztrátou pro mladé piloty.

Ukázka tohoto fenoménu se objevila 4. srpna, kdy Nowotny sestřelil sedm ruských letounů a tím své skóre zvýšil na padesát čtyři vítězství. O čtyřicet osm hodin později eskadra zesmutněla po zprávě, že Ostermann, vítěz nad 102 nepřátelskými letouny, z nichž devět sestřelil před začátkem kampaně na východě, byl zabit v boji v přesile ruských stíhačů nad Amosovem. 10. srpna byl ztracen v boji také Karl Sattig, velitel 6./JG 54 a nositel Rytířského kříže, který měl osobní skóre padesát tři sestřelené letouny, z toho dva stroje sestřelil v noci. Po souboji nad

Rževem byl prohlášen za nezvěstného, ale předpokládalo se, že jej Rusové zajali a v průběhu zajetí zemřel. 6. letku po něm převzal Karl Beisswanger.

Početní stav pilotů JG 54 k 26. květnu 1942 140. Bylo v něm zahrnuto čtyřicet sedm důstojníků, sedmdesát osm štábních důstojníků a patnáct letců nižšího hodnostního stupně. Během roku prováděla eskadra různé operace, mezi nimiž byly doprovody obnovených bombardovacích útoků na ruské námořní jednotky v Leningradském zálivu a na zásobování pevnosti Cholm. Operace v této poslední oblasti začaly 21. ledna. Stíhači také létali na podporu obléhaného XI. armádního sboru v demjanském kotli. Tato akce začala 9. února a trvala až do 21. října. Dále se zúčastnila podpory armády v bitvě u Volchova (13. ledna až 27. července) a hloubkových útoků na lodní dopravu nyní již rozmrzlého jezera Ladoga, kterou byly do Leningradu dováženy životně důležité zásoby.

Odloučení ve Finsku

Na podzim 1942 začaly používat 2. letka (Oblt. Matuschka) a 7. letka (Oblt. Waldemar „Hein“ Wubke) od I./JG 54, které velel Oblt. Heinz Lange, k bojovým letům základen na území Finska, které bylo spojencem Německa od své „Zimní války“ s Ruskem, která skončila v březnu 1940 anexí asi jedenácti procent jeho území. Ačkoliv 5. letecká armáda měla hlavní zodpovědnost za vedení války proti Rusku v těchto severních zeměpisných šířkách, 1. letecká armáda poskytovala jednotkám během počátečních ofenziv operace *Barbarossa* značnou podporu.

Když německý XXXVI. armádní sbor dosáhl Kirkenes a klesl si cestu na sever od Baltu k Botnickému zálivu a podél západních hranic Finska, zareagovali Rusové leteckými útoky na finské území a takto tuto zemi uvrhli do „prodloužené války“. Ačkoliv finské letectvo a *Luftwaffe* zpočátku bojovaly samostatně, německé letouny používaly finské základny, což značně zkracovalo dobu letu na podporu armádních jednotek proniknuvších příliš kupředu.

1. letecká armáda byla podřízena leteckému velitelství Baltic, které koordinovalo operace v této oblasti. Patřily mezi ně průzkumné lety nad pobřežím a mořem, hlídky proti lodím a ponorkám v oblasti Finského zálivu a podpora pozemních jednotek na linii Riga–Tallin–Leningrad až k Bílému moři. Demarkační čára mezi německými a finskými sférami probíhala na linii Oulujoki–Oulujarvi–Kuhmo–Nuokkijarvi.

Operace 1. letecké armády proti zásobovací trase přes jezero Ladoga začaly 25. listopadu 1941. Ale hadovitě se krouticích silnic na tlustém ledu bylo tolik, že nebylo možné doufat, že by se daly všechny přerušit a *Luftwaffe*, jejichž letounů bylo zapotřebí na jiných sektorech fronty, zde nakonec podnikala v těchto těžkých pod-

mínkách ruské zimy jen malé rušivé nálety. Nový rok však přinesl mohutný ruský protiútok a 1. letecká armáda musela v prvé řadě podporovat zásobovací lety (hlavně He 111) německou pěchotu pokoušející se o odpor v obklíčení u Demjanska a Cholmu. V souladu s těmito lety byla zesílena i stíhací ochrana a JG 54 patřila mezi stíhací eskadry, které vyslaly samostatné letky na sever.

Síly umístěné ve Finsku byly velice skromné: například 1. letka doprovázela osm Ju 87, Bf 110 a Ju 88 a během okupace ostrova Suurasaari ve Finském zálivu, která se udála z 27. na 28. března 1942, létala na ozbrojený průzkum. Letka JG 54 tehdy měla ve stavu jedenáct Bf 109, z nichž bylo běžně osm letounů operačních. Povaha bojových letů zůstávala většinou stejná jako předtím – doprovody bombardovacích a transportních letounů nebo útoky stíhacích bombardérů na ruskou lodní dopravu a ochrana ozbrojených dopravních Siebelů.

Po obsazení Patajarvi a Viipuri se stíhací JG 54 snažili zajist, aby německé letecké a pozemní jednotky mohly provádět své operace bez narušení nepřítelem, ale navzdory všemu tomuto úsilí zásobování Leningradu pokračovalo. Proti všem předpokladům se město drželo dál. S desetitisíci strádajícími obyvateli byla jeho situace strašlivá. Skromné zásoby, které se podařilo přivést, přišly pro mnohé příliš pozdě.

Změny ve velení

V září 1942 reorganizace *Luftwaffe* v Rusku vyvrcholila vytvořením nového velitelství, letecké armády Ost, která spojila 1. a 2. leteckou armádu. Nové velitelství obsahovalo tři skupiny JG 54, čtyři z JG 51, dvě z JG 77 a II./JG 3. V době, kdy štěstí Němců začalo na všech frontách ubývat a obracelo se v zoufalství, začalo široké a marnotratné přehazování stíhacích skupin z jednoho válečného dějiště na druhé, kde působily v boji proti Rudému letectvu víceméně jako požární jednotky.

Sovětské vojenské letectvo už dostalo dostatečné množství lepších náhradních letounů vyrobených ve vlastních továrnách, které ještě doplňovaly další stroje, dodávané po moři přes přístavy Murmansk a Archangelsk v rámci zákona o půjčce a pronájmu z Británie a USA. Tato regenerace frontových jednotek mnohem výkonnějšími letouny se ale zdála být dost malá, než aby se Rusům podařilo zastavit ubývající počty letounů, způsobené německými stíhači, a dostat je do stavu původních počtů. 14. září Lt. Hans Joachim Hetter tak mohl dostat tradiční vavřínový věnec za sestřelení 3 000. nepřátelského letounu jednotkou *Grünherz*. Jeho vlastní skóre se zvýšilo na padesát tři a zahrnovalo i šest vítězství dosažených v noci. Tento úspěch byl zaznamenán kamerami a fotografie pilotů a jejich letounů vykonaly kus práce v německém tisku a na stránkách časopisu *Luftwaffe Signal*, kde byl otištěn popis průběhu válečných operací.

Štáb eskadry a I. skupina začaly ke konci roku 1942 dostávat vylepšené Fw 190A-3 a A-4 a začátkem roku 1943 eskadra létala se směsicí letounů Fw 190, Bf 109F a G. Příchod nových letounů (ačkoliv dodávky Fw 190 zůstávaly všeobecně špatné) přinesl v tuto dobu do JG 54 změny, ale k uvolnění nedošlo.

Před koncem roku se stal Nowotny velitelem 9./JG 54 (25. října), od II. skupiny odešel k JG 52 Dieter Hrabak a Hans „Assi“ Hahn z JG 2 se stal šedesátiosminásobným vítězem v leteckých bojích. Ofw. Max Stotz nejenže 29. listopadu dosáhl jednoho vítězství, ale 30. listopadu zničil nejméně deset nepřátelských letounů. Nowotny v listopadu sestřelil 300. oběť 1. letky.

V. ZÁPADNÍ FRONTA

Koncem roku 1941 zůstávaly ve Francii pouze dvě kompletní stíhací eskadry – JG 2 a JG 26, a s nimi jedna bombardovací eskadra – KG 2. Jak měly pokračovat operace stíhacích bombardérů proti Anglii, došlo 10. listopadu k zformování 10./(JA-BO)JG 2. Krátce nato byla ještě zformována 10./(JABO)JG 26. V obou těchto jednotkách byly specializované letky stíhacích bombardérů. Byla to právě JG 26, která na krátkou dobu vytvářela historii JG 54. Operační kariéry JG 54 *Grünherz* a JG 26 *Schlageter* byly po většinu války blízce protknuty.

Vyzbrojeny letouny Bf 109F a G pokračovaly tyto jednotky v útocích typu „hit a run“ (udeř a uteč) na lodní dopravu a cíle na anglickém pobřeží. Ačkoliv útoky proti lodím měly přednost, útočily stíhací bombardéry na jakýkoliv cíl, který byl v jejich dosahu, zvláště na plynojemy umístěné kolem většiny měst jakékoliv velikosti. Ze vzduchu je bylo možno relativně lehce zasáhnout, někdy i s pozorovatelnými výsledky. 3. letecká armáda naprosto věřila, že jednotky JABO jsou schopny dosáhnout užitečných výsledků a tak rozkázala, že druhá letka každé stíhací eskadry bude k 10. březnu 1942 vycvičena do role stíhacích bombardérů.

JG 2 a JG 26 mohly jen vzácně společně shromáždit více než třicet stíhacích bombardérů, ale dařilo se jim vázat dost velký počet stíhaček RAF, které měly za úkol je stíhat. Když v roce 1942 na místo Bf 109 začaly nastupovat Fw 190, byla tato práce pro piloty létající se Spitfiry Mk. V téměř nemožná. Fockewulfy jim byly nadřazeny ve většině režimech letu a v střemhlavém letu jim dokázaly lehce uniknout.

Tak začal dlouhý a nelehký zápas o stíhací letoun RAF, který by měl lepší letové vlastnosti v malých výškách. Z tohoto programu se posléze vyvinul Hawker Typhoon. Přestože letoun trpěl technickými problémy, patřily Typhoonu pozdější úspěchy navzdory skutečnosti, že *Luftwaffe* i nadále posílala přes Kanál své bombardovací stíhačky. Když v září 1941 přišel Typhoon do služby (téměř ve stejné době jako Fw 190A u jednotky JG 26), vkládaly se do něj velké naděje, že odrazí plíživé německé útoky.

V tomto případě už to bylo víc než rok, kdy Typhoon sestřelil svého prvního Fw 190, ale navzdory jejich operačnímu rozpětí, bývalo velmi těžké útočníky zničit.

Jednou však Typhoon dosáhne spolehlivé úrovně a jako zeď se postaví proti *Luftwaffe*. Čtyřkanonová výzbroj britského stíhače byla pro lehčí Fockewulfy smrtelná a velké množství jich bylo sestřeleno zvyšujícím se počtem perutí, jejichž úkolem bylo tuto hrozbu JABO odvrátit.*

Ačkoliv se útoku na Rusko zúčastnila téměř celá JG 54, číslo její jednotky dočasně v roce 1943 používala stíhací bombardovací letka z JG 26. Podle zařazení byla tato jednotka od 17. února oficiální částí *Grünherz* a jako 10./(JABO)JG 54 byla technicky pod velením Hannese Trautlofta. V době, kdy jednotka měla základnu v St. Omer–Wizernes, piloti dokonce odstranili z rukávů uniforem nášivky s označením JG 26 a vyměnili je za nášivky označující příslušnost k JG 54.

Jednotky JABO zůstaly pod taktickým operačním velením JG 26 v jehož čele stál major „Pips“ Priller a jakékoliv nehody, které jednotka utrpěla, byly hlášeny přes JG 26. Během dvou měsíců, kdy jednotka nesla označení JG 54 k takovému hlášení došlo. 24. března 1943 byl během útoku na cíle v Ashfordu v Kentu protiletadlovou palbou Britů sestřelen a zabit velitel letky Oblt. Paul Keller.

Původním záměrem bylo celkově vyměnit JG 54 za JG 26. Přestože stažení *Grünherz* na západní frontu bylo už částečně během února 1943 dokončeno, plán přemístění zbytku skupin z východní fronty byl posléze opuštěn. Do Francie odcestovala pouze III. skupina pod velením majora Seppla Seilera (nyní se uzdravil ze zranění, která utrpěl v boji během bitvy o Británii) a 4. letka Oblt. Matuschky. Po dlouhé trase vlakem na západ cestovali přes Smolensk a Krasnogvardejsk až posléze 12. února dojezdili do Vendeville u Lille.

Tyto čtyři letky, které létaly s Bf 109, zpočátku operovaly jako nezávislé jednotky, ale následně byly zařazeny pod velení JG 26. Samotný Priller provedl inspekci nově příchozího personálu JG 54 brzy po tom, co letci přijeli z Ruska.

Po vytvoření SKG 10 se z bývalé 10./(JABO)JG 54 stala 11./(JABO)JG 26, přestože byla tato jednotka ještě nějakou dobu alternativně označována příslušností k JG 54. 5. května 1943 bylo do stavu JABO jednotek JG 2, JG 26 a SKG 10 přijato sedmáct Bf 109G–6 z 11. letky, z nichž bylo k tomuto datu deset strojů službyschopných.

Mezi piloty *Grünherz* z východu bylo také několik válečníků, kteří srovnávali dvě válečné fronty, a tito piloti zjistili, že se válka na západě změnila. Jediná podobnost s Ruskem byla v tom, že nepřítel neukázal, že by měl lepší zbraně než měli Němci. Početní nadřazenost už byla věcí minulosti a německé válečné úsilí tváří v tvář rostoucí spojenecké moci na druhé straně Kanálu se změnilo z ofenzivního pojetí na defenzivní.

* Údaj není zcela přesný, Hawker Typhoon se nikdy nestal plnohodnotným stíhacím strojem, tím byl až jeho nástupce – Hawker Tempest. RAF však proti nízko létajícím stíhacím bombardérům *Luftwaffe* Fw 190 kromě Typhoonů stavěla i další stroje – především nové Spitfiry Mk. IX a speciální hloubkové Spitfiry Mk. XII. Tato verze Spitfirů byla – pro zajímavost – první sériovou verzí tohoto slavného letadla s motorem Rolls Royce Griffon, tedy s motorem, který u posledních verzí Spitfirů zcela vystřídal starší a známější Rolls Royce Merlin. Poznámka redakce.

Pro stíhací letectvo nebylo problémem nahradit letouny navzdory přerušení jejich výroby a oprav spojeneckým bombardováním, ale vše záleželo na dobrém výcviku pilotů. Od roku 1943 do budoucna každý zkušený stíhací pilot zabitý v boji představoval ztrátu, která ještě mohla být nahrazena – ale ne muži takového kalibru jako byli velitelé letek a skupin, kteří odešli. Plán nejvyššího velení na dlouhou válku, ve kterém se arogantně předpokládalo, že si třetí říše svůj životní prostor jednoduše vezme, padl. Tento plán zpočátku nepočítal s výcvikovými programy, které mohou překlenout velké operační ztráty. Německá vojenská moc nyní začala, ačkoliv pomalu, pociťovat následky těchto mylných domněnek, avšak nikdo je nepociťoval víc než stíhači *Luftwaffe*.

Nikdo jiný než stíhači *Luftwaffe* na západě nebyli takto ztraceni; byli stále udržováni v boji proti denní a noční ofenzivě bombardérů RAF a USAAF a za pokračování v boji proti oběma spojeneckým letectvům zaplatili vysokou cenu.

JG 54 zjistila, že tam, kde na východě plně v boji dostačovala dvojice nebo čtveřice stíhačů, zde museli ke stejným úkolům létat v letce nebo dokonce v síle skupiny, aby dosáhli nějakého vítězství, zvláště pak proti americkým čtyřmotorovým bombardérům. Nyní se tyto těžce vyzbrojené B-17 Fortressy a B-24 Liberatory začaly nad kontinentální Evropou objevovat ve stále větších a větších počtech. Zdálo se, že i když Spojenci utrpí jakkoli veliké ztráty, budou pokračovat v ničení center německé válečné výroby a populace.

Piloti *Luftwaffe* měli úkol způsobit formacím B-17 a B-24 USAAF co nejtěžší ztráty, aby Američané pro nedostatek letců a letounů tyto nálety zrušili, ale zjistilo se, že bombardéry jsou velmi tuhým protivníkem. Sestřelit tyto letouny vyžadovalo klidné nervy, využít každé unce zkušenosti a také mít šilenou odvalu. V seznamech vítězství jednotlivých pilotů proto tyto letouny figurovaly na čelních místech. Na každého německého pilota vždy pálilo několik kulometů (vzácně méně než deset, ale zcela běžně dvanáct), kterými byl každý americký bombardér vyzbrojen, a tato palba byla příšerná. Při útoku museli němečtí stíhači prolétnout stěnou žhavé oceli.

Sestřelů čtyřmotorových bombardérů ke zklamání velitelů americké 8. letecké armády přibývalo. Američtí velitelé bombardovacího letectva, kteří podporovali tento hazardní podnik víc než svou kolektivní vojenskou kariéru, tvrdili, že Fortressy a Liberatory mohou ve dne nad Německem létat, a přesto neutrpí tak děsivé ztráty jako RAF na začátku války v noci. Američané věřili, že jejich těžké stroje mají dostatek kulometů, aby si s útoky stíhačů poradily, a že stíhací ochrany nebude zapotřebí. Přestože cena, kterou Američané platili, byla vysoká, přesné bombardování mělo úspěch. Ofenziva začala 17. srpna 1942.

Od 27. března 1943 JG 54 operovala ve středním sektoru Evropy, který zahrnoval německé pobřeží a přilehlé oblasti. Boj s USAAF přinesl další ztráty a změny. 15. května byli při útoku na Fortressy, které měly bombardovat různé cíle, mezi nimiž byla i průmyslová zařízení v Emdenu, sestřeleni Lt. Rupp a Hptm. Fink.

Byl to 4. bombardovací wing 8. letecké armády, který přivábil útoky stíhačů v době, kdy byl přikryt mraky Wilhelmshaven, a kdy Američané hledali náhradní cíle. III./JG 54 zahájila leteckou bitvu nad ostrovy Helgoland, Dune a Wangerooge. Podařilo se jí způsobit ztráty 1. a 4. bombardovacímu wingu v počtu asi šesti B-17. Při této příležitosti bombardéry rozdaly víc než přijaly, protože německé ztráty z tohoto dne činily osm Bf 109.

Přesně o měsíc později byl zpět na východ převelen major Seiler, kde měl velet I./JG 54. Jeho místo velitele *Grünherz* na západě převzal major Siegfried Schnell. „Wurmu“ Schnellovi nebylo válčení na západě neznámé. Patřil mezi nejúspěšnější piloty JG 2 během bitvy o Britanii a v srpnu 1942 už měl na svém kontě sedmdesáté vítězství. Většinou létal u III./JG 54.

Americké těžké bombardéry nebyly však jedinými protivníky se kterými se němečtí stíhači během této doby setkávali. Denní nálety RAF postupně narůstaly jak do velikosti, tak i šíře a ty tam byly první dny války, kdy dokázaly způsobit jen zanedbatelné poškození. Uprostřed roku 1943 byla 2. skupina RAF vybudována do síly, kdy mohla napadat taktické cíle silnými skupinami lehkých bombardérů. Zvětšoval se příliv modernějších amerických typů, zvláště Douglasů Bostonů, které byly mnohem spolehlivější než starší, zranitelné britské letouny. Avšak všechny americké typy, zařazené do služby, neměly takové schopnosti přežít v podmínkách, které převládaly nad Evropou. Lockheed Ventura se ukázal jako velmi lehce sestřelitelný a proto byl záhy stažen ze služby.

Ale Boston a následně i North American Mitchell odvedly vynikající práci; tyto Brity pilotované střední bombardéry s výbornými vlastnostmi od středních do malých výšek byly obklopeny silnými formacemi stíhaček, zvláště Spitfirů, a útočily na různé cíle v okupovaných zemích – letiště, průmyslové komplexy, elektrárny a linie komunikací. Němečtí stíhači se snažili za každou cenu tyto útoky napadat, přestože stíhací ochrana protivníka byla stále silnější.

15. května dostali stíhači rozkaz, aby napadli útok dvou letek Bostonů ze 107. perutě na letiště Drucat. Po rozbombardování stojánek a vzletové dráhy zaútočili němečtí stíhači několikrát po sobě na bombardéry. Britský doprovod několikrát zasáhl letoun Oblt. Horsta Hanniga.

Těžce zraněnému Hannigovi se podařilo z rozstříleného letounu vyskočit, ale neotevřel se mu padák. Byl jednou ze dvou ztrát, které němečtí stíhači v tomto boji utrpěli. Začátkem roku 1943 byl tento pilot z JG 54 přeložen k JG 2, kde se stal velitelem letky. Na podzim roku 1941 se Hannig připojil k 6./JG 54, která v té době sloužila na východní frontě, kde sestřelil třicet letounů.

Ztráty německých stíhačů z 15. května 1943, ačkoliv nebyly vysoké, ukazují, jak byla jednotka nucena rozdělit své síly mezi britské taktické a americké strategické útoky. Problém Němců byl v tom, že zatímco jejich vlastní stíhačky byly pouze postupně modernizovány podle zvyšujících se operačních požadavků, Spojenci zaváděli do služby

své nejmodernější stíhačky a bombardéry. Němci se začali setkávat s množstvím vynikajících letounů mezi nimiž byly De Havilland Mosquito, North American Mustang (ačkoliv perutě RAF používaly jeho průzkumnou verzi už dříve) a různé verze Spitfirů jejichž vývojové rezervy anulovaly jakékoliv výhody prvních verzí Fw 190.

Zvyšující se ztráty donutily Američany ke změně názoru na stíhací doprovod pro bombardéry 8. letecké armády. Avšak první Republic P-47 Thunderbolty neměly dostatečný dolet, aby mohly bombardéry doprovázet po celé trase jejich letu do Německa, a skupiny vyzbrojené P-38 Lightningy zase trpěly technickými poruchami svých strojů, které snižovaly počty nasazených letounů tak, že byly málo efektivní. Stíhací letectvo *Luftwaffe* tak mohlo v klidu vyčkat, až bombardéry z Anglie doletí bez doprovodu nad Německo.

Je však diskutabilní, jestli byla tato taktika správná – jestli by nebylo výhodnější zaútočit na americké stíhače nad francouzským pobřežím a tak piloty přinutit zbavit se přídavných nádrží s palivem s předstihem. Němečtí stíhači by pak měli daleko více příležitostí sestřelovat bombardéry, které pak musely letět nad nepřátelským územím více jak tři hodiny bez doprovodu.

Ale už nyní se začalo ukazovat, jak bude během příštích šesti až dvanácti měsíců pokračovat letecká válka nad Evropou. 22. června podnikla 8. americká letecká armáda těžký nálet na továrnu vyrábějící syntetickou gumu – byl to první těžký nálet proti důležitému cíli na Rýně. Nebylo to však naposledy. 28. července 1943 podnikly Thunderbolty svůj první operační let s přídavnými nádržemi na evropském bojišti. Pro německé stíhače to bylo datum ponurého významu, ačkoliv v tuto chvíli si to ještě nikdo neuvědomoval. Vzhledem k výrobním a operačním problémům s prvními přídavnými nádržemi nebyli američtí stíhači schopni po několik měsíců dosáhnout hlavních německých cílových oblastí. K prvnímu proniknutí do říšského vzdušného prostoru došlo až 27. září 1943.

Mezitím byla většina náletů 8. letecké armády napadena během letu nad Francií, Nizozemskem, Belgií a nad Německem. Stejně stíhací jednotky často na bombardéry zaútočily na cestě k cíli a následně je sestřelovaly na cestě zpět na základny v Anglii. Silně podporováni německými jednotkami protiletadlového dělostřelectva, které tvrdě bránily všechny důležité cíle, stíhači lehce objevili americké bombardéry. Tak jako většina bombardérů, se kterými se již setkali, tak i americké posádky zůstávaly pohromadě ve formacích a vzájemnou podpůrnou palbou svých těžkých púlpalcových kulometů vytvořily před stíhači zeď ohně. K Fortressům a Liberátorům se stíhači dostávali pouze děrami ve formacích, ale i to bylo vzácné, protože bombardéry pečlivě udržovaly bojové boxy, výšku a směr letu.

Jednotlivým zkušeným německým pilotům se obvyčejně podařilo sestřelit B-17 nebo B-24, ale málokdy ztratila americká formace velitele. Ti neustále udržovali formace pohromadě navzdory nebezpečí kolize nebo poškození pumami, které shazovaly boxy bombardérů letících ve větší výšce.

Na druhé straně *Luftwaffe* studovala obranu amerických bombardérů jak pohledem útočícího pilota, tak i prohlídkou sestřelených letounů. Ve všech instrukcích byla zaznamenána jejich slabá místa a nejlepší způsoby, jak tyto letouny s maximálním účinkem sestřelovat. V této literatuře byly popsány úhly útoku a vzdálenosti nejúčinnější palby. Tyto materiály byly volně přístupné ve všech pohotovostních místnostech německých pilotů.

V roce 1943 Američané zjistili, že němečtí stíhači často s oblibou útočí čelně, a jestliže dokázali vypálit z menší vzdálenosti, zničili motory, rozstříleli přístrojovou desku, pumový zaměřovač a co bylo nejhorší, zabili nebo vyřadili hlavní členy posádky. Dokonce i když tento útok nálet bombardéru na cíl nepřerušil, snížil jeho ničivou sílu, protože na místa zraněných nebo zabitých museli nastoupit méně zkušení letci posádky. V této době B-17 a B-24 ještě proti útoku zepředu nebyly dostatečně chráněny tak jako z jiných směrů a velké množství jich bylo tímto způsobem sestřeleno. K čelnímu útoku však bylo ze strany německých pilotů zapotřebí velké odvahy, protože výsledná rychlost proti sobě letících letounů se pohybovala nad 800 km/hod. Často bylo velmi těžké posoudit rychlost přiblížení, odpálení zbraní v dostatečné vzdálenosti, aby palba způsobila poškození letounu a dobu, kdy se má stíhač po útoku odpoutat, protože zepředu čtyřmotorový letoun skýtal relativně malou plochu cíle. Ale piloti, kteří si tuto taktiku oblíbili, měli dost času svou techniku vylepšovat a tak přes léto ztráty amerických bombardérů narostly.

JG 54 pokračovala v obraně svého území až do srpna 1943, kdy byla operačně podřízena 3. letecké armádě a používala základen v Deelenu, Schipolu a Arnhemu. V této době byl sestřelen lyžařský šampion JG 54 Uffz. Pfeiffer a Ekkehard Bob, velící 9. letce byl postaven do velení IV./JG 51. JG 54, která se neustále přesunovala, operovala v posledních měsících roku 1943 ze Schwerinu, Ludwigslustu a Luneburgu.

V srpnu uplynul rok od doby, kdy 8. letecká armáda začala létat bojové lety nad kontinentální Evropu a 17. srpna měl být proveden ambiciozní „výroční“ nálet na Schweinfurt a Regensburg. Ztráty celkově šedesáti B-17 z jednoho náletu byly výsledkem zvýšeného úsilí německých stíhačů.

8. října vyslala 8. letecká armáda 170 B-17 a B-24 nad Brémy a Vegesack. Do boje se zapojily části JG 1, 3, 11 a 54 a s nimi také ZG 1 a ZG 26. Byl to začátek tří po sobě jdoucích dnů krveprolití, v nichž zvláště utrpěly těžké stíhačky. *Grünherz* z boje vyšla celkem s lehkými ztrátami. 8. října byl zraněn Heinz Schulz z 9. letky a když Američané následujícího dne letěli a zaútočili na vzdálené cíle ve východním Německu a Polsku, byl podobně zraněn ještě Emil Hecker, také z 9. letky. V jedné z těchto operací byl zabit Hans Philipp, který tehdy už s JG 54 nelétal. Bojů během třetího spojeneckého ničivého náletu na Münster se JG 54 nezúčastnila.

Tohle třídní bombardování stálo 8. leteckou armádu padesát bombardérů a čtyři stíhačky, zatímco *Luftwaffe* ztratila alespoň dvacet pilotů jednomístných

stíhacích letounů a dvaadvacet členů posádek Bf 110. Dalších jednatřicet pilotů a členů posádek bylo zraněno. Američtí stíhači celkově nárokovali jednatřicet sestřelených letounů, které měli zničit 8. a 10. října – střelci bombardérů měli zničit 308 německých stíhaček. Takhle nafouknuté počty nepřátelských ztrát byly samozřejmostí. Tyto mylné počty vznikly tak, že každý střelec doufal a věřil, že zrovna jeho střely způsobily stíhačce poškození a v záru letecké bitvy nebylo jednoduše čas ověřovat sestřelení letounu. Stíhači také po průletu rychle mizeli ze zorného pole střelců. Podobně vysoké počty sestřelených německých letounů figurovaly po každém velkém bombardovacím náletu a mnoho lidí muselo být šokováno, jaký druh průmyslového zázraku Němci vytvořili, že dokáží vydržet takové ztráty utrpené v období čtrnácti měsíců.

Nicméně v zájmu udržení morálky v bombardovacích skupinách byly nárokované sestřely vážně registrovány a zaznamenány pro potomstvo. Kdyby o těchto počtech věděli němečtí piloti, určitě by se rozesmutněli přemýšlením nad takovou ztrátou letounů!

Nedá se však říci, že by němečtí stíhači střelci bombardérů nebyli sestřelováni; půlpalcový kulomet byl velmi ošklivou zbraní zvláště v masovém použití. Stíhač, útočící zezadu na formaci padesáti bombardérů mohl očekávat, že každý bombardér na něj bude střílet nejméně šesti kulomety, což znamenalo, že se proti němu obrátí 300 kulometů všech padesáti bombardérů. Při mnoha příležitostech Američané zjistili, že jejich střelecké věže a trupové kulomety jsou víc jak dostačující zbraní na zničení německých stíhačů.

Události v letecké válce nad Evropou se začaly blížit k vyvrcholení; na podzim 1943 byli němečtí stíhači jen stěží schopni zdržet nepřátelskou bombardovací ofenzivu. Americký stíhací doprovod pronikal hlouběji do Německa, o čemž by rok předtím nikdo nepředpokládal, že to bude možné, a systematicky snižoval sílu německých stíhačů. Intenzivním úsilím se podařilo vyvinout spolehlivé přídavné nádrže, což přineslo své ovoce tak, že při mnoha bojových letech Thunderbolty a Lightningy mohly těžké letouny doprovázet po celé trase jejich letu. A koncem roku 1943 se na evropském bojišti objevil ještě další nový stíhací letoun.

Němečtí stíhací piloti a posádky amerických bombardérů měli zpočátku problémy rozpoznat tento nový typ od Bf 109, kterému se dost podobal. Brzy začalo být zřejmé, že tento nový letoun má téměř ve všech režimech letu lepší výkony než německý typ; jeho název Mustang* byl velice přiléhavý a Němcům se přímo hnusil. Kdyby tak ještě věděli, že jejich letouny, letiště, opravárenská a zásobovací centra se stanou během prvních měsíců 1944 prvořadým cílem amerického letectva, byli by všichni příslušníci stíhacího letectva šokováni.

* North American P-51. S Bf 109E bylo možno zaměnit pouze první verze P-51A, B a C. Verze Bf 109F, G a K byly s Mustangem nezaměnitelné, verze P-51D se zase nedala zaměnit s žádnou verzí Bf 109. Poznámka redakce.

Koncem roku 1943 měly stíhací jednotky velitelství *Mitte* celkový počet 1 223 jednomotorových a dvoumotorových stíhacích letounů. V počtu jsou zahrnuty jak denní tak i noční stíhací skupiny. Žádná další složka *Luftwaffe* neměla tak početně vysokou sílu. Výrobní závody stále dokázaly nahrazovat zničené stíhací letouny a za touto scénou se zkoušely nové zbraňové systémy, za jejichž pomoci se měly z jednomístných letounů stát mnohem účinnější zbraně proti bombardérům. Letecké školy však nemohly dát svým pilotním žákům žádné nezbytné zkušenosti při nahrazování těch, kteří už nežili. Nedostatek pilotů začal být pro stíhací letectvo *Luftwaffe* vážným problémem.

1944 – rok pohromy

Siegfried Schnell opustil III./JG 54 začátkem roku 1944, aby se vrátil na východ, kde měl 11. února převzít velení nad IV. skupinou. Tímto přemístěním zůstala skupina dočasně bez velitele a čekala na příchod Hptm. Rudolfa Sinnera z Ruska. Funkci velitele skupiny v tuto dobu vykonával Oblt. Rudolf Patzak, velitel 8./JG 54, který byl v únoru sestřelen. Sinner přijel z východu v pořádku, ale nebylo mu souzeno, aby zůstal déle u operačního létání.

Podněcováním plánu *Pointblank*, během něhož mělo dojít k systematickému ničení německého stíhacího letectva a důležitých částí letecké výroby, jež je podpořovaly, 8. letecká armáda, která byla prvořadým nástrojem této fáze letecké války, byla nucena odložit útok na začátek roku 1944. Mezitím byla v Itálii vytvořena nová strategická bombardovací jednotka, 15. americká letecká armáda, která se stala částí nové strategické letecké armády USA v Evropě. Vedle 8. strategické a 9. taktické letecké armády byla jedním z hlavních kroků k uskutečnění spojeneckého plánu, který měl uprostřed roku 1944 vyústit ve vylodění v Evropě.

Hubenou odezvou proti této mocné síle byl plán *Luftwaffe* „malý *Blitz*“, při němž měla zaútočit na cíle v Anglii. Operace začala v noci z 21. na 22. ledna, kdy bombardéry zaútočily na Londýn a na různé cíle na jihovýchodě. Rozsah těchto útoků, které trvaly až do dubna, byl proti americkým denním náletům na Německo a útokům britského letectva téměř bezvýznamný.

Po 19. únoru 1944, kdy skončilo období špatného zimního počasí, zahájila 8. letecká armáda sérii těžkých náletů. V této době bylo stíhací letectvo *Luftwaffe* na západě složeno z patnácti skupin jednomístných stíhacích letounů o celkovém počtu asi 750 strojů a ze sedmi skupin, které létaly asi se 180 dvoumotorovými Bf 110. Každý pilot a člen posádky těchto letounů měl nyní velkou zodpovědnost. Když se rozvinul první bojový let operace *Big Week*, stáli němečtí stíhači proti dvaceti osmi skupinám amerických těžkých bombardérů. Koncem tohoto krátkého období se počet těžkých bombardovacích skupin zvýšil na třicet.

29. února měly bombardéry za úkol zaútočit na dvanáct cílů v Německu; do boje zasáhlo šestnáct wingů B-17 a B-24 jejichž síla celkově reprezentovala 689 bombardérů a 835 stíhačů. Všechny tyto letouny odstartovaly ze základen v Anglii. Výrobní komplex Erla u Lipska, vyrábějící Bf 109, figuroval na seznamu cílů a 7./JG 54 byla mezi stíhacími jednotkami, které se zúčastnily stíhání. Letka měla potom základnu v Ludwigslustu ve Schwerinu, asi v půlce cesty mezi Hamburkem a Berlínem.

Část stíhačů vedl do boje velitel letky Hptm. Rudolf Klemm. Kolem 13.00 navázali němečtí stíhači s nepřítelem kontakt. Aby se Bf 109 dostaly k bombardérům, musely proniknout clonou amerických stíhačů. Z formace asi šedesáti bombardérů se Klemmovi podařilo jednoho sestřelit. V závěsu s Fw. Gerhardem Raimannem provedl dva průlety, než bombardér vypadl z formace, ale v tuto chvíli se za ocasy jejich strojů objevily stíhačky amerického doprovodu.

Klemm vykřikl na Raimanna varování, ale potom už byl plně zaneprázdněn svými pronásledovateli. Naposledy uviděl, jak Raimannův stroj kouří a ve vertikále padá k zemi. V mraku se mu letoun ztratil z dohledu a Klemm doufal, že se mladému pilotovi podařilo z letounu vyskočit a otevřít padák. Ale nestalo se tak. O čtyřicet pět let později byl Raimannův Bf 109G vykopán ze země u vesnice Duingen, asi čtyřicet kilometrů od Hanoveru.

Byli to američtí doprovodní stíhači, kteří 6. března připravili III. skupinu o jednoho z nejzkušenějších pilotů. Tohoto dne USAAF podnikla těžký nálet na Berlín. Při operaci došlo k velikým ztrátám na obou stranách, mezi nimiž bylo jednaosmdesát německých letounů, které byly nárokovány jako zničené v boji. Letka P-51 z 357. stíhací skupiny, jejímž úkolem bylo chránit ústup B-17, při letu napříč Německem slétla do nižší výšky a divoce postřelovala zbytkem munice jakýkoliv cíl, který stál za to.

Jeden z amerických pilotů, Lt. John Carder, jako člen letky majora Toma Haynese, předtím hloubkově útočil na letiště Wurnsdorf. Po skončení útoku začal stoupat a jižně od Brém Haynes spatřil osamělý Bf 109. Lt. John Howell s Carderem na křídle na něj zaútočili.

Ze vzdálenosti 300 metrů Howell vypálil a pozoroval zásahy. Po přiblížení na 100 metrů se německá stíhačka stále zasahovaná P-51 obrátila na záda. Američané uviděli, jak pilot Messerschmittu zavřel plyn a setrvačností vystoupal asi do výšky 700 metrů. Po otevření kabiny se Oblt. Gerhard Loos pokusil letoun bezpečně opustit – ale jeho pronásledovatelé uviděli, že po otevření padáku se mu utrhl padákový postroj. Dvaadevadesátinásobný vítěz v leteckých bojích ze III./JG 54 zahynul při pádu na zem v blízkosti Rheinsehlenu. Přestože většiny svých vítězství dosáhl na východě, od doby kdy jeho skupina operovala na západě, dosáhl Loos dalších čtrnácti vítězství.

Loos nebyl jedinou ztrátou, kterou *Grünherz* tohoto dne utrpěla; zničeno bylo dalších pět Bf 109G a dva letouny byly poškozeny. Letoun Rudolfa Sinnera byl zasažen obrannou palbou B-17, na který útočil. Vážně zraněný velitel JG 54 byl

nucen letoun opustit. Štěstí opustilo desátníky H. Rosenburga, W. Strauba a E. Louise, kteří byli sestřeleni a zabití; zatímco Fw. Fritz Ungar utrpěl v souboji s P-47 z 56. stíhací skupiny zranění chodidla a u Homfeldu musel s letounem nouzově přistát. Uffz. E. Muller, který byl v boji také zraněn, přistál se svým Bf 109G podobným způsobem v Aumuehle. Hptm. Schroer se stal 14. března novým velitelem III. skupiny a místo Oblt. Patzaka v čele 8. letky převzal Lt. Zweigert.

Takový masakr, jaký 6. března utrpěla *Grünherz* – ostatní stíhací eskadry utrpěly daleko větší ztráty – nebyl netypický. Ztráty německých stíhačů předčily počet sestřelených nepřátelských bombardérů. Letecké bitvy na jaře 1944, jejichž důsledkem byly ztráty jak zkušených pilotů, tak i nováčků, začaly dosahovat situace, kdy byl systematicky vybižen výkvět německého stíhacího letectva. V úsilí poskytnout nějakou hmatatelnou obranu proti formacím amerických denních bombardérů, mělo nejvyšší velení *Luftwaffe* jen málo možností. Nakonec vydalo rozkaz, aby se do Německa přesunuly stíhací skupiny z ostatních válčišť – ale i všude tam potřebovalo ze všeho nejvíce stíhače. Obnažením jednoho sektoru se tamní situace rychle zhoršovala, což vedlo k dalšímu urychlenému přesunu nedoškolených pilotů na frontu a pochopitelně k dalším ztrátám mezi nimi. Tato situace přetrvávala po celý zbytek konfliktu.

V květnu 1944 byla pod velením majora Waltera Dahla vytvořena speciální jednotka pro boj proti spojeneckým bombardérům. Součástí této speciální stíhací eskadry se po přezbrojení v Illesheimu letouny Fw 190A-8 stala III./JG 54. Vedle III./JG 54 byly do formace zařazeny ještě další čtyři stíhací skupiny. Svého prvního boje s bombardéry se jednotka zúčastnila 23. května a o čtyři dny později, 27. května, vzlétla proti bombardérům podruhé.

Fw 190 verze A-8 reprezentovala proti původním verzím značné zlepšení a byla poslední z „A“ série stavěné ve velkých počtech. Spolehlivost tohoto typu byla taková, že jím nyní byly vyzbrojeny téměř všechny stíhací jednotky, jejichž prvořadým úkolem bylo ničení těžkých bombardérů. Fw 190A-8 se a stal nejpočetnější verzí Fw 190. Bylo jich vyrobeno přes 1 300.

Při použití kanonové výzbroje Fw 190A-7 dostala A-8 dodatečnou pancéřovou ochranu kabiny a motoru. Letoun byl vybaven motorem BMW 801 D se zařízením MW 50 pro vstřikování vody a metanolu pro krátkodobé zvýšení výkonu. Takto dosahoval motor startovacího výkonu 1 700 HP. Stroj mohl provádět rychlé zatáčky a výborně manévroval.

Bombardovacím letounům Spojenců vzniklo nové nebezpečí. Ale i bombardéry byly nyní lépe chráněny – jak svými kulomety, tak i rychlými a smrtelně nebezpečnými Mustangy – ještě nikdy neměly bombardéry tolik zbraní k odvrácení zoufalých útoků obránců.

24. května se Fw 190A-8 z JG 54 zapojily do boje s jednotkou Mustangů 8. letecké armády. Cílem pro část B-17 z celkového počtu 1 106 bombardérů byl Berlín,

zatímco Liberatory napadly letiště *Luftwaffe* ve Francii. 4. stíhací skupina byla částí celkem 280 P-51 a měla rozkaz chránit bombardéry směřující nad hlavní město Říše. Mustangy doplňovalo dalších 178 P-47 a 144 P-38 stíhací ochrany.

V 10.25 byly Fw 190 z III./JG 54 částí více než čtyřiceti letounů, útočících na formaci, letících mezi Hamburkem a Lübeckem. Němečtí stíhači svou formaci rozdělili do dvou útočných vln a ve chvíli, kdy chtěli na boxy bombardérů zaútočit, napadla je z výšky 12 000 metrů 335. stíhací peruť.

Uffz. Günther Schonwaldt z 9. letky neměl šťastný den. Příliš se soustředil na útok na bombardéry a za zádi jeho letounu se usadil P-51 B, pilotovaný jedním z es 4. americké stíhací skupiny, Ralphem „Kidd“ Hoferem. Američanova palba se nebezpečně přiblížila a Schonwaldt vyšlápnutím pedálu směrovky hodil svůj Fw 190 žlutá 9 do zatáčky. Americký pilot se snažil odvrátit pozornost Fw 190 od bombardérů a nyní se k Němci přibližoval. Hofer se dostal na dostřel, Focke-Wulf začal kouřit a lehce zraněný Schonwaldt musel opět palbě uhnout. Krátce nato odhodil kabinu a vyskočil.

Hofer a jeho číslo Lt. Thomas Fraser mezitím útočili na další cíle. Oběma pilotům se zdařilo sestřelit ještě další dva Fw 190. Po návratu do Debdenu nárokovali deset sestřelů proti ztrátě jednoho vlastního. Schonwaldt strávil noc v záložní nemocnici ve Wittenbergu a ráno se vrátil k jednotce.

JG 54 se opotřebovávala čím dál víc, vše mohlo být ale ještě horší, pokud by nedošlo k zázraku. Dokonce i přemístění z jednoho letiště na novou základnu přineslo JG 54 pohromu: po startu z Luneburgu transportní letoun převážející technický personál havaroval a v jeho útrobách zahynulo dvacet pět mužů. Všechny výborně vycvičený pozemní personál 7. letky byl vyhlazen.

Německé stíhací eskadry ztratily ve dne iniciativu. Bojové lety na západě byly z největší části už jen obranné. Nyní se němečtí stíhači setkávali se silnými spojeneckými formacemi středních a těžkých bombardérů i jejich stíhacím doprovodem a zničujícími útoky stíhacích bombardérů – Typhoonů, Spitfirů, Mosquit, Thunderboltů a Lightningů. Zatímco lepší piloti *Luftwaffe* byli schopni samostatně dosáhnout nad všemi těmito typy v případě, že využili všech taktických výhod, vítězství, situace mezi řadovými piloty se rychle zhoršovala.

Tyto hrozné měsíce se nevyznačovaly jen ztrátami v leteckých bojích, ale i rozsáhlým ničením na zemi; piloti vracející se domů z vzácně úspěšných bojových letů (v nichž se podařilo sestřelit nepřátelský letoun a utrpět minimální ztráty) si nikdy nemohli být jisti, zda naleznou svou domácí základnu v pořádku. Dalo se předpokládat, že pokud zde nezanehaly svou vizitku stíhací bombardéry nepříteli, letiště bylo jisto jistě převálcováno Mustangy, vracejícími se po doprovodu bombardérů nad Německo na své základny v Anglii.

Když 6. června začala spojenecká invaze ve Francii, měla zde *Luftwaffe* příliš málo letounů, aby zabránila vybudování předmostí v Normandii. Ke konci vylodění

zaútočily na přeplněné pláže pouze dva Bf 109. Spojenecká letecká nadvláda byla obrovská; to znamenalo, že stíhací jednotky byly v těsném spojení s invazní frontou a více méně jedno po druhém obsazovaly ta zbývající francouzská letiště, odkud mohly napadat obranu Němců.

Toto rozšíření na další válečné fronty – pro německá území nejnebezpečnější – způsobilo konec speciální stíhací eskadry Waltera Dahla. Ale i krátká doba existence této zvláštní jednotky dokázala, že speciální úderné skupiny by byly schopny srazit z oblohy množství bombardérů. Pokud by to nebylo možné jinak i za cenu sebezníčení při sebevražedných útocích.

Nebylo úmyslem, aby se těchto zoufalých způsobů boje zúčastnily všechny jednotky. „Pravidelné“ stíhací eskadry pokračovaly v boji dál i přesto, že byly sníženy počty letek, nebo některé z nich byly dokonce zrušeny. Byly ještě další, mnohem konvenčnější způsoby sebeobětování než úmyslně narazit do nepřátelského bombardéru.

Po nedávných ztrátách ustoupila 2./JG 54 z východní fronty na základnu v Chartres, kde byla částí III. skupiny. Z počátku pod velením Lt. Forbige byla 10. srpna přeznačena na 12. letku a přemístila se do Oldenburgu. V této době také došlo ke změně ve velení skupiny. Jejím velitelem se stal Hptm. Robert „Bazi“ Weiss, Schroer zastával povinnosti instruktora.

Energický a oblíbený velitel Weiss pokračoval ve vedení části JG 54 na západní frontě až do vylovení spojeneckých armád v Normandii. Nebyli zde téměř žádní němečtí piloti, kteří by alespoň jen zpomalili postup nepřátelských pozemních jednotek, přestože 3. letecká armáda dělala se svými hubenými silami vše co bylo možné. Během krátkého pobytu ve Villacoublay III./JG 54 prováděla volné stíhání nad celou invazní oblastí, létala také na stíhací bombardovací nálety s jednotkami JABO, které útočily na přední a zadní voje spojeneckých armád, a provedla také několik průzkumných letů.

Při typickém poplachovém letu z Villacoublay v odpověď na nouzové volání z *Primadonna** „Bazi“ Weiss se svými stíhači odstartoval a vzápětí začal pálit letištní 20mm flak. Znenadání zaútočilo na Villacoublay dvanáct P-47 Thunderboltů. Přestože měli pocit, že nyní potřebuje ochranu jejich vlastní základna, piloti skupiny neochotně vyhověli rozkazu pozemní kontroly a vystoupali do 5 500 metrů, kde měli zaútočit na blížící se formaci bombardérů.

Po nabrání kurzu 340 stupňů dostaly letouny „Havran“ (volací znak III./JG 54) následující zprávu: „Silná jednotka čtyřmotorových bombardérů směřuje do vaší zahrady. Nyní je ve čtverci E–F–4. Rozumíte?“ Weiss porozuměl a s obavami vedl svých čtyřicet Fw 190 na nový kurs. Mírně řečeno, všechno ho přivádělo k zuřivosti.

„Díky *Primadonna*!“ řekl Weiss. „Tentokrát nás necháte si to sežrat. Ale Rube Anton útočí. Konec.“

* Kódový název pro ústřední stíhací kontrolní stanici v tomto sektoru Francie, umístěnou v blízkosti Eiffelovy věže v Paříži. Poznámka autora.

Pařížský kontrolor byl zděšen a odpověděl. „Počkejte na další cyklisty (přátelští stíhači), pomohou vám.“

Weiss odmítl. Věděl, že každá vteřina širokého kroužení by umožnila těžkým americkým bombardérům přiblížit se k cíli, a nevrle odpověděl.

„Američané čekat nebudou. Mám k tobě poslední žádost, zavři hubu a pusť nám nějakou dobrou desku. S hudbou se nám bude dařit lépe!“

Když se Weiss uklidnil, vedl své letouny do útoku. Ukázalo se, že formaci B-17 doprovází výškové zajištění Spitfirů, zatímco z každé strany bombardovací formace letí třicet P-51, které byly umístěny mezi stíhače *Luftwaffe* a vlastní bombardéry.

Weiss si vybral útok ze tří čtvrtin zezadu. Fw 190 prolétly střemhlav formací Fortessů, otočily se a čelně se vrátily. Tento první útok způsobil, že některé americké posádky své pumy odhodily ještě předtím, než dosáhly cíle.

Ostrým stoupáním se stíhači *Grünherz* dostali z dostřelu půlpalcových kulometů a zamířili přímo proti slunci. Nad nimi čekaly Thunderbolty. Někdo zakřičel, aby vytvořili obranný kruh, čímž ostatní varoval před léčkou „Indiánů“. Hptm. Bully Lang začal se svou 9. letkou stoupat a pokusil se odříznout střemhlav útočící Thunderbolty.

Boj, který se rozpoutal, byl jednostranný. Němečtí stíhači, kteří přežili útok Thunderboltů, se zachránili až pod záštitou protiletadlových děl okupované Paříže. Po návratu domů našli své letiště nepoškozené. Ale prohlídka letounů ukázala, že pro příští den může být připraveno pouze patnáct Fw 190.

Spojenci přivázeli vojáky a materiál do Francie a jejich letecké síly poskytovaly nad celou oblastí vylodění pevnou leteckou ochranu. Proti takové přesile se dalo jen stěží přežít.

Přesto byly vydány rozkazy k útoku na lodě, které se nahromadily v ústí řeky Orny. Při této příležitosti došlo málem ke vzpouře. Stíhači začali o těchto rozkazech pochybovat. Měli zaútočit kulomety a pumami. Během předletové přípravy Bully Lang tvrdě protestoval.

„To je sebevražda. Za pár dnů můžete zavřít krám a za III./JG 54 můžete zpívat funebrácké písničky.“

Přestože Robert Weiss věděl, že má Lang pravdu, neměl na výběr. Tížila ho důležitost pokusit se zničit spojenecké předmostí. Rozkaz byl rozkaz, ale Lang stále protestoval.

„Naše snaha pro ně znamená jen komáří štípanec. S tím, co máme, jim nijak neublížíme.“ Nakonec Lang své piloty rezignovaně odvedl. „Pojďte hoši, dáme si další skleničku, abychom před Svatým Petrem nevypadali tak smutně.“

Langova předtucha byla správná. Když o dvě hodiny později 15 Fw 190 s doprovodem Bf 109 zamířilo v 5 500 metrech nad Severní moře a širokou zatáčkou přile-

tělo od moře nad ústí Orne, začalo po nich děsivě pálit spojenecké protiletadlové dělostřelectvo. Zdálo se, že na ně střílí každé dělo invazní flotily a tomu odpovídaly i těžké ztráty.

Základny *Luftwaffe* v severní Francii byly den ze dne neudržitelnější. Útoky na pozemní cíle byla vybita zbývající síla a v průběhu tří týdnů bylo zničeno asi 1 000 německých letounů. Pro JG 54 byl čas k ústupu a III. skupina dostala rozkaz k odsunu do Německa. Předtím ještě strávila krátký čas v Belgii.

Navzdory přesile JG 54 dosáhla v době, kdy měla základny na západě, dalších 100 vítězství a stala se široce známou jako nejúspěšnější stíhací jednotka v počátečním období invaze. Cena byla ale vysoká: během dvou týdnů operací nad Normandií byla III. skupina vybita tak, že z osmdesáti pilotů zůstávalo u jednotlivých letek čtyři až pět, což znamenalo, že ve skupině celkově zbylo kolem dvaceti pilotů.

Červen 1944 byl měsícem, během kterého si většina personálu *Luftwaffe* přála, aby co nejrychleji skončil, JG 54 snad nejvíc. Poté co 7. letka utrpěla v Luneburgu ztrátu pozemních specialistů, utrpěla tatáž jednotka kobercovým bombardováním, které Spojenci Francii používali na všechny druhy vojenských cílů. 25. června shodilo třiašedesát Liberatorů na Villacoublay 168 tun pum a zničilo opravárenské dílny a stojanky s letouny.

Stíhači museli rozdělit své úsilí mezi útoky na bombardéry a pokusit se napadat silnice, po kterých Spojenci pronikali do Francie. Velitelé *Wehrmachtu*, kteří byli v některých sektorech pod obrovským tlakem, doufali, že jim *Luftwaffe* vždy poskytne leteckou podporu. Tato víra se brzy začala měnit ve špatný žert. Tvrdou realitou bylo, že se zde nacházelo několik cenných jednotek, které mohly takovou podporu poskytnout. Zmasakrování jednotek s Bf 110 a Me 410 předcházejícího měsíce vedlo k tomu, že zbývající posádky byly přezbrojeny jednomístnými stíhačkami.

Německé letouny byly dodatečně vybavovány kanony a raketovou výzbrojí s jednou raketnicí pod každým křídlem. S pouhými dvěma raketami byly tyto stíhačky mnohem méně účinné než spojenecké stíhací bombardéry s bateriemi alespoň osmi střel. III./JG 54 dostala první letouny Fw 190F-9 vyzbrojené raketami až koncem července.

Zkoušky ukázaly, že za předpokladu, že skupina stíhaček své rakety odpálí společně, může být dosaženo dobrého výsledku. Říšské ministerstvo letectví provedlo v Rechlinu zkoušky, které ukázaly, že na vzdálenost 2 200 metrů zasáhne cíl o průměru třiceti metrů padesát procent projektilů. Jestliže se útočící stíhač přiblíží až do 1 800 metrů, rakety budou zasahovat cíl o ještě menším průměru. Běžný zaměřovač *REVI C 12 d* by mohl být s malými úpravami pro raketové útoky použit, ačkoliv rozhodně lepší výsledky byly dosaženy zlepšeným zaměřovačem *REVI 16 F*.

Nad chaotickými, neustále se měnícími frontovými liniemi, museli nyní stíhači zápasit i se svými vlastními jednotkami, které byly na dlouhém ústupu. Jejich oběti

během týdnů, kdy vstoupily první spojenecké jednotky na pláže v Normandii, byly obrovské. Německá pěchota měla možnost spatřit a slyšet víc nepřátelských stíhačů než svých vlastních, a proto začínala okamžitě pálit, když zpozorovala letadlo. Několika příslušníkům stíhacího letectva se stalo, že tankové nebo motorizované jednotky nedokázaly rozpoznat své Bf 109 a Fw 190 a když rozeznały, že jsou to přátelské letouny, bylo už pozdě...

Na několik málo týdnů boje ve Francii pro IV./JG 54 skončily a jednotka dostala rozkaz k přesunu na východ, ale situace byla pro Němce tak špatná, že se jednotka brzy vrátila k obraně svého území, kde zůstala po celý zbytek války.

Od doby, kdy Spojenci vyrazili z pláží Normandie a začali postupovat do vnitrozemí, pro obránce boje neochabovaly. 3. srpna piloti III./JG 54 vzletli ke třem samostatným operacím. Jejich cílem bylo soustředění vojska západně od Caen, kam tohoto dne dorazili Britové.

V zoufalém pokusu podpořit své vlastní tanky rozstřelením spojeneckých *Shermanů*, použili piloti *Grünherz* toho dne poprvé rakety W.Gr.21. Jejich úsilí mělo proti Spojencům úspěch a obrněné divizi SS *Hitlerjugend* se podařilo zachránit se. V době, kdy tyto útoky prováděli, museli stíhači neustále sledovat oblohu, jestli se neobjevili nepřátelští stíhači, zvláště Spitfiry, ke kterým měli piloti JG 54 zvlášť velkou averzi!

Totéž se dalo říci o P-47, který jak se ukázalo, byl velmi tuhým protivníkem hlavně vzhledem k jeho vysoké střemhlavé rychlosti. Podle vzpomínek pilotů, což je překvapující, před Mustangy a Lightningy velký respekt neměli, protože zjistili, že jejich Fockewulfy se jim vyrovnají – jediný rozdíl byl ve velkých počtech amerických letounů. A v tomto případě jich bylo stále více a více...

Ať byly spojenecké stíhačky a bombardéry nad kontinentem kdekoliv, vždy se setkaly s německým flakem. Předejít protiletadlové palbě své vlastní strany bylo obtížné i pro *Luftwaffe*. Velitelé stíhacích formací vezli barevné rakety, které v případě nebezpečí vystřelovali, ale reakce protiletadlového dělostřelectva na nebezpečí bývala často velmi opožděná zvláště když stíhači letěli v malé výšce. To se stalo 3. srpna při jednom bojovém letu JG 54.

9. letka Williho Heilmanna odlétala vysokou rychlostí od Caen, když byl nepřátelskou palbou zasažen jeden z jejich strojů. Navzdory vystřelení červené rakety, po které měla být palba dělostřelců zastavena, začala ještě vražednější palba, která způsobila mnohá poškození. Naštěstí se pilotovi zasaženého letounu podařilo vyhnout větvím stromů a přistát v malém porostu. Kulhající pilot byl následujícího dne zpět na seznamu letů.

Po několika málo týdnech krvavé lázně nad Francií dostala III. skupina v Oldenburgu od operací kratičký oddech. Byla zde umístěna pod velením letecké armády *Reich*, jejíž povinností byla ochrana domácího území. Dokonce i když se všem zdálo, že skočili ze smažícího se pekáče do ohně, tohle místo bylo určitě méně rušné než se pokoušet proniknout pevnou spojeneckou leteckou obranou nad Normandií.

V době, kdy měly základnu v Oldenburgu, JG 54 se stala koncem října první stíhací skupinou, která byla přezbrojena Fw 190D-9, kterému se říkalo *Langnase Dora* (dlouhonosá Dora). Zatímco se jednotka s tímto novým typem seznamovala, navštívil ji profesor Kurt Tank, konstruktér Fw 190.

Tank zodpověděl pilotům řadu otázek týkajících se jeho nejnovějšího velmi vylepšeného Fw 190. Konstruktér byl výkony svého výtvoru nadšen, ale mezi jeho posluchači zavládla určitá skepse. Když jim Tank řekl, že z jeho hlediska je jedním z klíčů k německým úspěchům ve vzduchu, dokonce i v tomto pozdním období, jeho ještě nedokončený Ta 152, stal se terčem vtípů poněkud ostrého leteckého humoru. Například Willi Heilmann, který se besedy zúčastnil, měl pocit, že průmyslníci jako Tank se na svět dívají růžovými brýlemi.

Nicméně porovnávací let mezi dvěma prvními Fw 190D ukázal, že letoun má co nabídnout – měl vyšší rychlost, lepší výkony ve výškách a silnou výzbroj. Heilmannovými slovy „starý hrncově břichatý gentleman se stal štíhlou krásnou dámou.“

Nový letoun ale ještě nějakou dobu do výzbroje stíhacího letectva neměl přijít. 25. září, jak se spojenecké armády blížily k hranicím Německa, Göring vydal rozkaz, kterým zakazoval stíhacím pilotům provádět jiné akce než jako stíhací-bombardovací. Tento rozkaz obíhal až do spojenecké operace u Arnhemu, takže zůstal v platnosti jen krátkou dobu, po ní ovšem flotily bombardérů létaly nad Německem neobtěžovány. Přepych převádět skupiny na speciální úkoly skončil. Zvláštní stíhací bombardovací letky však byly udržovány tak dlouho, jak to jen bylo možné.

Více přečíslovaných letek změnilo složení JG 54 a v září měl Robert Weiss pod svým velením ve své III. skupině čtyři letky – 9./JG 54 velel Oblt. Willi Heilmann; 10. letce Lt. Prager; 11. letka byla vedena Lt. Crumpem (který byl nástupcem Hptm. Hanse Botlandera) a posléze 12. letka byla vedena Lt. Hansem Dortenmannem.

Bylo to také v tomto období války, kdy se piloti *Grünherz* setkali s dalším šeredným překvapením – jestliže byli nepříjemně znervozňováni „buldočí houževnatostí“ pilotů létajících se Spitfiry, nyní se začali setkávat s ještě horším protivníkem – s Tempesty. 28. září 2. spojenecká taktická letecká armáda uvolnilo první jednotky Tempestů pro službu na kontinentu, a tak 3. a 56. peruť odletěly do Grimbergenu u Bruselu. Krátce nato se britští stíhači střetli s JG 54 a obě strany utrpěly těžké ztráty.

První krev prolil Willi Heilmann, který 7. října sestřelil ve vzdušném boji prvního Tempesta. Heilmannovou obětí byl zcela jistě F/O Mears z 272. peruti. Byla to jednotka, která s novým Hawkerem prováděla tohoto dne z Volkelu svůj první bojový let.

Tempesty se staly pro německé stíhače smrtelnými protivníky, protože piloti RAF měli v rukou zbraň, která měla zrovna tak vynikající výkony a výzbroj jako Fw 190D. Vysoce výkonné britské stroje byly zvláště úspěšné proti proudovým

stíhačkám Me 262, jimž JG 54 a ostatní stíhací eskadry létající s výkonnými konvenčními letouny poskytovaly výškové zajištění.

Na podzim 1944 o Messerschmittu Me 262, který byl prakticky první novou zázračnou zbraní uvedenou do praxe v *Luftwaffe*, již slyšel každý. Masová výroba tohoto letounu se ve stíhací verzi plně rozběhla po invazi. Dopis přijatý z Göringovy úřadovny určoval rozběh výroby na 2. července. Bylo však nápadné, že Hitler měl k 30. červnu vydat rozkaz týkající se „absolutní přednosti“ výroby stíhacích letounů bránících domácí území.

Dopis obsahoval i některé početní stavy letounů: stavy stíhaček měly být zvýšeny na 10 000 strojů, mezi nimiž mělo být 500 Me 262, 3 300 konvenčních stíhacích letounů, 400 těžkých a 500 nočních stíhaček. Navzdory nutné potřebě stíhaček Hitler nepochybně inspirován celkově pozitivními výsledky stíhacích bombardovacích operací, při nichž byla napadána Anglie, stále tíhnul k názoru, že Me 262 by mohl být využit jako rychlý bombardér. Výroba proudových Messerschmittů byla zvýšena pro zbytek roku 1944 na 500 letounů za měsíc a později se vystupňovala až na 1 000 strojů za měsíc. Alespoň polovina z nich, jak říkal dopis, „musí být stíhací verze“.

Nicméně velký optimismus za těmito a jinými prohlášeními nejvyšších činitelů třetí říše nemohl zvýšit přírůstky pilotů do jednotek frontové linie. Předání výborných letounů do rukou špatně vycvičených mladíků nemohlo zlepšit situaci Německa. Jasně se začalo ukazovat, že největším nebezpečím pro spojenecké letouny nebyli stíhači, ale jednotky flaku.

Baterie protiletadlového dělostřelectva svou palbou vytvořily nad nejdůležitějšími cíli, zvláště nad letišti, vražedné palebné stěny. Byli to právě pozemní střelci, kterým se podařilo sestřelit nejvíc nejlepších amerických es, která havarovala na kontinentě. V mnoha případech tito piloti nebyli ani zabiti, ani těžce zraněni. Bylo až pozoruhodné, jak dalece při nich stálo jejich „letecké štěstí“.

Ztráty způsobené flakem byly vysoké také u RAF, ale i zde přežilo mnoho jednotlivců, kteří potom strávili krátký čas pobytem v zajateckých táborech. Ukázalo se, že pilot zasažený pozemní palbou měl větší šance přežít, než kdyby byl sestřelen německým stíhačem.

To bylo důvodem ke zdecimování stíhacího sboru, kde většina příslušníků nebyla schopna porazit spojeneckou přesilou. Běžným německým tvrzením bylo, že odpočinkové období pro unavené piloty je věcí minulosti; zkušené piloty i nováčci ustoupili pokračujícímu nátlaku.

Vzhledem rychlosti, se kterou Německo šlo k bezpodmínečné kapitulaci požadované spojeneckými silami, letečtí velitelé věděli, že už zbývá jen velmi málo k uspokojení. Ještě dojde k několika málo ukázkám německé statečnosti, než bude posléze třetí říše donucena ke klidu zbraní.

VI. DLOUHÝ ÚSTUP

Po obklíčení u Stalingradu bojovala německá 6. armáda o svůj život. Při zvyšujícím se krveprolévání viděli Stalin i Hitler v tomto městě symbol vítězství nebo porážky. V důsledku toho operace *Wehrmachtu*, při kterých mělo být město obsazeno, se setkaly s neuvěřitelně tvrdým ruským odporem, který v suť průmyslových závodů na Volze způsobil oběma stranám obrovské ztráty.

Němcům se zdálo, že ruská zima je opět na straně jejich nepřítele, který neměl slitování. Hladovějícím mužům 6. armády, s rychle se zmenšujícími zásobami munice, paliva, potravin a potřeb všeho druhu byla dána slabá naděje Göringovým ujištěním, že budou zachráněni leteckým zásobováním.

Luftwaffe shromáždila své méně než dostačující transportní letectvo, nyní až kriticky přetížené pro letecký most, který byl otázkou života a smrti. Jedině díky letecky dodávaným životně důležitým zásobám mohla armáda generála Friedricha Pauluse pokračovat v boji. Rudé letectvo a Rudá armáda přísahaly, že záchrana se Němcům nepodaří.

Podobně vzalo na svá bedra úkol i stíhací letectvo, že uchrání pomalé transportní letouny před napadením a vyhlazením. 26. ledna dosáhl Assi Hahn svého 100. vítězství a stejného dne dosáhl Max Stotz navzdory velmi špatnému počasí fantastického počtu 150 sestřelených ruských letounů.

Po celou dobu na východě přijímala JG 54 nové piloty, kteří přicházeli z jiných jednotek nebo z výcvikových středisek či ve vzácnějších případech z jiných odvětví německých ozbrojených sil. V lednu 1943 se dostavil Hugo Broch, který měl velet II. skupině. Po tom, co v březnu dosáhl svého prvního vítězství, ukázalo se, že Broch je výborný pilot, a velmi často létal jako číslo s Horstem Adameitem a Bazi Sterrem.

Zima přinesla další období drsných podmínek, které si mezi pozemním personálem *Luftwaffe* vybraly svou daň. V ledu, sněhu, mrznoucím dešti a nízké viditelnosti bylo na stíhačích JG 54 požadováno, aby létali od prvního do posledního denního světla a zodpovídali za podporu rozsáhlých sektorů fronty. Když stíhači přistáli, vrhla se na letouny obsluha, aby je přezbrojila, doplnila palivem a připravila k dalšímu boji. V boji způsobené poškození muselo počkat až do konce dne a teprve potom

se mechanici celé dlouhé hodiny snažili připravit pro operace příštího dne maximální počet letounů.

Navzdory všemu, co *Luftwaffe* udělala, vládl velký nedostatek transportních letounů, které nechyběly pouze na východě, ale kdekoliv, a ruské obklíčení se stále přibližovalo ke zbytkům 6. armády. Když už nebylo čím bojovat a Paulus si přál zabránit dalším obětem, povýšil ho Hitler do hodnosti polního maršála s podmínkou, že se žádný voják nevzdá. Navzdory tomu 31. ledna došlo ke kapitulaci. Pro Němce to byla bezpříkladná pohroma a pro Rusy obrovská morální podpora.

Později byla tato bitva označena jako jeden ze skutečných obrátů války, kdy veškerá iniciativa přešla z nepřátelských na spojenecké síly. Inspirována tímto neuvěřitelným vítězstvím nad zdánlivě neporazitelným nepřítelem napnula Rudá armáda své síly, aby Němce vyhnala z oblasti Kavkazu.

Pro JG 54 a ostatní stíhací jednotky bylo toto období vyplněno sporadickými šarvátkami s ruskými stíhači a bitevními letouny, množstvím bojových letů na podporu pozemních jednotek a pokračujícími útoky na ruskou linii komunikací a dopravy nad středem jižních sektorů fronty, Ukrajinou, oblastí Krymu a Finska.

JG 54 začala s větším úspěchem používat Fw 190, ačkoliv Bf 109 ještě stále převládaly – pro *Luftwaffe* bylo štěstím, že Messerschmittovy továrny byly stále schopny vyrábět letouny ve velkém množství, přestože kdysi nejlepší stíhačka na západě ve skutečnosti nebyla vhodně modernizována, aby vyhovovala přísným operačním požadavkům. Na tomto letounu bylo provedeno jen několik nejnutnějších vylepšení.

Ve složení eskader bylo v lednu provedeno několik změn. Hannes Trautloft byl jmenován inspektorem stíhacího letectva na východě, což byla odpovídající pocta pro muže, který téměř tři roky velel *Grünherz* a který se z velké části zasloužil o její zformování do vynikající stíhací jednotky. Navázat na něj mohlo být pro jeho nástupce neřešitelným úkolem, ale Hubertus von Bonin vzal na svá bedra povinnosti velitele eskadry se schopnostmi jemu vlastními. Nebylo nic překvapujícího, že si ponechal i zodpovědnost za velení nad I. a II. skupinou, které předtím vedl.

Toto období začalo být pro *Luftwaffe* na východní frontě velmi náročné. Němci si začali uvědomovat, jak zranitelné je jejich dlouhé zásobování, které muselo odolávat ruským protiútokům. Nemalým důkazem toho byly události kolem a uvnitř Stalingradu.

Lt. Walter Beims ze 3. letky byl prvním z pilotů JG 54, který se 28. prosince 1942 nešťastně zabil ve Fw 190. Jeho A-4 havaroval v Heiligenbeil. Dalšího pilota eskadry ztratila v lednu 1943. Letoun Fw 190 A-4 Uffz. Helmutha Brandta ze 2. letky byl při nouzovém přistání zcela zničen a pilot byl zajat.

Do února 1943 JG 54 nalétala 21 453 operačních letů a 19. tohoto měsíce dosáhla svého 4 000. vzdušného vítězství. O dva dny později ztratila Assi Hahna. Zkušené

eso Hahn se 108 vítězstvími bylo zajato. Se štěstím své věznění přežil, ale Rusové ho ze zajetí uvolnili až v roce 1950.

23. února nárokovaly I. a III. skupina čtyřicet šest sestřelů a příštího dne dalších čtyřicet tři.

Bylo pochopitelné, že někteří piloti dávali přednost Focke–Wulfům Fw 190 před Messerschmitty Bf 109, ale JG 54 stále ještě neobdržela vyhovující množství stodevadesátek. Březen začal dost špatně. Šestého tohoto měsíce byl v souboji s deseti ruskými stíhači sestřelen a zabit velitel letky Hans Beisswanger. „Beisser“ byl patrně nepřátelskými stíhači zaskočen a přestože se mu podařilo dva z nich sestřelit, jeho letoun utrpěl poškození motoru a s volně protáčející se vrtulí šel letoun v blízkosti Ilmenského jezera k zemi.

Jaro 1943 přineslo další přeložení nositele Rytířského kříže Günthera Scheela do 3. letky a Eugen–Ludwig Zweigert se přemístil z 5. letky, se kterou sloužil do roku 1941, ke III. skupině. 2. května sestřelil Ulrich „Pipifax“ Wernitz během svého druhého bojového letu svůj první z celkového počtu 101 sestřelených letounů.

Piloti *Grünherz* se nyní začali více zúčastňovat bojů s jinými jednotkami na jiných frontách, kde nebezpečí zabití nebo zranění v leteckých bojích bylo podstatně vyšší, než kdyby zůstali na východě. Jednou z obětí byl Günther Fink, instruktor, který po přeložení od E–letky v roce 1941 dosáhl u 8. letky pozoruhodných výsledků, mezi nimiž bylo i zničení devíti nepřátelských letounů v noci nad Leníngradem. Po přeložení na západ byl 5. května prohlášen po boji s americkými těžkými bombardéry za nezvěstného.

Léto 1943

Kursk

Jak se jarní měsíce začaly podél celé východní fronty projevovat lepším počasím, naplánovalo německé velení ofenzivu, která sjednotí frontové linie předtím dosažené a umožní vyrovnaní fronty. Předmětem ofenzivy měl být 160 km široký ruský výčnělek kolem města Kursk, které se rozkládá mezi městy Orel na severu a Belgorod na jihu. Útok ze dvou směrů byl zaměřen na obklíčení nepřítele přesně tak, jak tomu bývalo na začátku války na východě.

Pancéřové hroty posílené silnými počty nových, poprvé do boje uváděných těžkých tanků *Panther* a *Tiger*, měly proniknout z jihu a ze severu, odříznout Charkov a vyhladit bránící se jednotky Rudé armády chycené v obrovské kapse, čímž měla být vyrovnaná německá frontová linie. Operace *Zitadelle* mohla být zahájena. Hitler měl osobně vést bitvu a netrpělivě čekal až se dostaví všechny jednotky, které ji měly svést. Když bitva začala, měl k dispozici padesát armádních jednotek a jed-

notek zbraní SS, 2 000 tanků a asi 1 500 letounů, které měly v okruhu Kurska zajistit, že operace *Wehrmachtu* nebudou napadeny ruským letectvem.

Rusové si však byli německých příprav vědomi a 5. července poslali do leteckého útoku bombardéry, které měly zredukovat vzdušnou sílu, připravenou k boji proti nim. Tento útok podnítil jednu z největších leteckých bitev války. Účast JG 54 na operaci *Zitadelle* byla relativně malá, byla sem ze severu přisunuta pouze I. skupina, celkově se jí zúčastnilo osm stíhacích skupin.

Lví podíl na leteckých bitvách nad Kurskem proto měly jiné jednotky než JG 54, přestože během června 1943 zvýšil Walter Nowotny počet svých sestřelů na 100. Jeho 100. oběť šla k zemi 15. června a 24. června dosáhl německé stíhací eso deseti sestřelů během jednoho dne. Během tohoto měsíce dosáhl Nowotny čtyřiceti jednoho vítězství. Hugo Broch také dosáhl svých prvních vítězství tohoto měsíce z celkem jednaosmdesáti sestřelů.

Toho dne, kdy začal velký ruský letecký útok na letiště *Luftwaffe* – který nezastihl příliš mnoho německých letounů bezmocně čekajících na zemi, protože většině se podařilo vzlétnout – dosáhl Hptm. Seiler svého 100. vítězství. Nicméně v tomto boji byl těžce zraněn. Po zotavení se ze zranění se Seiler k létání s JG 54 nevrátil, ale v roce 1944 se stal velitelem JG 104.

Navzdory úspěšnosti stíhačů ve vzdušných bojích, obraz na zemi příliš povzbuzující nebyl: velké střetnutí nepřátelských armád u Kurska vyústilo v největší tankovou bitvu 2. světové války, ve které Německo utrpělo takové ztráty, že je mohlo jen stěží nahradit. S využitím přírodních podmínek, které umožnily obranu, s hlubokými minovými poli, dělostřeleckými postaveními a s raketovými střelami *Katůša*, se Rudá armáda udržela. Ruská frontová linie měla u Kurska po zesílení podle odhadu sedmdesát pět divizí, 3 500 tanků a 3 000 letounů.

Po pomalém postupu proti takové stěně oceli byly čtvrtá pancéřová armáda Hermanna Hotha a devátá armáda Walthera Modela přinuceny ustoupit, přičemž celkově ztratily 1 000 tanků a 100 000 vojáků. Největší tanková bitva se udála 12. července, kdy se 600 Hothových *Tigerů* a *Pantherů* setkala v blízkosti vesnice Prochorovka s 850 *T-34* a *KV-1* z 5. gardové tankové armády. V osmihodinovém boji ztratily obě strany asi 300 tanků.

Wehrmacht mohl jen stěží své těžké ztráty nahradit, zatímco Rusové po krátkém ústupu nejenže nahradili ztráty novými tanky *T-34*, ale začali i svou ofenzivu.

Zatímco pěchota a posádky tanků mohly jen stěží oslavovat vítězství u Kurska, stíhací piloti *Luftwaffe* pokračovali v úspěšných leteckých bojích, které se na této stále nebezpečnější frontě staly jediným světlým úspěchem. Jak byla fronta nebezpečná, se ukázalo 16. července, kdy Günther Scheel ze 3. letky těžce havaroval u Orla, za ruskými liniemi. V boji s Jakovlevem Jak-9 Lt. Scheel do svého protivníka narazil a z výšky 250 metrů dopadl na zem, kde po nárazu okamžitě shořel.

17. července došlo u *Grünherz* také ke šťastnějším závěrům bojů. Fw. Helmut Missner z I. skupiny sestřelil 5 000. letoun jednotky od začátku války a začaly přicházet gratulace.

25. července Hitler ofenzivu u Kurska zastavil. Nebylo to jen kvůli ztrátám, ale kvůli sesazení Mussoliniho a vylodění Spojenců v severní Africe. Také *Luftwaffe* si lízala své rány. Do bitvy u Kurska nasadila velkou část svých letounů, které měla na východě k dispozici, a v bojích přišla zhruba asi o 1 000 strojů.

Mezi úkoly stíhačů patřilo zabránit ruským stíhacím letounům napadat německé bitevní letouny, zvláště pak Ju 87, vyzbrojené dvěma kanony ráže 37 mm. Tyto zbraně měly pomalou rychlost palby, ale proti ruským tankům byly velmi účinné. Takto vyzbrojené *Stuky* nesly odpovědnost za mnoho ruských ztrát – když se ovšem probily ke svým cílům. Avšak němečtí stíhači měli problémy při ochraně pomalých a těžkopádných bombardérů.

Po Kursku se stala pro *Wehrmacht* východní fronta noční můrou. Sověti útočili téměř na všechny německé pohyby a prováděli své letní ofenzivy stravující, jak se zdálo, neomezené lidské zdroje a vojenský materiál. Východní fronta se stala obrovským „mlýnkem na maso“. Na zemi a ve vzduchu se ruská výzbroj včetně taktiky neustále zlepšovala.

Léto 1943 bylo také dalším zvratem pro *Grünherz*; I. skupina ztratila postupně mezi 6. červencem a 4. srpnem tři velitele: Seiler nastoupil za majora Gerarda Homutha, který byl jako štábní důstojník přeložen do Bulharska a následně k JG 27. Tři dny po převzetí velení se 3. srpna Seiler nevrátil z druhého bojového letu u Orla a byl prohlášen za nezvěstného. Oblt. Hanz Gotz (osmdesát dvě vítězství), velitel 2./JG 54, který tuto trhlinu zaplnil, se však z boje následujícího dne také nevrátil. Při útoku na formaci Il-2 u Karačeva byl naposledy jeho letoun viděn, jak po zádech padá do lesa.

Velitelem I. skupiny byl tedy jmenován Walter Nowotny, ale mezitím byla „osiřelá“ skupina vedena Oblt. Vincentem. Nowotnyho místo v čele 1. letky postupně vyplnili čtyři piloti – poručíci Helmuth Wettstein, Heinz Wernicke, Fritz Tegmeier a konečně Hptm. Erdmann.

Velitel II. skupiny, Hptm. Heinrich Jung, který jednotku převzal po sestřelení Assi Hahna se 30. července také nevrátil z bojového letu. Po tom, co v květnu 1942 dosáhl osmnácti vítězství, měl Jung na svém kontě v době, kdy byl sovětskými stíhači sestřelen, celkem šedesát osm vítězství. III. skupinu převzal Lt. Adameit. Ztráty však neustále přibývaly. 19. srpna musel letoun na padáku opustit za ruskými liniemi u Vitebska Max Stotz. Při souboji s ruským stíhačem mu byl poškozen motor. Od té doby ho již nikdo nespatriřil.

Stotzovo místo v čele 5. letky zpočátku převzal Lt. Wohnert, a protože smůla ještě jednotku neopustila, vystřídal ho Lt. Hermann Schleinhohe, který posléze v čele letky zůstal až do konce války a dosáhl celkem devadesáti šesti vítězství.

Dodávky Fw 190 k JG 54 stále vázly, a tak byla eskadra nucena pokračovat v boji s Bf 109G, které už začínaly být výkonnostně ruskými stíhačkami překonávány. Nejenže se na bojištích objevovaly ve větších počtech; zkušenosti pilotů rudého letectva byly na rozdíl od prvních dnů nepoměrně vyšší – ale co bylo hlavní, dokázali létat za každého počasí, což Němce unavovalo.

V červenci dostal Erich Rudorffer úkol zformovat u Königsbergu čtvrtou skupinu JG 54. Když byl odvolán na východ, kde měl převzít II. skupinu, velení IV./JG 54 vyzbrojené Bf 109G bylo svěřeno Hptm. Rudolfu Sinnerovi. Začátkem srpna se však Rudorffer ke IV./JG 54 opět vrátil. V době, kdy probíhaly tyto změny, veškeré Fw 190 byly soustředěny v I. a II. skupiny a u štábu eskadry.

Vzhledem ke zhoršení situace na východní frontě v červenci 1943 byla IV. skupina rychle přesunuta do severního sektoru, kde prováděla volný lov a doprovody bombardérů. Tváří v tvář obrovské ruské ofenzivě ustoupila ze Siverského do Idrice, Dna, Pskova a Dorpatu*. 12. letka této skupiny prováděla úkoly stíhacích bombardérů, při nichž používala zavěšených pum pod trupem letounů a kanonové výzbroje pro hloubkové útoky. *Grünherz* konečně dostala Fw 190 upravené pro operace *JABO*.

Navzdory zhoršující se situaci udržovali stíhači *Luftwaffe* tlak na Rusy ve vzduchu, jak jen to bylo možné. Početně nadřazená síla ruského letectva nedokázala vymést z oblohy těžce kousající německé stíhače – opak byl často pravdou – ale dlouho to už trvat nebude a Němce začne obcházet strašák vojenské porážky, jak tomu bylo v případě Rusů v roce 1941. Srpen 1943 byl pro Rusy zvlášť měsícem vystřízlivění, protože ztratili devadesát osm letounů, které jim sestřelili pouze dva němečtí piloti!

Těmito titány byly Nowotny a Erich Hartmann z JG 52, z nichž každý sestřelil tento měsíc čtyřicet devět letounů. 13. srpna Nowotny sestřelil devět letounů a 20. srpna, kdy byl sám Hartmann sestřelen a zajat, se mu podařilo zničit sedm letounů. „Bubi“ Hartmann, který svými výkony zastínil všechny ostatní německé stíhače ve vzdušných bojích, byl v rukou nepřítelů pouze čtyři hodiny.

Že zde byl dostatek cílů pro schopné stíhače létající na německé straně předvedl 1. září Nowotny, který během ranního souboje poslal k zemi v rozpětí sedmnácti minut sedm ruských letounů. Během odpoledního boje sestřelil další tři letouny.

Celý souboj trval pouze devět minut! 4. září Nowotny zaznamenal svůj 200. sestřel a jeho měsíční skóre činilo čtyřicet pět letounů.

V září došlo k závažné události, kdy se Rusům podařilo postoupit a zatlačit německé jednotky zpět. 22. září Poltava, jejíž letiště používaly americké bombardovací letouny při letech z Afriky nad Itálii a zpět, byla zpět v ruských rukou.

Když se Němci dostali zpět za linii Dněpru, vznikly naděje, že by se zde mohli zachytit, ale nepřátelský tlak neustával. Téměř bez zastávky překročily ruské

* Estonské město. Za éry SSSR se jmenovalo Jurjev, dnes Tartu. Poznámka překladatele.

jednotky severně od Kyjeva tuto takticky důležitou řeku. Jediným světlým bodem tohoto vynuceného ústupu pro Němce bylo, že se podstatně zkrátily zásobovací trasy z Říše.

Ruské pozemní úspěchy byly dobře podporovány letectvem a stíhači *Luftwaffe* měli před sebou velké množství relativně lehkých cílů. Vzápětí se karty obrátily a byli to Němci, kteří utrpěli ztráty, zvláště když se boje zúčastnilo některé ze zvětšujícího se seznamu leteckých es ruského letectva. Němci pořád ještě zjišťovali, že i když měli Rusové několik výborných pilotů, většina stále ještě lnula k zastaralé taktice. Mnoha mladým sovětským pilotům nebyla dána možnost se novou taktiku naučit.

Žádné dva po sobě jdoucí dny nebyly stejné; Walter Nowotny měl až do 5. října poměrně klidné období operačního létání po němž jeho osobní skóre náhle stoupl. Během deseti dnů sestřelil dvaatřicet ruských letounů. Během 9. října jich sestřelil osm a jeden z nešťastných ruských letců se stal 6 000. vítězstvím eskadry.

10. říjen přinesl smutnou novinu, že zahynul Hans Philipp, velitel JG 1.

14. tohoto měsíce Nowotny zaznamenal 250. vítězství a stal se tak prvním pilotem *Luftwaffe*, který dosáhl takového úspěchu. Před 15. listopadem, kdy odcházel z východní fronty, sestřelil ještě dalších pět letounů. Potom nastalo další období klidu a Nowotnymu bylo oznámeno, že bude převelen do Německa, kde se ujme důležitých výcvikových povinností.

Ostatní piloti nepochybně podníceni příkladem mužů jako Nowotny, Gerd Barkhorn a Günther Rall z JG 52, vytvářeli legendy o JG 54. Podle nenávisných informací Rusů patří eskadra se zeleným srdcem ve znaku k nejnebezpečnějším skupinám na celé východní frontě. Do říjnových úspěchů je také zahrnuto 123 vítězství Ofw. Otto Kittela, kterého dosáhl od roku 1941. Za tento úspěch obdržel 29. října Rytířský kříž.

Během 21. října dosáhl Lt. Emil „Bully“ Lang dvanácti vítězství. Byl to začátek třítydenního běhu plného štěstí, které ho potkalo a během kterého sestřelil nejméně sedmdesát dva letouny, mezi nimiž bylo fenomenálních osmnáct sestřelených během jednoho dne. Toto množství se stalo rekordem, kterého dosáhl jediný pilot. Během listopadu Langovo skóre vystoupilo na 120 sestřelů. Za povšimnutí stojí výjimečný rekord bleskového sestřelování nepřátelských letounů o který se zasloužil Erich Rudoffer, který měl zničit 6. listopadu během sedmnácti minut třináct letounů protivníka.

Toto neuvěřitelné štěstí se neobešlo na druhé straně bez zármutku. 11. listopadu byl zabit Anton Dobeles a následujícího dne byl zraněn „Quax“ Schnorrer. 15. následujícího měsíce v boji podlehl jeden ze slavných veteránů JG 54 Hubertus von Bonin. Po dosažení sedmdesáti sedmi sestřelů byl zabit v boji u Vitebska. Od obrany Říše se vrátil Oberst Anton Mader, který se se svými osmdesáti šesti vítězstvími stal novým velitelem *Grünherz*.

Mezi zraněnými v boji během tohoto období byl Franz Eisenach, velitel 3./JG 54, ale po třech měsících léčení se ke *Grünherz* opět vrátil. Ztráty mezi bývalým

personálem se vždycky nemusely přihodit nad válečnými frontami. 30. listopadu zahynul bývalý pilot JG 54 Josef Pohs. Létal jako zkušební pilot s vysoce nebezpečným Me 163 a při jednom ze zkušebních letů tento stroj explodoval a Pohs v něm zahynul.

Německé pozemní jednotky zjistily, že bude velice těžké nahradit příšerné ztráty ruské kampaně dostatečně vycvičenými muži. Ke konci roku 1943 se polnímu maršálovi von Mansteinovi nedostávalo 100 000 mužů pěších jednotek a musel se spokojit s 33 000 vojáky, kterými byla východní fronta doplněna. *Wehrmacht* už byl donucen vzdát se Dněpropetrovska, prvního většího města, ležícího západně od Dněpru, a s příchodem zimy, jak se začaly bojové akce zpomalovat, zůstávaly pod německou okupací pouze Krym a oblast jižně od Kyjeva.

Na severu Němcům stále odolával Leningrad jak na zemi, tak i na moři a ve vzduchu, ale ukazovalo se, že utrpení zbývajících obyvatel města už dlouho trvat nebude. S přicházející zimou, jak se začaly omezovat operace na německé straně, připravovali se Rusové na další ofenzivu.

S posledními měsíci roku 1943 byla část JG 54 sloužící na východní frontě přezbrojena společně s JG 51 na Fw 190, pouze JG 52 a zbytek JG 54 měl stále ve výzbroji Bf 109G. V této době měla *Grünherz* ve stavu dvaasedmdesát letounů, které byly rozděleny mezi tři skupiny a štáb.

Z hlediska Němců byly ztráty zkušených pilotů na východní frontě pozoruhodně malé – mezi listopadem a červnem 1944 bylo zabito pouze šest těchto výjimečných pilotů. Malé počty však nezmenšily stupeň ztrát JG 54, protože polovina těchto mužů reprezentovala trojici nejschopnějších velitelů jednotek.

Takové ztráty nevyhnutelně zasáhly do morálky pilotů. V takové atmosféře bylo potřeba dát mužům na frontě pocítit, že lidé doma na ně nezapomínají. Z tohoto důvodu byly jednotky *Luftwaffe* „adoptovány“ organizacemi v Německu, kterým mohl personál psát a dostávat od nich zprávy.

Navzdory faktu, že jestliže jednotlivci byli znepokojeni životem v některém z velkých měst, zprávy o bombardování a tísni zvyšovaly jejich zájem. Toto spojení bylo z tohoto důvodu velice vítáno. V případě JG 54 si letci eskadry vyměňovali dopisy se zaměstnanci kanceláří strojírenského koncernu Mercedes v Zella Mehliis. Když byla možnost, aby piloti opustili jednotku, navštěvovali vedení podniku. Tímto způsobem byla ve válečných oblastech udržována vysoká morálka, která snad trochu posilovala víru v německé vítězství.

Vyprovození Nowotnyho

Začátkem roku 1944 se I./JG 54, která byla přesunuta do středního sektoru východní fronty pod 6. leteckou armádu, a II. Gruppe, která sloužila pod 4. leteckou armádou v jižním sektoru, vrátili pod velení 1. letecké armády. Takto se *Grünherz*

více méně vrátila na své staré území na severu. Eskadra proto byla svědkem konce 890denního obléhání Leningradu. Toto obléhání neskončilo německou okupací, ale úlevou Rusů, kteří zahájili obrovskou ofenzivu, která už nemohla být zastavena. Po proražení blokády (19. ledna), postoupila Rudá armáda rychle k jihu, kde obsadila Novgorod. Armádní skupina *Nord* dostala rozkaz stáhnout se do obranných posávek v Estonsku.

4. února dostal Nowotny zvláštní rozkaz k návratu do Německa, kde měl zformovat první plně operační jednotku proudových stíhaček Me 262. Odcházel z pozice, kterou převzal po Hptm. Adameitovi, nezvěstném z bojového letu 8. srpna. Velitelský plášť nyní převzal Hptm. Franz Eisenach, který zůstal ve velení až do konce. Jeho 100. oběť padla k zemi 14. září.

Dalším, kdo odešel, byl Hptm. Siegfried Schnell, který dostal oznámení, že bude velet III. skupině. Wurm Schnell byl velmi zkušený pilot s devadesáti třemi vítězstvími a pro ostatní piloty to byla velmi špatná zpráva, když se dověděli, že byl 25. února v souboji s ruskými stíhači sestřelen.

Po zaplnění Adameitovi pozice velitele 6./JG 54, dosáhl Lt. Albin Wolf 23. března už 7 000. vítězství eskadry. Bylo to už Wolfovo 135. osobní vítězství; ale jeho kariéra už měla jen krátký život; 2. dubna byl nad Pskovem zasažen protiletadlovou palbou a zahynul. Celkově měl na svém kontě 144 vítězství. V březnu byl posmrtně vyznamenán Rytířským křížem Anton Dobelet, a za šťastnějších okolností dostali Dubové ratolesti jak Rudorffer (11. března za 113 sestřelů), tak Kittel (14. března za 152 sestřelů).

Na čas převzal 6. letku Lt. „Bazi“ Sterr, jehož pozdějším nástupcem se stal Oblt. Helmut Wettstein, který opět zůstal v boji jako velitel letky až do konce. Eisenachova 3. letka byla v pořadí převzata dalšími třemi piloty – Lt. Fritz Tegmeier (v srpnu), Lt. Wernitz a Oblt. Eberweion.

Z těchto posledních stíhačů dosáhl Tegmeier na východní frontě 146 vítězství a jako velké množství ostatních pilotů měl ve svém zápisníku letů pozoruhodný počet bojových startů – v tomto případě 700. Po přeložení k JG 7 byl Tegmeier navržen k dekorování dubovými ratolestmi, ale ty mu nebyly nikdy uděleny. Ulrich Wernitz sestřelil svůj první letoun 2. května 1943, během svého druhého operačního letu. Předtím, než ho nemoc vyřadila z bojového létání, byl na čas číslem Otto Kittela. Začátkem února 1945 se stal velitelem 3./JG 54 a krátce nato, koncem března, oslavil svůj 100. sestřel.

Finsko

Mezitím „udržovací válka“ *Luftwaffe* ve Finsku pokračovala. Části JG 54, zařazené do relativně malých sil 5. letecké armády, zdržovaly ruské pozemní jednotky, útočily na přístav Murmansk, aby rozvrátily vykládání spojeneckého válečného

materiálu a napadaly lodní dopravu na jezeře Ladoga a v Baltském moři. Hlavní bombardovací útočnou silou 1. letecké armády byly Heinkely He 111 z KG 53 a torpedové Heinkely z KG 26, které byly v listopadu 1942 přeloženy do Středomoří.

Stíhači JG 54 létali jako doprovody bombardérů, které útočily na železniční spoje v Tichvinu a Bologoje a ničily leningradské zásobování. *Grünherz* se také silně podíleli na ochraně *Stuk*, jejichž úkolem bylo blokovat jezero Ladoga, a také prováděli své vlastní stíhací bombardovací útoky. Ty byly spojovány s běžnými stíhacími hlídkami, které bránily ruským bombardérům vyčerpávat v této oblasti německou sílu.

Na dálném severu byla velká potřeba dalších letounů, protože se ukázalo, že Rusové už objevili hlavní německé cíle v této oblasti, a severní letecká armáda musela být rozdělena do dvou operačních letectev. Takto byla koncem srpna 1941 založena dvě samostatná letectva, která měla bojovat v Karelii a na leningradských frontách. K dispozici měly 800 letounů, mezi nimiž bylo 270 stíhaček.

V květnu 1942 německý průzkum v této oblasti objevil nejméně čtyřidevadesát letišť s celkem 1 300 letouny (tvořily asi devadesát leteckých pluků). Kolem Leningradu bylo sedmnáct letišť se 173 letouny; dvacet šest jižně od jezera Ladoga na tichvinské a volchovské frontě (244 letounů) a východně od Ilmenského jezera používalo dalších 606 letounů jedenatřicet letišť.

Většina těchto ruských základen byla používána dále, protože byly situovány za možností doletu přítomných německých bombardérů, nebo protože německé útoky vedené malými počty bombardérů nevzbuzovaly vážné nebezpečí. Síla protivníka a nízká službyschopnost německého bombardovacího letectva snižovala efektivnost a když Rusové během ofenzivy překročili řeku Něvu a zaútočili jižně od jezera Ladoga, kde vybudovali předmostí, nebyla *Luftwaffe* schopna jim v tom zabránit.

Nicméně byly provedeny odvetné útoky; piloti JG 54 měli plné ruce práce s odháněním *Šturmoviků*, hloubkově útočících na německá postavení. Jejich pancéřování bylo proti palbě ze země imunní. Všeobecně o nich bylo známo, že je lze sestřelit jen stěží ve vzdušném boji, ale 14. ledna 1943 JG 54 ve Finsku známá jako „Philippova jednotka“, zničila čtrnáct Il-2.

Po několik týdnů létala skupina na obranu Karelské zóny, která obsahovala letiště v Helsinkách, Petajarvi a v Immole. Při útocích na sovětské bombardéry dosáhli němečtí piloti vedle svých finských spojenců mnoha vzdušných vítězství.

V té době Finsko obdrželo dost velký počet Bf 109, které částečně nahradily pestrou sbírku jak moderních, tak i zastaralých stíhacích letounů, se kterými finské letectvo pozoruhodně zkušeně a odvážně bojovalo už od Zimní války. Většina pilotů německé letouny označila za to nejlepší, s čím dosud létali, zvláště s poukázáním na jejich ničivou kanonovou sílu. *Luftwaffe* je na druhé straně zase za tak dobré nepovažovala. Začátkem roku bylo dodáno asi 100 cvičných letounů, které 1. letecká

armáda používala po vybavení tlumiči plamenů výfuku a vyzbrojené 100kg pumou jako „rušivé útočníky“.

Zvyšující se počty lodí, které dopluly do Murmanska a Archangelska, podnítily zájem velitelství 1. letecké armády – jednoduše zde byl nedostatek letounů, které by dokázaly vytvořit vzdušnou blokádu a zabránit transportu vojenského materiálu na bojující fronty. Za použití *Stuk*, stíhacích bombardérů, bombardérů a torpedových námořních letounů se *Luftwaffe* soustředila na útoky proti lodím a železničním tratím. Každý letoun, který mohl *Luftwaffe* posílit, byl na dálném severu přijat do služby. Tyto letouny provedly v tomto válečném dějišti velké množství unikátních bojových letů, ne že by se jednalo o nějaké zvláštní lety – přestože byly často neobyčejné – ale pro typy letounů, jichž bylo při těchto akcích používáno. To všechno se dá říci o houževnatosti Němců, kteří stáli proti obrovské ruské síle. Tohoto úspěchu bylo proti nepříteli dosaženo v oblasti dálného severu téměř na konci války.

V létě 1943 když vznikla hrozba ruské ofenzivy ve středním a jižním sektoru východní fronty, byla až do června 1944 JG 54 dočasně z Finska přemístěna, ale v reakci na finskou žádost o pomoc proti silnému ruskému útoku na Karelském poloostrově se tam některé její Fw 190 vrátily.

1. letecká armáda přemístila bitevní skupinu Kuhlmeys, v níž byli i stíhači JG 54, do Immoly, na letiště blíže bojové oblasti. Jednotka složená ze stíhačů, střemhlavých a průzkumných bombardérů doletěla přes Malmi a Helsinky 16. června do Immoly. Tato poměrně velká skupina byla tvořena následujícími jednotkami a letouny:

I. skupina a štáb StG 3	se třiceti Ju 87
I. skupina SG 5	s Fw 190
II./JG 54	s Fw 190
NAG 1	s Do 217 a Ju 88

Jednotka byla doplněna celkem devatenácti transportními Ju 52 a italskými SM-81 z bitevní skupiny K. 5. letecké armády, které obstarávaly víceúčelové transportní úkoly.

16. června přiletělo do Malmi vedle transportních letounů dvacet pět Fw 190 a stejné množství Ju 87. Většina těchto letounů odstartovala bez zdržení do Immoly. Jeden z letounů JG 54 byl zničen po tvrdém přistání na operační základně. O tři dny později vyslala JG 54 1. letku do Turku, odkud měla chránit německé námořní jednotky na severních přístupech Baltu.

Bitevní skupina Kuhlmeys se okamžitě zapojila do boje proti ruským pozemním silám, ale nepřátelská přesila byla tak velká, zvláště ve stíhačích, že prováděné operace byly spíš obranného než útočného charakteru. Špatné počasí bylo zrovna tak nebezpečné jako nepřítel, jak je vidět z následující tabulky ztrát II./JG 54:

16. červen	– 1 Fw 190 (nehoda při přistání)
17. červen	– 1 Fw 190 (vysazení motoru)
18. červen	– 1 Fw 190 (ztráta ve vztahu k počasí, Malmi)
19. červen	– 2 Fw 190 (poškození v boji) (vysazení motoru)
26. červen	– 2 Fw 190 (způsob neznámý)
28. červen	– 1 Fw 190 (sestřelen nepřátelskými stíhači)

Podobně vysokými ztrátami trpěly i ostatní jednotky, mezi 20. a 29. červnem ztratila StG 3 šest Ju 87 a I./SG 5 čtyři Fw 190. Ale tyto ztráty byly bezvýznamné ve srovnání s tím, čeho tato německá požární brigáda v krátké době dosáhla. Stíhačům se podařilo zničit během měsíce šedesát šest ruských letounů, mezi nimiž bylo sedmnáct Jaků-9 a dvacet tři Il-2. Dalších čtyřadvacet letounů sestřelily jednotky flaku.

Německých sil v Rusku rychle ubývalo a navzdory tomu, že 1. letecká armáda přisunula do této oblasti další síly, zvláště pět skupin z italské fronty se stíhacími bombardéry Fw 190, nemohly Rusy udržet. Denní útoky na pozemní cíle vzrostly na víc než 400 letů, ve srovnání s rudým letectvem, které nalétalo 950 letů.

Přestože Immola se nyní ocitla ve frontové linii, bitevní skupina Kuhlmeý pokračovala ve střemhlavém bombardování tanků a pěchoty v oblastech Tali a Ihantela. 2. července byli Němci překvapeni ruským útokem na základnu, kterého se zúčastnili bitevní Il-2 a stíhači, kteří na zemi napadli šedesát pět letounů. Na letišti byl zničen jeden z největších hangárů a s ním i čtyři Ju 87 a šest Fw 190.

Bojové létání přineslo další ztráty, přestože od 2. – 16. července za ně Rusové zaplatili jedenácti letouny. Mezi německé cíle v tomto období patřily nebezpečný ruský průlom v Ayrapaa, námořní výsadkové jednotky v Uura, mosty ve Vuosalmi a soustředění vojska v Ihantela.

Celkové německé ztráty činily dvacet sedm Fw 190 a dvacet dva Ju 87. Ke ztrátám došlo v rozmezí od 17. června do 6. července. K těmto ztrátám je třeba připočítat ještě tři Bf 109 od neznámé letky. Během tohoto období mělo v Immole základnu padesát dva Fw 190, čtyři Bf 109 a čtyřicet tři Ju 87 a dohromady se ztrátami letounů bylo zabito sedmnáct pilotů a šestnáct jich bylo zraněno.

Po dalších ztrátách *Stuk* bylo rozhodnuto, že zbývající části jednotky z Immoly ustoupí. Jedna z posledních operací z této základny se udála 16. července, kdy jednotka napadla předmostí u Ayrapaa. Za doprovodu šestnácti stíhacích Fw 190 svrhlo na předmostí své pumy třicet pět *Stuk* a dvanáct stíhacích bombardérů Fw 190. Během útoku byly poškozeny jen čtyři *Stuky*.

Ústup z Immoly začal o den dřív, zároveň s odletem Bf 109. I./SG 3 následovala 21. července, zatímco štáb a II./JG 54 dodržely plán odletu mezi 20. a 23. červencem. Zůstala zde jen hrst stíhacích bombardovacích Fw 190. Tyto letouny létaly hlavně s pumami o váze 250 a 500 kg. Na německou půdu se z Turku vrátila i 1. letka JG 54, která v tomto období neztratila ani jeden letoun.

Toto celkové přeložení však nebylo známkou toho, že by JG 54 skončila operační létání pod 1. leteckou armádou. Pro malý počet pilotů zůstala u operačního létání se stíhacími bombardéry společně s SG 5, která používala Fw 190F-8. Situace nyní byla kritická; koncem července ruská pěchota přerušila všechny pozemní komunikace mezi Německem a balkánskými státy a obklíčila armádní skupinu *Nord*, kde byly soustředěny hlavní síly *Wehrmachtu* v této oblasti. V srpnu začala letecká evakuace těchto jednotek.

3. srpna se letouny SG 5 přemístily na letiště Utti, odkud podnikaly protilodní útoky ve Finském zálivu, zatímco JG 54 vyvíjela tlak na pozemní předmostí. 4. srpna zaútočily stíhací bombardéry z *Grünherz* na ruské soustředění v Kivijarvi a během dne ještě útok několikrát zopakovaly. 7. srpna zaútočilo na ruské letiště v Lavansari jednadvacet Fw 190F-8, které se předcházejícího dne přemístily z Immoly do Utti. 8. srpna zaútočilo dvacet letounů na lodní dopravu a krátce nato zbývající části jednotky Kuhlmei odletěly na základny v Estonsku.

Přesně po jednom měsíci, od 7. července do 8. srpna 1943 měla II./JG 54 v seznamu ztrát pouze dva piloty ze svého celkového stavu, žádný z nich však smrtelné zranění neutrpěl. Mezi ztrátami letounů byly tři stroje zničené a jedenáct poškozených.

Početní stav letounů JG 54 na východní frontě od září do října 1943 byl následující:

štáb eskadry	3 Fw 190A
I. skupina	27 Fw 190A
II. skupina	27 Fw 190A
IV. skupina	36 Fw 190A
Celkový stav	93 letounů.

Navzdory nevyhnutelným ztrátám v boji a při nehodách, nebyl tento stav pouze udržován, ale během roku 1944 byl zvýšen. Dá se říci, že některá čísla jsou pohyblivá, protože vždycky nebylo jednoduché připravit letouny na příští den, ale stíhací letectvo nikdy dlouho netrpělo nedostatkem letounů. Zásobovací systém musel někdy překlenout těkavou situaci na frontě, když se operační jednotky přemisťovaly s poznámkou – v co nejkratší lhůtě.

VII. PROUDOVÝ VELITEL *GRÜNHERZ*

Walter Nowotny, bývalý velitel I./JG 54, začal v pozdním létě 1944 s výcvikem na Messerschmittu Me 262. Od doby, kdy se vrátil z východní fronty, musel se až do února tohoto roku věnovat povinnostem velitele výcvikové skupiny SJG 101 v Pau. Mezitím zkušební jednotky Lechfeld a 262 převedly s určitými pozitivními výsledky proudový stíhací letoun do boje. Obě tyto formace tak udělaly první kroky ke zřízení „pravidelných“ stíhacích eskader plně vyzbrojených proudovými stíhačkami.

Nowotny byl jmenován velitelem nové jednotky vyzbrojené Me 262, která byla částečně sestavena z těchto prvních operačně zkušebních jednotek. Byl to poslední stavební kámen vytvářející skupinu odborníků s bojovými zkušenostmi: v této době nemohl být vybudován žádný proudový výcvikový program a několik málo pilotů muselo při létání s těmito letouny získat určitý stupeň jistoty, což bylo nezbytné před tím, než půjdou do boje.

Čestný název Kommando Nowotny dostala nová proudová jednotka zformovaná v Achmeru u Osnabrücku ze zbývajících personálu zkušební jednotky Lechfeld a zkušební jednotky 262. Počáteční stav letounů kolísal mezi dvaceti třemi a třiceti. Jednotka se přemístila na vysunuté operační základny Hesepe a Achmer podél Mittelland Kanalu u Osnabrücku a 3. října byla uznána jako plně operační.

Navzdory obrovským zkušenostem, které měl Nowotny (tehdy měl na svém kontě 255 sestřelů) i jeho piloti, byl velitelův úkol zastrašující; nejenže měl být nový typ letadla rychle převeden do operační použitelnosti, ale Nowotny měl také vyzkoušet jeho nadřazenost nad nepřátelskými pístovými letouny, které měly být sestřelovány v podstatně vyšších počtech, a to téměř okamžitě, jak s těmito letouny začala jeho jednotka létat. To platilo pro každého pilota během každého bojového letu.

Nedá se říci, že by Nowotny dostal lehce splnitelný rozkaz, dokonce i s letounem majícím takové schopnosti jako Me 262, který měl zdaleka lepší výkony než všechny spojenecké letouny. Ale Me 262A měl jako všechny ostatní nové letouny, zvláště když se jednalo o tak revoluční typ, určité technické problémy.

V atmosféře jen stěží prospívající důkladným zkušebním letům, při nichž měly být vyzkoušeny vyspělé pohonné jednotky a systémy, bude letoun potřebovat ještě

určitou dobu, než by měl být doporučen s určitým stupněm úspěchu k operačnímu použití. Delší doba zkoušek však poskytnuta nebyla.

Za touto scénou však příchod proudového letounu přinesl potíže samotnému Messerschmittovi. V době, kdy Německo zoufale potřebovalo stíhací letouny k obraně továren a měst před zničujícími nálety, byl tento čas zbytečně stráven úpravou Me 262 pro jiné role použití, zvláště však jako rychlý bombardér. Na příkaz Hitlera, kterého nedokázali přesvědčit, že se jedná o obranný a ne útočný letoun, měly být tyto stroje přestavěny na bombardéry. To vše se událo v roce 1944, kdy stíhací letectvo *Luftwaffe* mohlo být těmito letouny zajištěno.

Avšak podmínky se měly různit. Koncepce masových odvetných úderů proti spojeneckým armádám prováděné proudovými letouny, které bylo téměř nemožné pronásledovat nebo sestřelit, byla víc než nereálná, zvláště při podpoře posledních tankových útoků na spojenecké linie. Problém byl v tom, že v době, kdy byl Me 262 upravován pro zkušební lety v roli bombardéru, příležitost použít ho pro bitevní účely už dávno pominula. Ukázalo se, že první vyrobené letouny neměly vhodné vlastnosti jako bombardéry hlavně proto, že nemohly létat v malých výškách.

Ale Me 262 prošel vývojem v jiných možných rolích než jenom jako stíhací letoun a jeho vývojový program pokračoval, i když v menším měřítku. Zformováno bylo například několik jednotek stíhacích bombardérů. Na zpracování poznatků o těchto vyspělých letounech však bylo příliš pozdě.

Dokonce i když Nowotny svou jednotku umístil na vysunutých základnách, stále bylo stráveno mnoho času zkoušením letounů, aby byly připraveny k boji a aby se rozhodlo o nejvýhodnějším použití těchto strojů v boji. Například se zjistilo, že o 160 km/hod vyšší rychlost, kterou poskytovaly dva Junkersovy motory Jumo 004 nad nepřátelskými pístovými bombardéry, které neustále létaly nad Německem rychlostí nejméně 480 km/hod, bude neúčinná, jestliže tyto letouny budou zaměstnány klasickými pístovými stíhačkami. V případě, že bombardér, který si německý stíhač vybral za cíl, zůstane v jeho zaměřovači několik málo vteřin, bude pro proudový letoun pilotovaný nezkušeným pilotem velmi těžké způsobit svou těžkou výzbrojí čtyř 30mm kanonů jakékoliv podstatnější poškození. Vysoká přibližovací rychlost musela být snížena, ale zase ne tak moc, protože Me 262 by ztratil svou hlavní přednost – rychlost.

Nakonec se po mnoha diskusích došlo k závěru, že proudový stroj bude na bombardéry útočit klasickým, mírně modifikovaným, způsobem konvenčních stíhačů. Me 262 se nad nepřátelskou formaci přiblíží v dostatečné výšce. To umožní proudovému stíhači rychlý střemhlavý průlet výškovým doprovodem stíhačů a zaujetí postavení 1 500 metrů za a 1 500 metrů pod boxem bombardérů. Ty budou muset pokračovat přímým letem k cíli a navíc budou muset dodržovat v cílové oblasti i výšku. Ve vzdálenosti asi 1 000 metrů od cíle zahájí německý stíhač palbu.

Ve standardní situaci roku 1944 mohl pilot Me 262 i s použitím této taktiky zachytit v zaměřovači bombardér jen na zlomek malé chvilky – pouze na dvě vteřiny, jestliže se mu podařilo snížit rychlost na 480 km/hod, což znamenalo, že letěl rychlostí 130 metrů ze vteřinu. Ve vzdálenosti od 550 do 600 metrů musel odpálit raketové střely R4M a okamžitě po tom vypálit z kanonů. Při této přibližovací rychlosti byla možná jen jedna dávka z palubních zbraní.

Mnoho pilotů proudových letounů zjistilo, že útok na bombardéry je velice namáhavý – jednoduše neměli možnost opravy – a smrtelný zásah bombardéru byl zásluhou štěstí. Pětapadesátimilimetrové raketové střely R4M byly stabilizovány kroužkem s osmi složenými kormidélky na zádi střely, které se po odpálení okamžitě rozevěřely. Každá střela byla asi 80 cm dlouhá a vážila asi tři a půl kilogramu. Její bojová hlavice vážila něco přes jeden kilogram.

Těchto několik málo Me 262 bylo upraveno pro nesení držáků raket R4M po dvanácti kusech pod každým křídlem. To trochu kompenzovalo jejich individuální nedostatečnou sílu, přestože bylo jasné, že stíhání bombardérů rychlými proudovými stroji nezáleželo jen na technice pilota, ale také na výzbroji. Ta byla vyvíjena souběžně se samotným letounem v příbuznosti s tím, čemu se dnes říká „zbraňový systém“.

Němci si rychle uvědomili, že Me 262 nemůže být bez takových vyspělých zbraní dostatečně účinný, a tak začali pracovat na vývoji první letecké řízené střely X-4. Němci také pracovali na neméně rafinované neřízené raketě R 100 BS se zápalnou šrapnelovou bojovou hlavicí, ale ani tato a ani X-4 nedosáhly před koncem války bojového využití.

Nedá se říci, že by němečtí stíhači nedokázali využít nabízené možnosti Me 262. Jejich baterie čtyř kanonů MK 108 dokázala během vteřiny vypálit čtyřiačtyřicet granátů a pouze tři zásahy dostačovaly k tomu, aby se těžký bombardér rozpadl na dva kusy, byl zničen jeho motor, nebo rozbit trup letounu. Podle spojeneckého seznamu leteckých es dosáhlo alespoň dvacet triadvacet německých pilotů tohoto označení (pět jistých vítězství). Čtyři z nich předtím sloužili u JG 54, kde byli na pátém a šestém místě co do úspěšnosti.

Kommando Nowotny nemělo příliš úspěšný bojový začátek; ještě před tím, než začaly první bojové lety, zahynul 4. října Oblt. Alfred Teumer, který byl předtím velitelem 7./JG 54 při pokusu v Hespe přistát s Me 262, jemuž vyhořel jeden motor. Se svými sedmdesáti šesti vítězstvími se Teumer přidal k proudové jednotce před pouhými třemi dny.

První vzdušné vítězství pro Kommando Nowotny získali 7. října Lt. Schall a Fw Heinz Lennartz, kteří sestřelili dva B-24 Liberatory – čtrnáctý a patnáctý letoun, které sestřelili piloti Me 262 od doby jejich prvního vítězství, dosaženého 26. červen-

ce. Mezi prvními sestřely figurovaly hlavně letouny RAF. Ihned na to zaútočily letouny stíhacího doprovodu a sestřelily tři útočící Me 262. Zahynul jeden pilot.

10. října padl za oběť kanonů Kommanda Nowotny P-51 Mustang a nebylo to náhodou, že v sestřelech jednotky převažovaly stíhací letouny. Přestože bombardéry pro jednotku představovaly hlavní cíl, zdravý rozum pilotům proudových letounů velel zaútočit na doprovod a donutit ho zbavit se přídavných palivových nádrží. Takto mohly spojenecké stíhačky lépe manévrovat, ale zároveň bombardéry přenechaly napospas Fw 190 a Bf 109. Potíž byla pouze v tom, že jejich piloti měli málokdy příležitost je sestřelit, protože doprovodných spojeneckých stíhačů bývalo příliš mnoho. Nicméně větší počet P-51 musel po boji s Me 262 odletět.

Tolik na osvětlení problémů, se kterými se setkávali piloti proudových letounů; dokonce i když měli rozkaz útočit na bombardéry (což byl jejich nejčastější rozkaz), měli jen malý výběr volby před útokem na stíhače, kteří se jim postavili do cesty. Proudové letouny měly velmi omezenou letovou dobu a v bojové oblasti se často stávalo, že musely přerušit souboj se svými americkými soupeři, aniž by se dostaly k bombardérům. Takto byly americké pístové stíhačky úspěšné jen svojí přítomností.

Životní potřeba ochrany Me 262 klasickými pístovými stíhacími letouny byla příčinou toho, že 9. a 10. letka z JG 54 se posléze přemístila na letiště Achmer a zvláště na blízké Hespe. K přemístění došlo 12. října. O tři dny později ztratila 9. letka při jediném ochranném letu proudových letounů šest Fw 190.

Nowotny zvláště požadoval leteckou bojovou ochranu a 9. letka s většinou svých pilotů mimo letiště udělala, co se v té situaci dalo. K dispozici bylo šest letounů. Motory byly nahozeny v 8.14 a Fw 190 odstartovaly. Zvuk jejich pístových motorů vystřídal po několika minutách nízké dunění proudových motorů. To začaly pojíždět Nowotnyho letouny. Bylo jich také šest a pomalu se přesouvaly podél vzletové dráhy v poslední době prodloužené o dalších 500 metrů, potřebných ke vzletu proudových letounů.

Piloti z 9. letky sledovali, jak jeden po druhém proudové letouny vzlétají, až posléze byly všechny bezpečně ve vzduchu, a potom se rozdělili. Dva z nich zůstali nad letištěm a čekali na návrat proudových letounů. Ostatní stroje, jak proudové tak i Fw 190, začaly být v Achmeru očekávány, ale žádný se neobjevoval. Všude byl klid. Bylo ještě brzy, příliš brzy, aby došlo k napadení nepřátelskými stíhači – jak si někteří němečtí stíhači mysleli.

Ve výšce 2 000 metrů němečtí stíhači kroužili; jejich letová vytrvalost po vystoupení do této výšky bude asi šest minut, což bylo dost, aby Me 262 tuto oblast vyčistily. Potom přišlo rádiové hlášení – nepřátelští stíhači v síle asi čtyřiceti letounů objeveni jižně od Osnabrücku. Náhlý odraz sluneční záře od kovových povrchů letounů letících ve velké výšce přinutil velitele letky JG 54 zamířit k zemi a doufat, že jeho malá skupinka nebyla Američany zpozorována. Byla to však marná naděje. Jakmile

Dory zamířily na severozápad, aby se pokusily přistát, střemhlav na ně zaútočily Mustangy ze 78. stíhací skupiny.

Němci neměli jinou možnost než bojovat a okamžitě začala divoká šarvátka. Brzy se však od sebe oddělili a jednotliví němečtí stíhači byli sestřeleni. Celkem bylo sestřeleno pět Fockewulfů, jen šestému se podařilo uniknout a pro poškozený podvozek nouzově přistát na břicho na letišti Münster-Handorf.

Zbytek letounů si nárokoval po tomto krveprolití pouze jedno vítězství. Podařilo se však přežít ještě jednomu pilotovi. Po zásahu letounu z něj vyskočil a když ve vzduchu míjel letoun, zachytila ho směrovka a zlomila mu nohu. Tento katastrofální den však ještě neskončil a během večerního bojového letu byly sestřeleny další čtyři letouny a zabiti dva piloti.

Příliv nových pilotů pomohl vyrovnat ztráty z letních měsíců, přestože se jednalo o úplné nováčky. Většina z nich byli piloti bombardérů, „řidiči taxíků“ jak se říkávalo, z nichž mnozí měli vysoká vyznamenání a velitelské zkušenosti, s hodnotami, které by odpovídaly funkci velitele letky. Množství nalétaných hodin za řízením bombardérů však vůbec nic neznamenalo ve srovnání s létáním u stíhací jednotky. A tak se tito letci museli naučit skutečnému umění leteckého boje od svých mnohem mladších kolegů. Celé přeškolení muselo být alespoň dvakrát rychlejší než se běžně provádělo – pro některé z nich to byl velmi těžký nebo dokonce nemožný přechod.

Když Me 262 dosáhly proti spojeneckým bombardérům skutečného úspěchu, němečtí piloti pochopili skutečnost, že opět mají v rukou letoun, který je ve většině aspektů nadřazen všemu co má protivník – za předpokladu, že turbíny správně fungovaly a němečtí piloti se mohli vyhnout stíhacímu doprovodu protivníka. Me 262 byl na pilotáž velmi příjemný a v rukách veterána stíhacího letectva *Luftwaffe* byl velmi výkonný. Ačkoliv jich nebylo mnoho, patřily vedle jiných proudových a raketových letounů, které tehdy Německo vyrábělo, k těm nejnebezpečnějším.

Kdyby mělo Německo mnohem víc proudových letounů u operačních jednotek, dostatek paliva, dostatečně zkušené pozemní podpůrné organizace a množství dalších faktorů, mohli by piloti těchto letounů zničit americké pístové bombardéry do takové míry, že by se alespoň válka prodloužila. Bylo nepochybné, že se Spojenci obávali, že se Němci o něco takového pokusí.

Skutečnost rychle ukázala, že jsou tyto obavy bezdůvodné. Spojenecké stíhací letectvo mělo takovou převahu, že i když Nowotny a ostatní esa pronikli clonou stíhacího doprovodu, byly jejich útoky jen píchání špendlíkem. Takové útoky vždycy končily německým útekem domů, protože letounům docházelo palivo a zde na ně čekali stíhači RAF a USAAF, kteří je při přistání vyhledávali a sestřelovali. Pokud se několika spojeneckým stíhačům podařilo Me 262 zaskočit ve vzduchu, byly tyto letouny zrovna tak zranitelné, jako všechny ostatní. Na zemi pak byly zcela bezbranné.

Jakmile bylo objeveno letiště těchto letounů, věnovala se mu okamžitá pozornost a provedl se na ně hloubkový útok, při němž byly tyto letouny nejzranitelnější. Touto

taktikou, nazvanou letci RAF Krysí hlídky, bylo zničeno velké množství Me 262. Navzdory tomu, jak se JG 54 a ostatní jednotky snažily chránit základny proudových letounů stálými hlídkami pístových stíhaček, začaly bolestně stoupat jejich ztráty.

8. listopadu bylo ztraceno celkově osm Me 262 a tento den byl vzpomínán jako černý pátek. Byl to jeden z nejhorších dnů skomírající *Luftwaffe*, protože tohoto dne také zahynul sám Nowotny. Sestřelen byl v souboji s americkými P-51 a jeho letoun dopadl asi sedm kilometrů od letiště Achmer. O Nowotnyho smrti v boji začaly kolovat značné pochybnosti. Žádný z amerických pilotů si nenárokoval vypálení smrtící dávky, která by zasáhla buď pilota nebo letoun, takže je možno se domnívat, že německé eso nebylo zabito nepřítelem, ale flakem, bránícím letiště. Faktem však zůstalo, že *Grünherz* a stíhací letectvo ztratily jednoho ze svých nejlepších stíhacích velitelů.

Během krátkého nasazení v boji ztratila Nowotnyho jednotka dvacet šest letounů. Adolf Galland, který navštívil Achmer v den, kdy byl Nowotny sestřelen, si uvědomil potíže obklopující předčasné a unáhlené uvedení Me 262 do operačního použití krátce po jeho vývoji. Rozkázal proto s letouny přelétnout do Lechfeldu, kde byla 24. listopadu jednotka přeznačena na III./JG 7. Čestným názvem *Nowotny* tak byla ustavena první proudová stíhací jednotka na světě.

Oberst Johannes Steinhoff byl dosazen do funkce velitele této eskadry a III. skupina byla dána pod velení majora Ericha Hohagena. Major Theodor Weissenberger, který se právě do Lechfeldu dostavil, byl pověřen vedením štábu eskadry a po tom, co se Steinhoff těžce zranil při přistání, zastoupil jej v jeho funkci.

Hluboce otřesení ztrátou svého velitele se zbývající piloti Kommanda Nowotny vrátili do Lechfeldu, kde se měli podrobit dalšímu výcviku s III. skupinou a také poskytnout kádry pro další skupinu JG 7. Tato druhá jednotka byla zformována pod velením Hptm. Horsta Geyera, bývalého pilota Bf 110, který úspěšně spojil v jeden celek zbývající personál jeho vlastní III./ZG 26, jenž byl reformován jako zkušební jednotka Lechfeld s Nowotnyho zkušební jednotkou.

III./JG 7 byla posléze uprostřed prosince uznána jako operační, ale nebylo to dříve než v únoru 1945, kdy byla v Briestu zformována pod velením příslušníka JG 54 majora Ericha Rudorffera. Ve skutečnosti ani II. a ani I. skupina JG 7 nebyly plně ustanoveny, ale obě létaly operačně s Me 262.

Adolf Hitler, neschopný přijmout blížící se konec tisícileté říše, začal přes Göringa, ke kterému rychle ztratil veškerou důvěru, kritizovat neschopnost stíhačů, jimž se nepodařilo dosáhnout nemožného. 7. listopadu říšský maršál přednesl patetickou přednášku o tom, jak se mají stíhači vzchopit a dokonce přinést větší oběti, k čemuž je při inspekci nabádal samotný Hitler, když 2. listopadu utrpěli katastrofální ztráty.

Na hranici smrtelné frašky udělal Hitler velice jednoduchý závěr. Pokusil se ukázat, že mnoho stíhačů, kteří se dostali tohoto dne do styku s americkými bombardéry (305), mohlo dosáhnout mnohem větších nepřátelských ztrát (50). Totálně přehlédlnou skutečnost, že *Luftwaffe* ztratila devadesát osm stíhacích letounů, a že podmínky, ve kterých nyní bojuje, a množství jiných problémů otupují německé útoky. Když bylo tohle Hitlerovi řečeno, okamžitě vybuchl, že by bylo nesmyslné poskytnout *Luftwaffe* více stíhacích letounů, protože by stejně byly jen do počtu.

Unavení velitelé stíhacího letectva jen nevěřícně kroutili hlavami; ve vojenské situaci Německa bylo sestřelení padesáti amerických bombardérů velmi dobrým úspěchem, dokonce i přes ztráty, které němečtí stíhači utrpěli. Vzhledem k počtu stíhačů účastnících se boje to bylo zcela běžné procento ztrát. Za těchto okolností bylo jasně vidět, že nikdo nahoře neměl ani ponětí, jak stíhací letectvo *Luftwaffe* vykrvácelo. A co bylo nejhorší, zdálo se, že některým jde právě o to.

Pouze špatné počasí těchto dnů nabídlo alespoň trochu oddechu. Těžce bojujícím stíhacím eskadrám se dostalo dalšího trestu. 21. listopadu byli zabiti v boji další dva piloti JG 54. IV. skupina odstartovala z Hopstenu k útoku na bombardéry, které pronikly do německého vnitrozemí. Němečtí piloti objevili boxy bombardérů ve společnosti útočících Bf 109G a K z II./JG 27, ale Fw 190A-8 IV. skupina ale nezpozorovala P-47 266. stíhací skupiny 9. letecké armády.

Celkové ztráty JG 54 z tohoto dne představovalo pět letounů; tři piloti byli zraněni a dva z 15./JG 54, Fw. Helmut Stix a Gefr. Hann-Herbert Strakhof byli zabiti. Oba zřejmě zahynuli při kolizi nad oblastí Münster-Handorf.

Letecký souboj s Thunderbolty byl další ukázkou současné tísně stíhacího letectva – nepodařilo se sestřelit jediný bombardér, protože stíhači měli plné ruce práce s P-47. V leteckých bojích s bombardovacími svazy byli němečtí stíhači většinou zataženi do soubojů americkými nebo britskými stíhači, kteří byli Němcům téměř ve všech ohledech nadřazení. Němci tedy museli opustit hlavní cíl svého útoku – nepřátelské bombardovací letouny.

Navíc si spojenečtí letci, stíhači nebo posádky bombardérů mohli dovolit odpočinek, zatímco němečtí stíhači museli být v neustálém napětí. 26. listopadu vypukla velká letecká bitva. 8. letecká armáda vyslala do útoku na různá průmyslová zařízení, zvláště železniční překladiště v oblastech Bielefeldu, Osnabrücku a Hammu, 1 137 B-17 a B-24.

Na bombardovací svaz se pokusilo zaútočit šest skupin s letouny Fw 190 a šest s Bf 109. Piloti Fockewulfů z JG 54 byli mezi více než 500 německými stíhači, kteří se pokusili zaútočit, přestože bylo jasné, že žádný z nich, ať už byl zkušeným pilotem nebo nováčkem, nebude mít tolik štěstí, aby když už se mu podaří proniknout clonou stíhacího doprovodu, unikl ještě pavučinám palby střelců bombardérů a úspěšně útok zakončil. Tohoto dne bombardéry doprovázelo 669 P-51 a P-47, které sestřeli-

ly 114 Messerschmittů a Fockewulfů. Vyřazeno bylo osmdesát sedm německých pilotů, padesát sedm z nich bylo zabito.

Jedním z pilotů *Grünherz*, který byl sestřelen a zabit, byl nositel Rytířského kříže Lt. Heinrich Bazi Sterr, který buď neviděl nebo už nemohl nic udělat proti P-51, který napadl jeho letoun během přistání ve Vordenu. Sterr, který měl na svém kontě 130 vítězství, se připojil k 16./JG 54 přede dvěma měsíci po přeložení od II. skupiny z východu, kde byl navržen na vyznamenání Dubovými ratolestmi. Tohoto dne ještě ztratila 13. letka Uffz. Wilhelma Seveche.

Dvacet amerických bombardérů bylo sestřeleno útočícími stíhači. Největší ztráty utrpěla 2. divize skupiny Liberatorů ze 491. bombardovací skupiny, která přišla o patnáct bombardérů. Všechny B-24 byly sestřeleny v blízkosti Hannoveru.

27. listopadu vzletlo po vyhlášení poplachu dvanáct letounů *Grünherz*; Fockewulfy byly stále ještě v dohledu, když jeden z letounů náhle vypadl z formace a střemhlav dopadl na zem. Došlo zřejmě k okamžitému vysazení motoru. Byl to začátek dalšího krutého dne. Záplava 770 Mustangů a Thunderboltů, která při útoku na železniční křižovatky chránila relativně malou skupinu 530 amerických bombardérů, byla víc než dost na to, aby otupila útoky *Luftwaffe*. Američané nárokovali sestřelení devadesáti osmi letounů. Žádný z bombardérů zničen nebyl a na americké základny se nevrátilo pouze patnáct stíhačů USAAF.

Mezi německými ztrátami byli dva piloti z JG 54 zabiti a jeden zraněn. Měsíc končil špatně. 29. listopadu provedli Američané nálet, na který se Němcům vůbec nepodařilo zaútočit. 30. listopadu byli v soubojích sestřeleni čtyři němečtí stíhači proti třem sestřeleným americkým letounům.

Nebylo třeba provádět mnoho početních úkonů, aby se zjistilo, že *Luftwaffe* bojuje proti přesile – když nepřítel během náletů vyvinul maximální úsilí, stál jeden německý stíhač proti dvaceti až třiceti spojeneckým letounům. Daleko horším aspektem bylo pro Němce to, že i když dokázali rychle nahradit ztráty stíhacích letounů stejně dobrým materiálem, nahradit zabité piloty velmi schopnými muži bylo už nad možností *Luftwaffe*. Na bedra přežívajících starých es bylo přesouváno stále víc a víc odpovědnosti.

Stíhací jednotky na západě se nyní setkávaly se třemi silnými spojeneckými strategickými armádami (8. a 15. americká letecká armáda a bombardovací letectvo RAF), z nich každá disponovala velkým množstvím stíhačů, jejichž prvořadým úkolem bylo chránit bombardéry. Jejich dalším nezanedbatelným úkolem bylo útočit na pozemní cíle. Spojenci měli dále k dispozici dvě taktické letecké armády (9. letecká armáda USAAF a 2. spojenecká taktická letecká armáda), které byly složeny z lehkých a bitevních bombardérů. Tyto taktické jednotky byly opět doprovázeny silnými jednotkami stíhačů. Navíc Spojenci prováděli čistě stíhací nálety nebo ozbrojené průzkumné lety, které byly zaměřeny na vymetení letounů *Luftwaffe* z celé oblohy.

Toto rozlišování letů bylo pro obránce více než akademické – výsledek totiž neznamenal nic jiného než porážku. Ale Němci se budou i nadále snažit o ničení těžkých bombardérů; vedle ničení měst, zvláště nočními nálety RAF, proti kterým nemohli denní stíhači udělat téměř nic, začali Američané od května 1944 se systematickou kampaní proti životně důležitým průmyslovým cílům. Mnozí Němci – dokonce i mezi nejvyšším velením – si mysleli že kdyby byly tyto cíle bombardovány dřív, mohla by válka také dřív skončit. Tato výrobní centra byla srdcem schopnosti *Luftwaffe* létat a bojovat a jejich zničením by německé letectvo ztratilo svou krev – palivo.

Přechodný vzrůst

Příkrov sněhu, mlhy a nízké teploty na konci roku 1944 neumožnily spojeneckému taktickému letectvu útočit, a tak Hitler otevřel na západě svou poslední velkou hru. Ale přes počáteční úspěch jedenáctihodinového postupu německých armád to byl další hřebík do rakve stíhacího letectva; místo Gallandova „velkého závanu“ proti nepříteli ve vzduchu Hitler rozkázal, aby se většina stíhacích jednotek přesunula na západ a podpořila Rundstedtův optimistický výpad zaměřený na zabezpečení přístavu Antverpy. Myslel si, že k obraně říšského vzdušného prostoru budou plně dostačovat pouze JG 300 a JG 301. Do boje o Antverpy byly vrženy i roztržštěné JG 27 a IV./JG 54, které dosud bránily vlastní území Říše.

Po mnoho měsíců se Američanům dařilo bombardování naslepo, pouze RAF měla trochu problém v převedení své ničivé síly z nočního na denní bombardování. Bombardovací letectvo RAF provedlo během prosince celkem jedenáct denních náletů a protože Lancastery a Halifaxy byly ve vzduchu zrovna tak výborné jako B-17 a B-24, mělo německé stíhací letectvo ještě větší problémy než doposud. Vzhledem k záplavě bombardérů útočících na cíle po celém území Německa byly stíhací síly obrany Říše rozptýleny tak, že byly téměř neúčinné. Potřeba ochránit pozemní jednotky byla nad německé síly. Bylo jen malou náplastí, že britské těžké bombardéry nebyly tak dobře chráněny proti útokům stíhačů jako jejich americké soupeřníky.

Zatímco němečtí stíhači 5.prosince čekali, až je centrum stíhacích operací v Doberitzu navede na cíl, provedly americké bombardéry těžký nálet na Berlín.

Po navázání kontaktu se stíhací ochranou bombardérů RAF, jejichž cílem bylo seřazovací nádraží v Soestu, utrpěli němečtí stíhači ztráty ještě předtím, než začala hlavní bitva tohoto dne, když se od svého cíle začala vracet 8. letecká armáda. Stíhací ochrana bombardérů byla opět neproniknutelná. Po dlouhém čekání na instrukce z pozemní kontroly ztratili piloti Fw 190 a Bf 109 iniciativu. Důsledkem toho byli

Němci napadeni americkými stíhači a přišli o další padesát tři piloty, kteří byli v boji zabiti.

JG 54 se opět podařilo vyhnout nejhoršímu – smrtelný úder tohoto dne nejvíce pocítila JG 1, která ztratila patnáct pilotů. Zabit byl pouze jeden pilot JG 54, Fw. Heinz Marz ze 16. letky. Ale dokonce i tato malá ztráta byla při nedostatku pilotů silně cítit.

Jedním z nejhorších důsledků leteckých bojů z pohledu Němců byla skutečnost, že zasažený letoun mohl dopadnout do rozlehlých lesů nebo vod jezer a celé měsíce nemusel být objeven. Mnoho soubojů se 5. prosince odehrávalo nad oblastí jezera Muritz v jižním Německu, kde každý pokus o nouzové přistání na vodě mohl skončit katastrofou, přestože pilot nemusel být v boji zraněn.

V této době létala III./JG 54 pod velením JG 26, zatímco IV. skupina létala jako část JG 27. Stíhací eskadry složené ze čtyř nebo pěti skupin měly v boji větší účinnost. 5. prosince navštívil Hannes Trautloft ve funkci inspektora stíhačů Fürstenaue, domácí základnu JG 26. Během čekání na návrat dvaceti devíti Fw 190 z boje s Thunderbolty vyznamenal Rytířským křížem majora Karla Borrisse. Borrisovou odpověď byl ve 13.15 poplachový start, při němž vedl čtveřici Fw 190. Jako by se s udělením vyznamenání pozvedla jeho síla, podařilo se mu sestřelit jednu B-17.

I. skupina JG 26 se boje vrátila ve 13.45, ale ve 14.32 dostala rozkaz k dalšímu startu. Ve 14.35 bylo všech devět Fw 190 ve vzduchu. Thunderbolty byly napadeny v 15.05 a dalších asi deset minut se Němci honili s padesáti nepřáteli. Potom bez jediné ztráty v 16.01. přistáli.

Při začátku ardenské ofenzivy byla většina stíhacího letectva umístěna pod velení letecké armády *West*. Stíhače nyní místo Adolfa Gallanda řídil Dietrich Peltz, který nařídil, že na podporu pozemních operací musí být vyčleněno čtyřicet skupin. Avšak ne všechny skupiny měly ve výzbroji letouny vhodné pro tento úkol, protože velké procento jednotek bylo vyzbrojeno Bf 109 verzí G a K, které byly použitelné hlavně pro boj se stíhacími letadly. Nutnost podpory pozemních operací byla ale tak velká, že tyto jemné odlišnosti byly přehlédnuty.

Jak se zvyšovaly ztráty, po smrti Uffz. Gerharda Mutkeho, který zahynul 6. prosince, byla JG 54 poslána na dvoutýdenní oddech. Dočasněho zklidnění bylo dosaženo díky zhoršujícímu se počasí, které německé stíhací letectvo okusilo už v Rusku. 17. prosince začalo pršet a těžké mraky zabránily západně od Rýna pronikání větších sil nepřátelských stíhačů. Mezi americkými jednotkami, které tohoto dne startovaly, byla 404. stíhací skupina s P-47 a 474. skupina vyzbrojená P-38. Po poplachovém startu, kdy měly být objeveny Thunderbolty, neměla v nízkých mracích JG 26 úspěch, ale JG 27 se to podařilo. Přestože němečtí stíhači nárokovali několik sestřelů, sami měli šest pilotů zabitých a čtyři zraněné. 404. skupina měla velmi rušný den, protože odpoledne startovala znovu a opět se setkala se silnou obranou.



Karl Schnorrer se připravuje ke startu s Bf 109F od E-letky. Podle opotřebení povrchu kolem výfuků se dá předpokládat, že letoun měl u 8. letky, než byl předán výcvikové jednotce, za sebou velmi rušnou službu. V této době byla výcviková jednotka JG 54 umístěna v Neukuhrenu (Svetlogorsku) ve Východním Prusku. (Crow)



S tímto Bf 109F pravidelně létal Oblt. Max Ostermann. Padl v srpnu 1942. (E. J. Creek)



Bílá kamufláž, pravděpodobně nastříkaná pouze krátkou dobu předtím, než byl pořízen snímek, na Bf 109F „Žlutá 4“ ze II. skupiny. Němci zjistili, že ruský „Generál Zima“ je snad nejhorším nepřítelem. (MBB)



V této skupině pilotů z 5. letky v Rusku uprostřed roku 1942 je Lt. Horst Hannig (sedí úplně vlevo), velitel letky Joachim Wandel (sedící uprostřed) a W. Kretschmer (sedící úplně vpravo). (Crow)



Částečné přeložení JG 54 v roce 1943 na západ přineslo další úspěchy. V říjnu tohoto roku měla ve Schwerinu základnu 9. letka, která byla v tu dobu vyzbrojena Bf 109G. Snímek ukazuje Fw. Guntera Wrobela v jeho „Žluté 6“. (*Fritz Ungar*)



V eskadře, kde se mělo používat jen normální označení, docházelo k častým výjimkám, jak ukazuje Bf 109G Lt. Erwina Leykaufa, nesoucí jeho osobní označení na kapotě motoru. Označení III. skupiny je před zeleným srdcem a šípovým znakem Adjutanta. Za povšimnutí stojí silnější pancéřování čelního skla. (*Bundesarchiv*)



Skupina pilotů 9. letky ve Schwerinu probírající na letišti taktiku. Začátek roku 1944. (Ungar)



„Žlutá 1“, Bf 109G označený markingem 9. letky a zeleným srdcem se znaky skupiny. V modrém pásu – označujícím příslušnost k *Reichsverteidigung*; jednotkám určeným pro obranu Říše – na zadní části trupu je svislý pruh označující příslušnost k III. skupině. Snímek byl pořízen na jaře 1944 na letišti v Luneburgu. (Ungar)



Ofw. Emil Hecker ve svém Bf 109G označeném jako „Žlutá 12“. Letoun patřil 7. letce, která měla v únoru 1944 základnu v Ludwigslustu.



Typicky kočovný život stíhacích jednotek *Luftwaffe* zastihl v roce 1941 části JG 54 opět na starém působišti v Nizozemsku. Plně vystrojený pilot sedí na krytu motoru Fw 190, zatímco jeho dva kolegové se usadili na křídle. (Petrick)



Stíhací bombardér Fw 190A-8 z III./JG 54 na snímku z roku 1944. Hloubkové útoky byly prováděny proti velmi silnému protivníkovi.



Pomoc se světlavostí letecké boty nabídl mechanik Oblt. Bernhardu Schultenovi, který se stal Heindlovým nástupcem jako Adjutant II. skupiny. Za povšimnutí stojí světlice připevněné na vršku leteckých bot. (Petric)



Mechanici pózují pro fotografa kolem Bf 109 – jedním z letounů Hannese Trautlofta. (*E. J. Creek*)



S chráněnými ušima před mrazivým vzduchem muži v černém zajišťují, aby další Fw 190A z I. skupiny měl před nahozením motoru dostatek elektrické energie. (*Bundesarchiv*)



Letištní dílna a mechanici dokázali připravit německá letadla mnohem lépe, než tomu bylo u ruského letectva. (Bundesarchiv)



Mechanici na zasněženém ruském letišti zavěšují pod Bf 109E-7 od I./JG 54 50kg bombu. (Bundesarchiv)



Po zlepšení počasí mohly být letouny opět připravovány ke startu na otevřeném prostranství. Velký stan za Bf 109F III. skupiny jsou ve skutečnosti dvě velká plátva zastřešující mobilní dílnu.



Fw 190A „Bílá 2“ je na finském letišti podrobován předstartovní prohlídce. Nad letištěm prolétává pomalá skupina Ju 87, kterou mají stíhači na její cestě k cíli doprovázet. (Stenman)

Fw 190 se velmi brzy staly velice účinnou zbraní v rukou „expertů“, kteří létali na východní frontě. Tento snímek představuje tradiční tabuli vítězství, na které v listopadu 1942 Walter Nowotny představuje 300 sestřelů 1. letky. Nowotny se usadil nad věncem a tabulí s vyznačenými vítězstvími. (Petrick)



Aby byla zvýšena palebná síla prvních Bf 109G, byly některým těmto letounům pod křídla instalovány demonstrovatelné gondoly s kanony. „Bílá 7“ v pozadí kanonovou výzbroj navíc dostala, zatímco „Bílá 10“, nejbližší kameře, je standardní Bf 109G. Oba letouny nesou marking 7. letky. (Bundesarchiv)



S tímto letounem pravidelně létal Erich Rudorffer. K JG 54 byl přeložen z JG 2 a s 222 sestřely patřil k nejlepším stíhačům 2. světové války. V průběhu války obdržel Rytířský kříž, Dubové ratolesti a Meče. Symbol II. skupiny je namalován za trémovým křížem a šípové označení s malou černou jedničkou představuje Rudorfferovu hodnotu velitele skupiny. (*Stenman*)



Když začalo silně sněžit, stala se špatně vybavená ruská letiště širošířnými bílými pláňmi. Na předválečných základnách, které nyní obsadila *Luftwaffe*, byly alespoň vystavěny hangáry a administrativní budovy. Siverskij patřilo mezi jedno z takových letišť. Scéna ukazuje pozemní personál nahazující motor Bf 109G „Červená 12“ z I. skupiny. (*Bundesarchiv*)



Bf 109G 2 ze III. skupiny ve Finsku. „Bílá 1“ je vyzdobena označeními 7. letky a III. skupiny, zeleným srdcem a bílými proužky na kormidle, představujícími dvacet sestřelených letounů. (Stenman)



Oblt. Fritz Gotz z 1. skupiny JG 54 v rozhovoru s nejlepším finským esem kapitánem Eino Lunkkanenem. Navzdory tomu, že bojovali proti společnému nepříteli, létali spolu oba severní spojenci jen velmi vzácně. (Stenman)



Při průletu Fw 190 mířícího na frontu pracoval frontový kameraman rychle. Finsko a severní fronta nebyly Rudou armádou nikdy přemoženy a JG 54 vyvinula úsilí, aby pomohla bránit německé armádní skupiny, které toto území udržely až do posledních dnů války. (*Stenman*)



Oblt. Wilhelm Schilling vstupuje do „Černé 2“, Fw 190A, se jménem „Schlange“ (had) napsaným pod kabinou. Schilling sestřelil během války padesát letounů a vedle *Grünherz* létal také u JG 1. (*Stenman*)



Me 262 operačních eskader byly řízeny piloty se dvěma různými pilotními úrovněmi. Na jedné straně esa jako Nowotny, Schnorrer a Rademacher z JG 54 a na druhé straně to byli mladí piloti, pro které bylo problémem s tímto proudovým stíhačem létat i za ideálních podmínek. V popředí této skupiny Me 262 stojí letoun výrobního čísla 170059.



Ve své známé svěhlovosti vydal Hitler rozkaz, že určitá část Me 262 bude vyráběna jako bombardéry – rozkaz byl vydán v listopadu 1943. Na tomto snímku z přelomu zimy 1944 – 45 připravuje pozemní personál bombardovací Me 262A-2a k bojovému letu.



Me 262A-2a zbaven veškerého označení kromě výrobního čísla 111603 očekává pod ochranou stromů na přelomu zimy 1944 – 45 další operační let.



Me 262A-2a výrobního čísla 170041 pojíždí v roce 1945 ke startu. Řízeny většinou bývalými piloty bombardérů, kteří prošli rychlým přeškolením, byly tyto Me 262 nepochybně působivými hloubkovými útočníky. Na označení jednotky se podílela JG 54, přestože KG(J) 54 by mělo být spíše odvozeno od KG 54 *Totenkopf* než od JG 54.

Hptm. Robert Weiss dosáhl před svou smrtí v prosinci 1944, kdy zahynul v souboji se Spitfi-ry, 121 vzdušných vítězství. Navzdory obrovskému tlaku boje „Bazi“ Weiss vyhlíží mnohem mladší než na čtyřiačtyřicet let. (B. Robertson)



Walter Nowotny s mechanikem na motoru jednoho ze svých Bf 109G. (Petrick)



Me 262A „Bílá 4“ z JG 7, která vznikla z Kommandu Nowotny.



Tento letoun používal vynikající pilot a velitel II. skupiny Josef „Pips“ Piller. Po zařazení zbytku *Grünherz* do JG 26 velel této autonomní jednotce až do konce války v roce 1945. „Pips“ se zde snaží usadit v úzké kabině Bf 109F. Snímek pravděpodobně pochází z letiště Siverskij. (Petrick)



Fw 190A „Bílá 10“ s 500kg pumou pod trupem se chystá k dalšímu úderu na postupujícího nepřítele v době, kdy o přežití Německa už bylo dávno rozhodnuto. Operace stíhacích bombardérů byly prováděny až do samotného konce války. (Petrick)



Jedním z pilotů, kteří s Fw 190D létali operačně u JG 54, byl Fritz Ungar. (via R. Kuhnert)



Jednou z prvních jednotek vyzbrojených vynikajícími Fw 190D-9 byla i JG 54, která v průběhu bojů před skončením války ztratila dvaasedesát těchto letounů. Snímek neznámého pilota sedícího v dlouhonosé Doře „Žlutá 4“ s nápisem osobní přezdívky a čtyřlístkem pro štěstí namalovaným pod kabinou. (Crow)

V oblasti Kuronska provedla JG 54 poslední operace na východě, přičemž létala s různými verzemi Fw 190, mezi nimiž byl i A-9 Hptm. Hellmuta Wettsteina, velitele 6./JG 54, který po splnění úkolu vystupuje z letounu. Snímek pochází ze začátku roku 1945. (Petrick)



Bf 109G-6 vybavený dřevěnými ocasními plochami, které letounu dávaly větší stabilitu, ukazuje pozdější válečné označení III. skupiny. (Ungar)



Tabule vítězství. Přívěsný vůz 7. letky představuje označení jednotky a počty sestřelů, dosažené během bojů na východní frontě. (Petrick)



Na tomto snímku je jeden z úspěšných pilotů JG 54 obklopený dalšími piloty a mechaniky. (Petrick)



Fritz Ungar, sedící se svým terierem Struppim na kapotě motoru Fw 190D-9. Letoun je ukryt pod kamuflážní sítí. Snímek pravděpodobně pochází z letiště Varrelbusch. (via R. Kuhnert)

JG 27 také zápolila s Tempesty RAF, I. skupina ztratila čtyři piloty v souboji s letouny 56. peruti. Při druhém střetnutí se 474. skupinou byly sestřeleny další čtyři Fw 190. IV./JG 54 se s nepřítelem utkala vysoko nad městy Bonn a Duren a v souboji přišla o tři piloty. Dva z nich, Oberfh. Werner Timpka a Uffz. Heinz Winkler, s letouny Fw 190A-8 příslušeli ke 14. letce a třetí pilot, Fw. Otto Schelnest za řízením Fw 190A-8 patřil ke 13. letce. Nad širokým územím letecké fronty Němci přišli o padesát pět pilotů, kteří byli zabiti, a čtyřicet jich bylo zraněno. Šestnáct sestřelů dosažených piloty JG 27 se shodovalo s ohlášenými ztrátami USAAF.

Poslední německá hlavní pozemní ofenziva na západě se postupně vypařila – nebo snad lépe řečeno „vypařilo“ se palivo. Jakmile se zlepšilo počasí, Spojenci rychle zareagovali a bombardovali ropné rafinerie a palivová centra. 15. letecká armáda věnovala zvýšenou pozornost dalším takovým cílům na celém území Říše. Především jednotky vyzbrojené Liberatory se 17. prosince objevily až nad Polskem a stíhací letectvo jim v tom nedokázalo zabránit.

Ve snaze zardousit Rundstedtovu ofenzivu bombardéry také iniciovaly rozsáhlou kampaň proti německým komunikacím, aby zabránily přesunu jednotek a zásobování. Mnohé z těchto úkolů byly předány středním bombardérům a bombardovacím stíhačům 9. letecké armády. 18. prosince se IV./JG 54 zapojila do boje, který se rozvinul nad Kolínem nad Rýnem. Počasí bylo tak špatné, jak jen může být pro letecké operace – mrznoucí déšť a kouřmo snižovaly viditelnost až nebezpečně a začalo hrozit nebezpečí kolizí ve vzduchu. Ve snaze opět nalézt americké bombardéry B-26 Marauder a A-26 Invader 9. letecké armády, stali se němečtí stíhači cílem stíhacího doprovodu. Část doprovodu tvořily Thunderbolty 365. a 368. stíhací skupiny. Tři letouny JG 54 byly ztraceny, Fw. Otto Schelnest a Fw. Erich Fike byli zabiti, Uffz. Dietrich Schmidt byl zraněn.

Ačkoliv byly německé ztráty z tohoto dne dost nízké, jednadvacet pilotů zabitých v boji plus dalších dvanáct zraněných ze čtrnácti skupin účastníků se boje, bylo dost na to, aby oslabilo stíhací letectvo. Navíc se ukazovalo, že to může být ještě mnohem horší.

Se zlepšujícím se počasím začínala stoupat i spojenecká letecká aktivita. Týden po tom, co začala německá pozemní ofenziva, zapůsobilo na *Luftwaffe* krveprolití takovým způsobem, že se dostala na svou starou úroveň. 23. prosince zaútočily 8. a 9. letecká armáda na komunikační cíle, a tak vypukly další velké letecké bitvy.

Stíhací letectvo muselo opět napnout téměř všechny své síly a kolem poledne asi devadesát Fw 190 a Bf 109 prolétalo podél Kolína nad Rýnem vstříc americkým bombardérům. Ale na podporu svých bombardérů Američané vyslali víc než čtyři sta stíhaček, takže než mohli Němci s nimi navázat kontakt zaskočily je nad pohořím Eifel P-47 z 56. stíhací skupiny. Mezi oběťmi tohoto souboje byl Uffz. Willi Bach ze 16./JG 54. Po zásahu jeho Fw 190A-8 havaroval u Rottingenu. Očití svědci prohlásili, že Bach byl buď zabit nebo zraněn, protože se vůbec nepokusil letoun opustit.

Druhý Fockewulf z JG 54 spadl u samoty Villip. Pilot tohoto letounu v kabině nebyl, Uffz. Klaus Gehring z něj vyskočil. Naneštěstí se jeho padák zachytil o kormidla a s padajícím letounem se zabil i Gehring. K těmto dvěma zabitým pilotům je třeba přidat i třetího, který byl naštěstí jen zraněn.

Nad mnoha čtverečními kilometry německého území se rozhořelo mnoho samostatných leteckých soubojů; bylo to v době, kdy ardenská ofenziva dosáhla svého kritického bodu, kdy St. Vith padl do rukou Němců a Bastogne bylo obklíčeno. Ale jakmile spojenecké letectvo mohlo dodržovat plán letů, vzhledem k malému nebo žádnému zasahování *Luftwaffe* se stala brzy německá situace na zemi zoufalá. Bombardéry s bílými hvězdami přilétaly v celých zástupech, vysypaly na cíl pumy a obrátily k domovu připraveny vrátit se ještě téhož dne nebo zaútočit příštího dne. S nimi ovšem létala jejich nezbytná stíhací ochrana.

Po tom, co silné spojenecké taktické letectvo začalo operovat z kontinentálních základen, P-47, P-38, Spitfiry a Tempesty měly dostatečný dolet, aby kontrolovaly podstatně větší rozlohy. Důsledkem toho bylo, že stíhači *Luftwaffe* často nacházeli ve velkých vzdálenostech od svých základen. Téměř bez munice a bez paliva byli často nuceni přistát na nejbližším letišti. Přestože zde byli schopni doplnit palivo a přezbrojit, velkým nebezpečím bylo doletět na svou základnu – let jakéhokoliv druhu byl plný nebezpečí a všude přítomného rizika napadení.

Nešťastné vánoce

Po ztrátě většího počtu pilotů ze IV./JG 54 v bojích, které se udály 23. prosince, se 9. a 12. letka na Boží hod vrátily do Verrelbuschu, kde se opět spojily se zbytkem III. skupiny. Další zlepšení počasí, přestože zůstávalo pořádně studené, dovolilo pokračovat v létání a JG 54 zaznamenala tohoto dne jak úspěch, tak i ztráty. V průběhu dne IV. skupina zaútočila na Typhoony, aby vzápětí byla sama napadena Tempesty 274. peruti, které nárokovaly sestřelení jednoho Fw 190. Pravděpodobně ho pilotoval Paul Brandt, který byl zabit. Předpokládá se, že dva Typhoony, které byly v tomto boji ztraceny, byly sestřeleny piloty *Grünherz*. Další dva Fw 190 se nevrátily na základnu a jejich piloti byli prohlášeni za nezvěstné.

Bylo to období, kdy stíhací velitelé museli provést rychlé změny plánů; když se na scéně objevili stíhači, museli vždy odvolat útoky na bombardéry. To se přihodilo 24. prosince, kdy se objevilo velké množství stíhačů RAF, kteří tak překvapili jak JG 54, tak i ostatní německé jednotky. Němci měli malou výhodu, britští piloti byli překvapeni také!

Stěží se našel čas k přestávce, aby kterákoliv strana mohla oslavovat Vánoce, spojenečtí stíhači byli ve vzduchu s trochu větším počtem letounů a podle toho také

dopadl souboj. JG 54 měla osm ztrát. Další pilot zahynul 26. prosince a 27. prosince byla III. skupina umístěna pod velení JG 26. Skupina nyní svůj čas rozdělila na podporu proudových letounů, sporadické stíhací bombardovací útoky a na napadání bombardérů, všechny tyto úkoly byly velmi únavné. V úsilí dodat odvalu, se velitel eskadry Robert Weiss obrátil na piloty skupin s tím, že položil důraz na každého, kdo létal na bojové lety, bez rozdílu hodností.

Řekl: „Kromě svých životů nemáme co ztratit. Budeme pokračovat v létání s jistotou, že noví piloti nás zastoupí“.

Všichni piloti pokračovali v létání proti nepříteli, nicméně v tomto případě už se to zdálo být beznadějné. Velení *Luftwaffe* opět naložilo velkou zodpovědnost na bedra pilotů – poddůstojníků. Tato zodpovědnost byla mnohem vyšší než tomu bylo u západních Spojenců. Tito muži reprezentovali páteř stíhacího letectva. Všichni v hodnostech od velitele až po nastoupivšího nováčka věděli, že mnoho těch, kteří zbývají ve frontových jednotkách, bude žít, aby vidělo konečnou porážku Německa.

V německém stíhacím letectvu bylo mnoho jednotlivců, kteří potřebovali pomoc. Člověk byl udivený, když dokázal bojovat proti přesile a zůstat naživu; každý bojový let potvrzoval krutou skutečnost, že kdysi pyšné a mocné letectvo bylo nyní štváno jako smečka divokých psů.

Každý den přinášel svůj díl krutých zpráv: souboj prvního vánočního dne vyřadil ze stíhacího letectva dalších šedesát pilotů. Boje se zúčastnily JG 1, JG 3, JG 6, JG 11, JG 26, JG 27, JG 53 a JG 77, ale ztráty *Grünherz* byly ze všech jednotek nejhorší. IV./JG 3 ztratila z celkem čtyřiceti devíti zabitých v boji z tohoto dne sedm pilotů.

27. prosince byla ardenská ofenziva zastavena. Bastogne bylo určeno jako konec německého postupu. Celá trasa poslední velké ofenzivy na západě byla lemována hořícími troskami tanků a vozidel zastavených a potom zničených Spojenci jak na zemi, tak i ze vzduchu.

27. prosince se stalo rakvemi svých pilotů dalších sedm letounů JG 54. Tentokrát se na ztrátách podílely III. a IV. skupina, které ztratily pět Fw 190D-9 a čtyři A-8. Protivníky III. skupiny byly Thunderbolty a Tempesty.

Crumpova 10. letka a Dortenmannova 11. letka zasáhly do probíhající bitvy ve 13.00. Ačkoliv se *Dorám* podařilo sestřelit jednoho Tempesta, čtyři z nich byly sestřeleny čtveřicí pilotů RAF.

Tohoto dne se stíhacímu letectvu dostalo příležitostné „pomoci“, která jí pomohla s přítomností Tempestů – američtí stíhací piloti občas zaměňovali vzhled Typhoonů a Tempestů za německé typy a útočili na ně. Během takových incidentů docházelo ke ztrátám, ale většinou byly rychle napraveny. Žádné letectvo nebylo proti takovým chybám imunní a v záru leteckého souboje se to občas stávalo i Němcům.

Zatímco III. skupina bojovala nad Münsterem a Telgte s Tempesty, IV./JG 54 létala s částmi JG 26 a JG 77 taktické bojové úkoly a pokoušely se odvrátit tlak na

německé pozemní jednotky v oblasti St. Vith. Jejich opancéřované Fw 190A-8 se zapletly do souboje s americkými stíhacími bombardéry, pravděpodobně P-47, a čtyři německé letouny byly sestřeleny. Jejich piloti Lt. Alfred Budde, Uffz. Herbert Muller-Welt, Lt. Hans-Georg Baur-Berger a Oblt. Ludwig Dresler byli zaznamenáni jako nezvěstní, pravděpodobně zabiti.

Potom, 29.prosince, utrpěla JG 54 další pohromu, snad největší v tomto období války. Mechanici III. skupiny seřadili sedmdesát Fw 190D-9, které měly poskytovat během startu a přistání ochranu Me 262 z KG.(J) 51, jež měly základnu v Rheine. Jejich úkolem bylo startovat proti jakémukoliv spojeneckému letounu, který by se objevil a ohrozil bezpečnost základny proudových letounů. Podobnou povinnost měly části jednotek JG 6 a JG 27.

V reakci na vyhlášení poplachu *Dory* odstartovaly pod kontrolou VHF R/T pozemní kontroly 3. stíhací divize, která měla základnu ve Wiedenbrucku a byla částí letecké obranné stíhací sítě. Tento systém určoval polohu nepřátelských letounů kosým zaměřením rádiového vysílání *FuG 16 ZY* z každého letounu. Takto mohla být určena i výška a poloha nepřátelské formace a němečtí stíhači na ni mohli být navedeni. Byl to dost spolehlivý systém – ale tohoto dne zklamal.

V odpověď na poplach pozemní stanice navedla JG 54, která raději létala v letkách než v síle celé skupiny. Krátké rozkazy se pro stíhače *Grünherz* staly rozsudkem smrti.

V 19.00 pod Crumpovým velením odlétala 10. letka, jejíž letouny po malých intervalech následovala 11. a 12. letka. Kontrola hlásila silné nepřátelské formace pohybující se v blízkosti Tecklenburgu a napříč oblastí Münsterland. A byly tam, dvanáct Fw 190 mířilo k nepřátelské formaci o neznámém množství letounů; bylo ovšem nepravděpodobné, že by nepřítel nebyl v přesile.

Byla to 9. letka, která byla překvapena. Ve chvíli, kdy dosáhla oblasti Lingen-Rheine, byl Lt. Willi Heilmann pozemní kontrolou naveden přímo do dráhy letu veliké formace Spitfirů IX 411. perutě RCAF Nikdo z leteckých kontrolorů buď tuto velkou nepřátelskou skupinu nezjistil, nebo ji pokládal za přátelskou stíhací jednotku operující v oblasti Münster-Osnabrück-Rheine. Letounům byla určena výška 2 300 metrů a ve chvíli, kdy Spitfiry zaútočily, Heilmann se zoufale snažil stoupat. Došlo k masakru. Kanaďané měli výbornou pozici a sestřelili alespoň šest letounů, jejichž piloti neměli jedinou naději na záchranu.

Robert Weiss s hrůzou pozoroval, jak zbytky 9. letky odlétají zpět do Varrelbuschu. Jeho letoun byl rychle připraven a Weiss odstartoval. Vedl svou štábní letku zpět do oblasti, kde se odehrála bitva. Krátce na to ho následovala 11./JG 54, kterou vedl Lt. Prager.

Když se přiblížili k oblasti podle mapy označené *Foxtrot-Quebec*, Weiss spatřil velkou formaci Spitfirů z 331. a 501. peruti. *Dora* na ně okamžitě střemhlav zaúto-

čila a vzápětí došlo k několika soubojům. V tuto chvíli se na scénu dostavily další letouny, identifikované jako Tempesty 168. a 438. peruti. Němci ačkoli v menšině, přesto pokračovali nad Lengerichem u Lingenu v boji.

Přesila však byla příliš velká. Po sestřelení Fw. Gerharda Neersona a Oblt. Eugena Schreinerera, sám Weiss podlehl několika Spitfirům. V tuto chvíli se už 11. letka jen těžce ve rvačce prokousávala a piloti jednotlivých Fw 190 už bojovali jen o život. Pronásledovaní a pronásledovatelé se rozletěli po celé široké oblasti.

Mezitím po vyhlášení poplachu odstartovala 12. letka Lt. Dortennmanna a na plný plyn začala stoupat do 7 000 metrů. Dortennmann byl rozhodnutý, že v malé výšce se spojeneckými stíhači zaskočit nedá. Bylo asi poledne, když dvanáct šedě natřených Fw 190D-9 nabralo kurz na Münster. Do boje s britskými stíhači se zapojili mezi jezerem Dummer a řekou Ems. V boji s Tempesty ztratila 12. letka dva letouny. Uffz. Adam Siebert byl sestřelen a Uffz. Günther Zessin byl nucen po tom, co byl zraněn kanonovou palbou, svůj „červený 42“ na padáku opustit. Protivníci zřejmě patřili ke 3. a 56. peruti. RAF ztratila čtyři Tempesty. Alespoň šestnáct Fw 190, mezi nimiž byl i letoun Roberta Weisse, který už tehdy dosáhl 121 vítězství, bylo sestřeleno. RAF ohlásila, že 2. taktická letecká armáda sestřelila jednatřicet protivníků proti ztrátě jedenácti svých letounů. Němci připustili ztrátu dvaceti letounů z JG 54 a z dalších tří letek JG 6 a JG 27, které se podílely na této divoké a zmatečné letecké bitvě. Britské počty se týkaly letounů, které viděli padat. Němci zase nezapočítali piloty, kterým se podařilo ze zasažených letounů vyskočit, a tak počet dvacet sestřelů pouze zahrnuje v boji zabité piloty, jak se v této době v hlášení uvádělo. Ve skutečnosti měla JG 54 třináct mrtvých, jednoho nezvěstného a dva zraněné.

Ztráty velitelů, jako byl Robert Weiss, velmi rychle vyzvedly do velitelských funkcí mnoho mladých důstojníků; novým velitelem III. skupiny byl jmenován Oblt. Dortennmann, kterého následoval Oblt. Heilmann. Na tyto muže byl nyní položen herkulovsky těžký úkol udržet pohromadě své skupiny a letky. Neměli o čem přemýšlet, měli jen bojovat tak dlouho, jak jen to bude možné, aby Německo přežilo.

S koncem posledního roku II. světové války se stíhací letectvo *Luftwaffe* dostalo do zoufalé situace. Na operační základny stále přicházeli noví piloti, ale starší piloty jímala hrůza, když si uvědomili, jak jsou tito chlapeci mladí, navíc neměli nalétaný dostatečný počet hodin nejen na vysoce výkonných stíhacích letounech, ale na letounech vůbec. Několik hodin za řízením cvičného letounu nebo upraveného bombardéru bylo všechno, a od těchto chlapců se očekávalo, že ze sebe vydají vše a zvrátí nepříznivou situaci Německa. Bylo malým zázrakem, že ti, kteří přežili, dokázali své příšerné poznatky zaznamenat do deníků a poznámkových bloků.

Stíhací piloti celého světa jsou od přírody ke všemu tak trochu neuctiví, ale přitom žárlivě dokáží střežit svou autoritu dokonce víc, než zájem nebo znalost

politické situace. Němečtí stíhači nebyli výjimkou. Předtím, než se diskuse rozrostla, bylo vždy moudřejší ji raději ukončit. Nyní se v jídelnách otevřeně ptali, jak je Göring a ostatní politici Říše mohli dostat do tak nemožné situace. Byli však střeženi. Nacistické Německo se začalo obracet samo proti sobě. Krátký proces se „zrádci“ nebo s těmi, kteří neměli správného ducha, dokonce i tváří v tvář nevyhnutelné porážce, prostoupil i vnitřní útočiště letišť stíhačů.

Na velitelské úrovni dostoupilo zklamání velitelů nad zpusťšením stíhacího letectva takového stupně, že si uvědomili, že pouze přímý rozhovor s Hitlerem a Göringem může pomoci vyřešit mučivé otázky jejich pilotů. Letci jako Trautloft, Steinhoff, Lützow a Galland byli nuceni projít po choulostivém provazci vyhlášek. V jednu chvíli Hitler zuřil nad neschopností *Luftwaffe* a náhle si vše uvědomil a uklidnil se – měl dost velké vědomosti o letectví – vydal rozkazy, které měly rychle a ve zmatku zrušit rozkazy už předtím vydané.

Gallandova pozice se stávala víc a víc nejistou a koncem roku 1944 navštěvoval porady týkající se operací stíhacího letectva pořádané více méně už jen z povinnosti; byl zde už jen pouhým divákem, který nemohl očekávat, že by mohlo být přijato jakékoliv řešení německé letecké obrany. K jakémukoliv setkání s Göringem docházelo velmi vzácně. Zdálo se, že stálým tématem byla neschopnost stíhacího letectva uchránit Německo před spojeneckým bombardováním, což byl víc důsledek jeho vlastní nekompetentnosti než neschopnosti vyššího velení. Nyní, když byl u Hitlera v nepřízni, Göring napadal kohokoliv a neustále se pokoušel na někoho svalit vinu za své vlastní zklamání.

Výsledkem bylo, že postavení generála stíhačů bylo posléze zrušeno. Galland byl o tomto rozhodnutí informován až uprostřed ledna 1945, kdy byla jeho odpovědnost předána Dietrichu Peltzovi. Bez ohledu na toho, kdo bude velet stíhacímu letectvu, jehož ztráty neustále pokračovaly.

Jak ubíhaly poslední dny prosince 1944, stíhací letectvo *Luftwaffe* potkaly další ztráty. Ztráta Roberta Weisse byla pro JG 54 velmi zlá, ale ostatní stíhací eskadry utrpěly daleko větší ztráty. Ty prosincové byly snad nejděsivější. Vedle ztrát přímo souvisejících s ardenskou ofenzivou, stíhací letectvo zápasilo s osmdesáti bombardovacími nálety na svá letiště. Při obraně těchto cílů bylo ve vzdušných bojích sestřeleno 128 stíhačů a dalších 129 letounů bylo zničeno na zemi. Dalších 140 letounů bylo poškozeno pumami.

Aby bylo stíhací letectvo dále poháněno svou „neúčinností“ proti bombardérům, jednotky protiletadlového dělostřelectva třikrát nárokovaly sestřelení celkově šedesáti bombardérů (a dvaceti tří doprovodných stíhačů). Když se tyto počty sestřelených letounů dostaly do Hitlerových rukou, zakolísal v důvěře ke stíhacímu letectvu. Ve své zvyšující se paranoidě už vícekrát hrozil, že velení *Luftwaffe* předá pod kontrolu SS. Vůdcův soudný pohled na skutečnost se začal vytrácet.

Personál frontových stíhacích skupin jevil o takovou politickou okázalost jen pramalý zájem, i když někteří příslušníci byli členy strany, prostě zde nebyl čas probírat jak bude vypadat budoucnost, nebo což bylo velmi smutné, truchlit nad ztrátou dobrých kamarádů. Vlast téměř vykrvácela a oni sami měli jen malou naději, že se jim podaří krváčení zastavit.

Za necelých čtyřicet osm hodin od posledního debaklu byla JG 54 opět v boji. Ohniskem se tentokrát stala oblast Brémy – Hamburk, kam 8. letecká armáda vyslala 1 327 B-17 a B-24 za doprovodu 785 P-51 a P-47. Bombardéry měly zaútočit na zásoby paliva, komunikační centra a příležitostné cíle v blízkosti obou měst. Za sestřelení dvaceti sedmi amerických bombardérů a deseti stíhaček byla *Luftwaffe* nucena obětovat třicet sedm pilotů. USAAF nárokovalo víc než šedesát jedna sestřelených letounů. Celkově však Němci ztratili čtyřicet devět pilotů, když připočítali i ty, kteří zemřeli na svá zranění.

Dvě skupiny navázaly s doprovodem kontakt nad Lineburgem a Osnabrückem. III. skupina vyšla ze střetnutí velmi lehce, 10. letka ztratila jen jeden D-9, jehož pilot Fw. Reinhold von der Starten přežil, zatímco IV. skupina měla jedinou smrtelnou ztrátu. Ve svém Fw 190A-8 zahynul Günther Voight.

Od začátku měsíce, během všech bojových letů včetně začátku Rundstedtovy ofenzivy, započaté 16. prosince, zahynulo 136 pilotů. K tomuto počtu je přidáno osmdesát tři pilotů z období 19. – 20. prosince a z týdne od 23. do 31. prosince, kdy bylo 316 pilotů zabito, zraněno nebo nezvěstných – celkově tedy bylo zabito, zajato nebo nezvěstných 535 mužů. Předzvěst pro rok 1945 byla ještě horší než se dalo předpokládat.

Večer 31. prosince se většina stíhačů dozvěděla, že byly zrušeny všechny dovolenky. Oslavy Nového roku se také nedoporučovaly, protože všichni schopní piloti se budou muset zúčastnit důležité operace plánované na příští den. Jak byla tato operace důležitá, se měli velmi brzy dovědět.

VIII. *BODENPLATTE*

„Velký úder“ stíhacího letectva, což byl masový útok na jednu formaci amerických těžkých bombardérů, kterou vlna za vlnou napadnou němečtí stíhači takovou silou, že by měli zničit víc než 300 B-17 a B-24, by nezpůsobil nic jiného než ještě větší odplatu Spojenců zbývajícím německým stíhačům. Tato úvaha byla pouze akademická, protože ještě nikdy k něčemu takovému nedošlo. Otázkou bylo, zda takový útok – Němci byli připraveni přijmout ztrátu až 400 stíhacích letounů – nebude spíše jen morální záležitostí, než oním „posledním zvratem“, naplánovaným na Nový rok 1945.

Úkol naplánovat masový útok stíhačů na spojenecká letiště v Belgii a Nizozemsku padl na generálmajora Dietricha Peltze, velitele II. stíhacího sboru, zodpovídajícího za operace nad oblastí Arden. Peltz byl schopný velitel se širokými zkušenostmi, ačkoliv spíše bombardovacího než stíhacího letectva. Operace měla dosáhnout více taktických cílů než masový bombardovací útok, který byl původně plánován.

Původně bylo zamýšleno, že tento útok začne s von Rundstedtovou ofenzivou v Ardenách, kdy by mohl mít na Spojence mnohem větší účinek důsledků – zničeny by mohly být spojenecké stíhací bombardéry, které hrozily německou pozemní ofenzivu zastavit. Proto tedy mělo svůj význam zaútočit na protivníkovy základny; jak se říká v Německu – v jeho vlastní ohradě. Další velké ztráty ovšem působily stíhačům *Luftwaffe* dálkové stíhací letouny ze základen v Anglii. Skutečnost, že některé jednotky 8. letecké armády se v tuto dobu přemístily na kontinent, však nepochybně zapříčinila vznik operace *Bodenplatte*.

Gallandův plán, kdy mělo společně odstartovat 2 000 německých stíhačů a tak způsobit Spojencům v největší letecké bitvě války drtivou porážku, byl odložen. Místo toho Göring v prosinci rozkázal, že generál stíhačů připraví plány na provedení velkého útoku proti cílům na zemi. Galland ani nikdo jiný už nemohl zastavit denní ztráty stíhacího letectva. V této době například Peltz o *Bodenplatte* informoval své přátele na základnách – použité množství německých stíhacích letounů bude mnohem menší, než by bylo zapotřebí pro velkou leteckou bitvu.

Peltz uspořádal 15. prosince tajnou poradou, kde načrtnul útočný plán; chtěl udeřit okamžitě, jakmile bude jasné počasí. Pokud to bude možné, měl být útok

odložen na 1. ledna – Peltz počítal s tím, že nepřátelští piloti budou na základnách trpět kocovinou po novoroční oslavě.

Němci doufali, že tohoto dne bude dobrá viditelnost, nezbytná pro mladé piloty, kteří se tohoto útoku zúčastní, protože by mohli mít potíže nalézt v nízkých mracích a kouřmu své cíle. Budou se proto muset spolehnout na kamarády letící v čele formace a udržet se za nimi. Během probíhajících dnů bylo počasí velmi nespolehlivé a trvalo až do konce prosince než předpověď ohlásila jasné počasí. Posledního dne roku 1944 konečně přišla předpověď, že následujícího dne bude jasno.

Plán hovořil o částech jedenácti stíhacích eskader – celkově mezi 650 a 800 letouny – které měly napadnout letiště v Belgii a Nizozemsku a jedno ve Francii. Operace se celkově zúčastní třicet čtyři skupiny, které byly k dispozici a jejichž stavy měly být posíleny štábními letkami, jednou letkou z JG 104 a několika Me 262A z KG(J) 51. Vzhledem ke ztrátám z posledních měsíců roku 1944 a skutečnosti, že na západě sloužily pouze III. a IV. skupina, účast JG 54 byla menší než účast některých jiných stíhacích eskader. Nicméně všudypřítomní mechanici byli schopni připravit sedmnáct Fw 190D-9 ze III. skupiny a dvacet pět Fw 190A-8/A-9 ze IV. skupiny. Za těchto okolností to byl velice záslužný čin.

31. prosince odpoledne přijaly všechny základny kódové slovo *Varus* 1. 1. 45, což znamenalo, že následujícího dne začne operace *Bodenplatte*. Druhý kód *Teutonicus* znamenal, že k předletové přípravě se dostaví všichni velitelé eskader, skupin a letek. S podrobnostmi operace piloti seznámeni nebyli, některým bylo pouze řečeno, že probíhá velká operace a že mají ve vzduchu sledovat své velitele. Přijetím třetího kódu *Hermann* bylo rozkázáno, že se útok uskuteční v 9.20. K dosažení co největšího překvapení bylo třeba, aby vedoucí letouny byly nad svými cíli ve stejnou dobu.

Předletová příprava byla podle rozhodnutí velitelů prováděna buď během noci nebo v časných ranních hodinách. Fw 190D-9 III./JG 54 z Varrelbuschu dostaly 31. prosince rozkaz odstartovat a provést hlídkování v blízkosti Bastogne. Místo toho piloti objevili americkou formaci bombardérů, odhodili své přídavné nádrže a ve chvíli, kdy přišel rozkaz k útoku, napadli víc než 370 Liberatorů.

Špatná viditelnost donutila většinu stíhačů k přistání v Achmeru. Odtud JG 54 zamířila do Handrupu, na letiště v blízkosti Fürstenau, odkud měla následujícího dne ve společnosti s I./JG 26 odstartovat k operaci *Bodenplatte*. Když piloti *Grünherz* přistáli, dostalo se jim instruktáže od velitele I./JG 26, majora Karla Borrise. Kolem 18.00 zaplnili piloti, kteří měli vést formace, předletovou instruktážní místnost.

Borris požádal o absolutní radiový klid, který musel být dodržen během letu na trase k cílům a vysvětlil, proč je na jejich letišti noční stíhací Ju 88. Tento letoun poskytne stíhačům navigaci na cestě k cíli. Navede je do cílového prostoru a potom obrátí zpět k domovu.

Mezi rozkazy, vydanými každému pilotovi, byly mapy a tištěné karty se seznamem prvořadých cílů operace. Tyto karty jasně dokumentovaly nízký věk a nezkušenost některých pilotů. Na těchto kartách byly popsány různé úkony – zapnout rádio při odletu od cíle, rozsvítit poziční světla a odjistit palubní zbraně. Byla jim také dána rada, aby vyzkoušeli zbraně ještě před hloubkovým útokem a také se měli snažit zjistit, kolik se jim podařilo zničit nebo poškodit nepřátelských letounů během útoku na letiště. Karta pilotům také radila, aby si dobře všímali na cestě k cíli různých pozemních orientačních bodů a podle nich našli cestu zpět domů.

Někteří piloti nemohli v noci před operací usnout; letecký útok plánovaný ráno se jim jevil jako obrození *Luftwaffe*. Bude to po měsících bojů poprvé, kdy stíhací letectvo bude moci dosáhnout nad nepřítelem rozhodujícího vítězství. Kvůli tomu stálo za to hledět kupředu.

Při předletové přípravě byla místnost plná pilotů. Když byl odhalen celý plán *Bodenplatte*, veškerá konverzace odumřela. Cílem pro III./JG 54 byl Brusel/Grimbergen. Start byl naplánován na 8.30 a výška letu nesměla přesáhnout 200 metrů, aby útočící letouny nebyly zachyceny radarem, a ať by se stalo cokoli, nesmělo být použito rádia. Před odletem dostal každý pilot vynikající snídani – bylo zřejmé, že i tato snídaně patřila k operaci.

Všechny *Dory* III. skupiny odstartovaly bez problémů. Bylo naplánováno, že se připojí k letounům z JG 26 z Fürstenau. Útok se zúčastnila i štábní letka JG 26, kterou vedl velitel eskadry „Pips“ Priller. Tři skupiny z JG 104, jeho vlastní I. skupina a III./JG 54 čítaly celkem šedesát sedm Focke–Wulfů Fw 190D.

Ale téměř okamžitě došlo k první tragédii. Ačkoliv byla 16. divize protiletadlového dělostřelectva informována, že nad jejími postaveními budou prolétávat silné formace vlastních letounů, nedostala se zřejmě tato zpráva ke všem bateriím.

V nízkém letu, ze krásné viditelnosti, zaburácela formace JG 26/JG 54 nad Zuiderským zálivem u Rotterdamu a mířila dál do přidělené cílové oblasti. Priller nyní vedl armádu padesáti letounů. Do této chvíle muselo vzhledem k různým problémům formaci opustit asi dvanáct pilotů. Stíhači byli vyvedeni z míry, když viděli své kamarády od flaku pálit na blížící se letouny – a také jak dobře svou práci ovládali. Než se formace dostala z dostřelu baterií jižně od Rotterdamu, přišla o další tři letouny. Námořní flak v ústí řeky Šeldy způsobil ztrátu dalších dvou Prillerových letounů. Během krátké chvíle ztratila jeho formace pět strojů.

Prillerova skupina se nad Grimbergenem objevila přesně podle předpokládaného času v 9.20 a velitel vedl svou formaci, rozdělenou do tří útočných vln do střemhlavého útoku – ale nebylo zde na co útočit. Grimbergen byl celkem opuštěný – byly zde pouze čtyři B–17, P–51 a jeden dvoumotorový letoun. Nebylo zde prostě nic, na co by se tak veliké útočné síle vyplatilo útočit. Přestože bylo pilotům řečeno, že mohou zaútočit i na jiná letiště, která objeví, zjistili ke svému zármutku, že zpravo-

dajci popletli prvořadé a druhořadé cíle, nebo že informace, které jim byly dány během předletové přípravy, jsou zastaralé.

Rozzuřený Priller vedl své piloty do útoku na americké letouny. Po zapálení letounů napadli několik cisteren a nákladních automobilů. Zklamáni nad tím, že neměli lepší cíle, piloti svými kanony postřelovali budovy v blízkosti vzletové dráhy.

Přestože letiště Grimbergen postrádalo jakoukoliv obranu, letištní prapor RAF měl dostatek kulometů Bren a ostatních zbraní, takže provádět hloubkové nálety bylo velmi nebezpečné. Jakmile Fockewulfy zaútočily podruhé, přivítala je hustá palba kulometů, kterou byly zasaženy a sestřeleny tři letouny. Třetí sestřelený Focke-Wulf pilotoval Lt. Theo Nibel z 10./JG 54.

Při obletu kostela v blízkosti letiště byl Nibelův stroj několikrát zasažen palbou z pušek; pokračoval však v útoku, když ho zasáhla palba kulometu a vzápětí mu vysadil motor. Bez motoru klouzal k zemi a u Wemmelu se pokusil o nouzové přistání. Při prvním dotyku se zemí se ulomily listy vrtule. Když se letoun zastavil, začal rozžhavený motor zlověstně praskat. Nibel se rychle zbavil padákového postroje. Letoun nehořel a tak z něj Nibel klidně vylezl a vzdal se skupině belgických policistů, kteří se blížili k letounu.

Nibelova *Dora* „Černá 12“ byla sestřelena jediným zásahem do chladiče. Byl to první celkem nepoškozený Fw 190D-9, který padl Spojencům do rukou a ihned byl podrobně prohlédnut, aby byla zjištěna velice potřebná data výkonů tohoto nejnovějšího Fockewulfa. Tato nehoda byla velice podobná té, která se udála s Bf 109E v roce 1939. Bf 109E byl tenkrát pro Spojence také novým a neznámým letounem, takže se zdálo, že JG 54 má na podobné nehody „štěstí“.

Mezitím IV./JG 54, operující z Vordenu, začala svůj útok na Melsbroek. Její Fw 190A-8/A-9 se připojily k útočné formaci osmdesáti pěti Bf 109G-10, G-14 a K-4 patřících JG 27. Na trase k cíli trpěla pozorností německého flaku i tato formace. Flaku se podařilo sestřelit dva letouny, mezi nimiž byl i stroj velitele letky z JG 27.

Piloti se blížili nízkým letem od západu, když se před jejich očima objevil nejučtnější cíl tohoto dne – stíhačky, bombardéry a transportní letouny, které dokonce ani nebyly po letišti rozptýleny, protože několik spojeneckých velitelů vůbec nepomyslelo na to, že by *Luftwaffe* ještě dokázala provést takový útok.

Během přímého hloubkového útoku podél severojižní vzletové dráhy měli k výběru němečtí stíhači daleko víc cílů než jejich kamarádi v Grimbergenu. Za cenu čtyř pilotů, z nichž jeden byl zajat, se pustili do ničení, nebo alespoň poškozování Spitfirů, Mitchellů, Mosquit, Wellingtonů a starobyklých Handley Page Harrowů. Ráno, než přiletěla *Luftwaffe*, odstartoval pouze jeden Mitchell.

Po skončení útoku zůstaly na mnoha spojeneckých letištích jen pohřební hranice stíhaček, bombardérů a transportních letounů. Ale účinnost mnohých samostatných hloubkových útoků byla dost nízká. Spojenečtí letci posléze zjistili, že od těchto

burácejících letounů jim příliš nebezpečí nehrozí. Většinou v nich seděli mladí stíhači s nedostatkem zkušeností, kteří nad letištěm prolétávali v dost velké výšce a celkem neúčinně spotřebovali svou municí – když se vzpamatovala pozemní obrana, zasahovala jeden letoun za druhým. Stoupající sloupy kouře tak nepatřily jen spojeneckým letounům...

Jakmile němečtí piloti zamířili k domovu, jejich pečlivě seřazená útočná formace se rozpadla. Způsobily to jednak ztráty letounů nad cílem a také další pozornosti jak spojeneckého, tak i německého protiletadlového dělostřelectva. Velitelé letek se snažili udržet své stádo pohromadě, ale bez úspěchu. Někteří mladíci prostě zabloudili a další beze stopy zmizeli.

Provádět hloubkové útoky byla velmi náročná práce a vyžadovala značnou praxi; ačkoliv hořící a explodující cíle vyhlížely pro nezkušené oči velkolepě, starší piloti si brzy uvědomili, že celá operace *Bodenplatte* byla pro *Luftwaffe* zklamáním a dalším hřebíkem do rakve. Rychlá spojenecká reakce jak na zemi, tak i ve vzdušných bojích, si vyžádala 151 německých pilotů zabitých nebo nezvěstných a třiašedesát zajatých. Všichni tito piloti patřili k formacím stíhačů účastnících se tohoto dne útoků na letiště.

Dodatečné ztráty – letounů a pilotů ztracených během dne v jiných oblastech – zvýšily ztráty *Luftwaffe* na 170 zabitých pilotů. Když se k tomuto množství ještě připočítají piloti, kteří během 1. ledna utrpěli zranění, dosáhnou ztráty čísla 232, přestože někteří ze zraněných se později k létání vrátili.

Dvě skupiny JG 54 ztratily dvanáct letounů a zrovna takový počet ztrát potkal i JG 26, jejichž osm pilotů bylo zajato. Jednotlivé ztráty *Grünherz* podle letek byly tyto:

jednotka	pilot	ztráta	letoun
9./JG 54	DEUTSCHMANN, Fw. Paul	zajat	Fw 190D-9 210102/bílá 3
9./JG 54	KROLL, Uffz. Gerhard	zraněn	Fw 190D-9 210960/bílá 19
10./JG 54	NIBEL, Lt. Theo	zajat	Fw 190D-9 210079/černá 12
11./JG 54	EGLI, Fw. Günther	zajat	Fw 190D-9 210084/žlutá 14
11./JG 54	THOSS, Uffz. Gerhard	nezvěstný	Fw 190D-9 210120/žlutá 15
11./JG 54	ECKERT, Ofw. Walter	zabit	Fw 190D-9 210071/žlutá 7
11./JG 54	BOTTLANDER, Hptm. Willi	nezvěstný	Fw 190D-9 210045/žlutá 2
12./JG 54	STEINKAMP, Fhr. H.-J.	zajat	Fw 190D-9 210028/červená 2
12./JG 54	HOOVEN, Uffz. A. von	zabit	Fw 190D-9 210957/modrá 18
12./JG 54	RATZLAFF, Lt. Jürgen	nezvěstný	Fw 190D-9 600346/žlutá 6
13./JG 54	KOPP, Uffz. Werner	nezvěstný	Fw 190A-8 734038
15./JG 54	OHLENSCHLAGER, Uffz. G.	nezvěstný	Fw 190A-8 732088
15./JG 54	BACHHUBER, Fw. F.	nezvěstný	Fw 190A-8 750093

Jestliže byl samotný útok pro stíhače nebezpečný, ukázalo se, že návrat nebude jiný. III./JG 54 se dostalo stejné zkušenosti jako ostatním jednotkám, které po útoku na trasu k domovu vletly přímo do skupiny spojeneckých stíhačů, kteří odstartovali ihned po vyhlášení poplachu. V tomto boji ztratila *Grünherz* další dva Fw 190. Willi Heilmann, vedoucí 9. letky, svou formaci rozdělil. Sám se s většinou své skupiny držel nízko nad zemí, ale Hanse Dortenmanna s jeho 12. letkou poslal jako vrchní krytí do výšky 1 500 metrů a bylo to právě nad Hasseltem, když na Fw 190 zaútočily Spitfiry.

V odpověď na volání svých přátel o pomoc začal Heilmann se svou skupinou okamžitě stoupat. Piloti Spitfirů byli zpočátku takovým množstvím německých stíhaček, které potkali ve vzduchu, překvapeni, ale všichni se zapojili do nastávající letecké bitvy, ve které sami ztratili tři letouny, zatímco Němci pouze jediný Focke-wulf.

Jedním z důvodů, proč flak sestřelil tolik německých letounů byl o dvacet minut opožděný start některých jednotek, které potom do bráněných oblastí přiletěly později než původně měly přiletět. Jeden neznámý administrátor také plánoval jednu z návratových tras přes odpalovací zónu raketových střel V-2, kde se dalo očekávat, že protiletadloví střelci budou ještě pohotovější než všichni ostatní kdekoli v Německu...

Další skupiny utrpěly ještě horší ztráty než *Grünherz* a každá další z takových ztrát už znamenala příliš mnoho. Ztráty tolika pilotů v operaci trvající čtyři hodiny ukázaly, o jak bezcennou akci šlo. Přesto, že do ní vkládali velké naděje, věřili, že velký ranní útok udrží nepřítele na zemi – alespoň tu část se základnami v Nizozemsku a Belgii, Němci vše podcenili. Nedokázali docenit, jak rychle dokáží Spojenci nahradit své materiálové ztráty.

Kdyby bylo během útoku zabito víc pilotů, důsledek by mohl být pro Spojence mnohem horší, ale v tomto období války by RAF a USAAF jen stěží trpěly nedostatkem vycvičených leteckých posádek. Pro tyto dva faktory existují široké důkazy, zůstává však jedna nezodpovězená otázka 2. světové války – proč nebyla operace *Bodenplatte* uvedena v život kdykoliv po létu 1944 – třeba jako přímá podpora ofenzivy do Belgie, pro kterou, jak se ukázalo, nyní už bylo příliš pozdě.

Podle německého komuniké z 27. ledna mělo být při operaci *Bodenplatte* celkově zničeno jak na zemi, tak i ve vzduchu 479 letounů, bylo jich však zničeno něco víc než 500. Kdyby toto množství reprezentovalo sestřelení těžkých bombardérů v leteckých bojích, tento den by byl jistě vzpomínán na spojenecké straně jako nejhorší den války, protože zároveň se zničenými bombardéry by byly nevyhnutelně zabity nebo zraněny i letecké posádky. Ale bylo tomu tak, že zabitých vycvičených pilotů a posádek bylo na napadených základnách ke zklamání *Luftwaffe* minimum. Jakmile byly dodány nové letouny, spojenečtí letci byli okamžitě v akci.

Bodenplatte pouze uspíšila spojenecké rozhodnutí ukončit válku tak rychle, jak to bude možné, a tím nedat Němcům další příležitost uskutečnit jakýkoliv podobný překvapivý útok. Spojenci se rozhodli, že od této chvíle budou neustále útočit jak ve vzduchu, tak i na zemi a nedopřejí Němcům ani chvíli oddechu.

Všechna spojenecká letiště se překvapit nepodařilo. Bylo zde několik velitelů, kteří předpokládali, že se *Luftwaffe* po oslavě Nového roku o něco pokusí. Jedním z těchto předvídavých mužů byl John C. Mazer, velící důstojník 352. stíhací skupiny, která tehdy měla dočasnou základnu v Asche v Belgii. Své piloty upozornil, že na Nový rok provedou brzy zrána běžné operační lety a krátce na to se šel na několik hodin prospat. Jeho předpověď se splnila krátce po 8.00.

Po startu, uprostřed náletu *Luftwaffe* Mayerovy Mustangy společně s P-47 z 366. skupiny báječně zabojovaly. Ve chvíli, kdy Bf 109 a Fw 190 začaly útočit, byly P-51 v určité nevýhodě, stále se pokoušely nabrat výšku a piloti se teprve začínali soustřeďovat na boj. Po chvíli však opět našli svůj klid a podařilo se jim sestřelit třiadvacet útočníků, což jim vyneslo téměř okamžitě záslužnou citaci.

Klid před bouří

Lednové počasí přineslo stíhacímu letectvu dočasný klid; nejhorší evropská zima za posledních několik let připravila *Grünherz* relativně klidné dvoutýdenní období, během kterého poklesla aktivita *Luftwaffe* na minimum. Na většině kontinentu hustě sněžilo a všude silně mrzlo. Americké bombardéry létající nad Německo se víc než jeden týden téměř nesetkávaly s německými stíhači. 14. ledna vyslala 8. letecká armáda nad různé cíle 911 bombardérů. Jejich úkolem bylo bombardovat rafinerie paliva a sklady ve středním Německu. Tentokrát *Luftwaffe* do boje zasáhla.

Dvacet čtyři skupiny vrtulových stíhaček a jedna skupina s proudovými Me 262 objevily hlavní skupinu 860 P-51 a P-47, které startovaly v Anglii, a počkaly si na ně. Tato černá neděle měla rozšířit skóre smrti a ničení. Pokus proniknout clonou stíhačů se rovnal pokusu proniknout cihlovou zdí. Od 10.45, kdy Mustangy z 357. stíhací skupiny sestřelily nešťastné cvičné Arado 96, začala štvance.

Největší počty ztrát stíhacího letectva utrpěly JG 300 a JG 301. Koncem dne jejich ztráty činily třicet devět letounů a třicet pilotů, kteří byli zabiti nebo zraněni. IV. skupina JG 54 utrpěla podobně, ale počet obětí byl menší. Souboj Focke-Wulfů Fw190A-8 a A-9 s nepřátelskými stíhači nad Münsterlandem se od začátku začal vyvíjet špatně. Skupina ztratila deset pilotů, kteří byli zabiti, a další dva byli zraněni. U všech čtyřech letek byly oběti na životech. Krátce po debaklu z 1. ledna to bylo poslední stéblo pro IV./JG 54, která ve skutečnosti provedla svůj poslední bojový let této války.

S rozkazem napadnout nepřátelskou stíhací formaci, kterou prakticky tvořily všechny stíhací letouny celé 8. letecké armády, nebyl žádný zázrak, že *Luftwaffe* byla zdecimována. Nejúspěšnější stíhací skupinou USAAF byla 357. stíhací skupina z Leistonu, která sestřelila 56 a ½ letounu. Byl to největší úspěch jedné skupiny amerického letectva dosažený za celou válku během jediného letu. Němečtí stíhači celkem ztratili 107 letounů. Mezi oběťmi bylo také pět zabitých velitelů letek a další tři byli zraněni.

Pokračující špatné počasí přineslo po zbytek ledna úbytek leteckých bojů nad Evropou, ačkoliv piloti byli v různých šarvátkách i nadále zabíjeni, zraňováni nebo ohlašováni jako nezvěstní v boji. 23. ledna ztratila *Grünherz* šest letounů. Kvůli špatnému počasí zůstaly na zemi i americké a britské flotily bombardérů a zůstaly tam až do 28. ledna, kdy se počasí začalo trochu zlepšovat. Do 29. ledna nebyla hlášena žádná ztráta JG 54, 30. a 31. leden byly označeny jako úspěšné dny. Během těchto dvou dnů se z letu nevrátil pouze jediný letoun.

Ale katastrofa ze 14. ledna měla pro stíhací letectvo mnohem širší odezvu. Dlouho připravované stkání skupiny zasloužilých stíhačů s Hermanem Göringem dostalo velitele letectva do velmi nepříjemné situace. Tato malá konference se konala 22. ledna v *Haus der Flieger – Domu letců*, v klubu *Luftwaffe* v Berlíně. Mezi přítomnými byli Hannes Trautloft, Hermann Graf a Johannes Steinhoff. Mluvčím pilotů byl Lützow.

Ukázalo se, že je všechno marné; jakýkoliv pokus přimět jednu z veličin nacistického Německa přijmout nepříjemnou pravdu, že zavinil porážku a úplně zklamal – byl zbytečný. Mohli se však ještě pokusit zachránit.

Ale i kdyby velitel letectva dopřál sluchu jejich návrhům, bylo by stejně už pozdě – což muselo být jasné všem přítomným včetně Göringa. Göring se v nesouvislé řeči vrátil k dávným dnům 1. světové války, kdy se v roce 1917 místo nad Říší bojovalo nad zákopy. Jeho obviňování, že útoky stíhačů nejsou prováděny z malé vzdálenosti, ukázalo, že nemá ani ponětí, co se v oblacích nad Německem vůbec děje.

Franzl Lützow mohl jen stěží uvěřit svým uším. Pokusil se bez úspěchu přivést velitele letectva zpět do reality, ale říšský maršál mu zavřel ústa. A tak skončil poslední pokus o záchranu zbytků jednoho stíhacího letectva.

Lützowova předpověď zůstala nevyslyšena. Snad se mu však podařilo říci toho dost. Vedle své okázalosti a nabubřelosti zas Göring takový hlupák nebyl. Skutečnost, že jeho nejlepší piloti měli odvahu před něj – ve všeobecné atmosféře teroru, který zachvátil celou Říší – předstoupit, měla na něj pravděpodobně velký účinek.

Göring ale již žil jen dobou dávno minulou a neudělal absolutně nic pro oživení staré přízně u Hitlera. Smiřoval se snad už s nevyhnutelným pádem do zapomnění. Místo aby se vzchopil, bral tuto výzvu svých nejlepších a nejvýznamnějších pilotů jako svou osobní urážku.

Po konfrontaci s Göringem však došlo k určitým změnám ve velení stíhacího letectva. Peltz byl sesazen a na jeho místo generálního inspektora stíhacího letectva nastoupil 26. ledna Walter Dahl. Göringovým rozkazem se dostal Adolf Galland na okraj předpekli a ostatní, mezi nimiž byl i Johannes Steinhoff, byli nezařazeni a umístěni do „říšské klatby“. Stejného dne byl I. stíhací sbor přeznačen na IX. letecký sbor. Inspektorem letectva se sídlem v Kladow se stal Gordon Gollob. Lützow v důsledku roztržky s Göringem měl jen malou možnost výběru. Nakonec si vybral menší zlo a stal se velitelem letectva v Itálii. Nikdy už nebyl postaven do velení stíhacích jednotek už z toho jednoduchého důvodu, že stíhací letectvo ve Středomoří již prostě neexistovalo.

Esa na proudových letounech

Zatímco byly pístové letouny *Luftwaffe* neustále masově ničeny, pokračovaly malé skupinky Me 262 v útocích na nepřítele. Je však také pravdou, že piloti těchto letounů často zažívali velmi nepříjemné chvílky pramenící z nepředvídatelného chování proudových motorů.

Tak jako třeba začátkem července 1944. Karl Schnorrer od *Grünherz*, který prodělal svůj bojový křest na východní frontě a nyní byl přidělen ke zkouškám nových proudových letounů, přežil katastrofální poškození stroje. Ze zkušebního letu se vrátil a předvedl, jak může být poškozen trup, jestliže letoun má překonat rezervy své konstrukce. Technici firmy Messerschmitt se tak dostali k údajům týkajících se letů při vysoké rychlosti. Schnorrerův letoun, pocházející z první výrobní série, byl odepsán. Jeho let následoval po několika smrtelných haváriích, k nimž pravděpodobně došlo během rychlého střemhlavého letu, když se stal stroj neovladatelným.

Schnorrer byl jedním ze stíhačů, kteří tento temperamentní letoun dokázali zvládnout a zároveň dobře využít jeho vlastností. Vedle dalších alespoň tří es z JG 54 se posléze stal jedním z nejúspěšnějších stíhačů na proudových letounech. Mezi esa z JG 54 patřili Erich Rudorffer, Rudolf Rademacher a Wolfgang Späte. Späte byl později za řízení nechvalně známé raketové stíhačky Me 163 neustále spřízněn se smrtí a viděl svého přítele Joshi Pohse, který také pocházel od *Grünherz*, jak 30. prosince 1943 během přistání v tomto letounu zahynul.

Schnorrer s Rademacherem létali u III./JG 7. Druhý z těchto pilotů dosáhl svého prvního sestřelu 1. února 1945. Podle jeho hlášení měl sestřelit Spitfira, ale lze předpokládat, že se spíš setkal s Tempestem. O dva dny později otevřel své skóre Schnorrer sestřelením B-17. Toho dne vyslala 8. letecká armáda 1 000 Fortressů nad Berlín a 434 Liberátorů nad Magdeburg. Rademacher sestřelil dva Fortressy, Schnorrer zničil P-51. Dalšího P-51 sestřelil 16. února Rademacher. Mezi Schnorrerovými oběťmi bylo sedm B-17, které sestřelil během března.

Během února Rademacher sestřelil dvě B-17, P-51 a B-24. Poslední z těchto letounů byl jedním ze šesti Liberatorů, které toho dne 8. letecká armáda ztratila. Útoků Me 262 se jen zřídka zúčastnilo více letounů; od doby, kdy se objevila hrozba proudových letounů, byli spojenečtí piloti nabádáni ke zvlášť velké pozornosti ve vzduchu. 8. a 15. letecká armáda proto umisťovala do velkých výšek silné skupiny Mustangů, které takto měly možnost útočníka zachytit. Měly zrovna tak ostré žraločí zuby jako proudové nepřátelské letouny. Při potlačení do střemhlavého letu, kdy Mustangy letěly na plný plyn, měli piloti možnost zachytit Me 262 do svých zaměřovačů a chvíli je tam, než vypálí, udržet. Celý vtíp spočíval v tom, že Me 262 byl zaskočen a jeho pilotovi chvíli trvalo, než přidal plyn a pístový letoun za sebou zanechal.

V boji s Me 262 byli američtí piloti velmi zvýhodněni vynikajícím zaměřovačem K-4, který vypočítával prvky palby, zatímco Němci zaměřovali zařízením, které bylo jen nepatrně účinnější než starý pevný reflexní zaměřovač. Některé Me 262 byly vybaveny gyroskopickým zaměřovačem EZ 42, který trpěl chybnou instalací a byl ve své podstatě neúčinný a zpravidla byl používán jen jako „pevný“ zaměřovač.

Němečtí stíhači také zjistili, že letky Mustangů jsou rozmístěny ve všech směrech, ze kterých se chtěli přiblížit, a když se chtěli dostat k bombardérům, museli prolétnout kolem nich nebo skrze clonu doprovodných stíhačů. Jedinou šancí Němců byl rychlý střemhlavý průlet malých skupin formací doprovodných stíhačů, kteří obvykle nebyli schopni tento útok odvrátit.

To, že byli nuceni své cíle hledat samostatně nebo ve dvojicích, bylo pro Němce velmi nebezpečné. Dokonce i s velkou rezervou mohl Me 262 prolétnout celou formací bombardérů s Američany střemhlav útočícími zezadu, z boku a zepředu. Za těchto okolností bylo ale pro jeho číslo velmi těžké udržet se za vedoucím a skupina tří letounů – *kette* se ukázala být mnohem praktičtější než roj – *schwarm* o čtyřech strojích.

Ve víru leteckého boje, kdy byla obloha plná nepřátelských letounů, si piloti Me 262 vedli pozoruhodně dobře. Přestože nedokázali většinou sestřelit více jak jeden letoun, což nemělo vůbec žádný vliv na konec války, ponechávali nepříteli v nejistotě. Velitelé USAAF a RAF neměli nikdy ani tušení, kolik je Me 262 ve službě. Vždycky zde byla možnost, že další bombardovací nálet se setká s větším množstvím těchto letounů než předtím.

Výsledkem rozpravy nositelů Rytířských křížů s Göringem bylo založení nové stíhací jednotky JV 44, která vznikla v Brandenburgu tváří v tvář JG 7. Byla to jedna z nejsilnějších formací *Luftwaffe* nebo jakéhokoliv jiného letectva té doby. Stala se výjimečnou i přes všechn chaos vládnoucí ve třetí říši. Dobrovolně v ní sloužila taková esa jako Steinhoff, Lützow a jiní výborní piloti. Nakonec požádali Adolfa Gallanda, aby se v případě, že by chtěl využít vlastností Me 262, postavil do jejich čela.

Většina z pilotů, kteří vzbudili Göringovu nelibost během tak zvaného komplotu stíhačů proti němu, byla připojením k JV 44 nadšena a všichni předpokládali, že Hitler vydá ke 24. únoru rozkaz k oficiálnímu založení jednotky. Velitelé JV 44 byli pouze nositelé Rytířského kříže, který byl zcela běžným vyznamenáním. Piloti, kteří byli později do jednotky zařazeni, aby posílili její stav, byli až na pár výjimek relativně nezkušení.

JV 44 bylo nařízeno vzít si pozemní personál ze 16./JG 54 a tovární ochranné jednotky číslo 1; prací zkušených pilotů bylo udělat z těchto mužů skutečnou bojovou jednotku tak rychle, jak to bude možné. Přesto chvíli trvalo vstřípit jim základní rozsah znalostí o Me 262, zvláště, když s ničím podobným tomuto letounu nikdy nelétali.

Nebylo to proto dřív než 8. dubna, kdy Me 262 z JV 44 sestřelily svůj první letoun. Jednotka byla podřízena říšskému letectvu a rozkazy přijímala ze III. oblasťního leteckého velitelství (Berlín). Ve svém stavu měla mít 16 operačních Me 262 a 15 pilotů. Po 8. dubnu ze 200 službyschopných Me 262, které zbývaly u operačních jednotek, měla JV 44 ve svém inventáři kolem padesáti letounů.

Mezitím JG 7 a přecvičení piloti bombardovacího letectva pokračovali ve svých stíhacích a hloubkových úkolech. Jednotliví piloti dokázali překonat problémy, se kterými se u Me 262 setkali, a neustále zvyšovali počty svých sestřelů. Koncem března dosáhl Karl Schnorrer celkem devíti sestřelů, jeho poslední B-17 spadl 30. března. Toho dne měl úspěch také Rudorfer, který rovněž připravil 8. leteckou armádu o dva B-17.

Většina Rademacherových vítězství na proudovém letounu byla také nad bombardéry. Svůj poslední letoun sestřelil 10. dubna. Späte, přeložený z JG 400, dosáhl svých prvních pěti sestřelů na proudovém letounu 17. dubna a poslední letoun sestřelil 25. dubna. Všechny jím zničené letouny byly B-17.

10. dubna provedla *Luftwaffe* největší počet bojových letů Me 262 – celkem padesát pět. Navázání kontaktu s americkými bombardéry se podařilo čtyřiceti osmi pilotům, kteří sestřelili deset letounů. Ale rychle reagující doprovod připravil útočící Němce o sedmadvacet Me 262. Pět pilotů bylo zabito, čtrnáct bylo hlášených jako nezvěstní.

Takové ztráty pilotů proudových letounů si dále německé jednotky nemohly dovolit a neustále se zhoršující situace na zemi přinutila snížit i stavy Me 262. 11. dubna byl navržen přesun, kterým měla být síla proudových letounů soustředěna tak, aby nebyl příliš natažen přísun zdrojů potřebných pro jejich provoz. Toho dne bylo také upuštěno od bojového úkolu *JABO* (stíhací bombardéry), kterého se měly zúčastnit I./JG 7 a tři skupiny složené hlavně z bývalých pilotů bombardérů. Stíhací jednotky s Me 262 byly rozprostřeny po různých oblastech, jimž zatím nehrozilo proniknutí ruských a západních jednotek. III./JG 7 opustila své základny u Berlína a odletěla na letiště Praha-Ruzyně.

IX. RUDÝ PŘÍLIV

Postup Rudé armády pokračoval do jara 1944. Hlavní postup útočných operací padal na území, která okupovaly armádní skupiny *Mitte* a *Süd*. Pomalejší postup Sovětů byl proti armádní skupině *Nord*, přestože i zde se museli Němci vzdát území s malou nadějí, že by tyto pozice protiútokem dobyli zpět nebo že by tyto opevněné „ježčí“ pozice udrželi i přes ruské ostřelování nebo bombardování.

Luftwaffe dělala co mohla, aby snížila leteckou sílu Rusů, vrhající se na *Wehrmacht* na všech frontách; nová sovětská výzbroj všeho druhu už byla vidět všude, nejen ve vzduchu.

Válka měla být rozhodnuta pěchotou, tanky a dělostřelectvem, ale i rudé letectvo vyzbrojené elegantními Pe-2, smrtelně nebezpečnými Il-2 a typy z dodávek Lend-Lease jako byla americká Bell P-39 Airacobra (tu Rusové dokázali použít s daleko lepšími úspěchy než kdokoli jiný, kdekoli během války) se staly pro německé jednotky neustálým nebezpečím.

Bylo zjištěno, že ztráty *Luftwaffe* na východní frontě mohly být daleko větší, kdyby nepřátelské stíhací pluky létaly více volných stíhacích letů, v nichž byli stíhací německého letectva tak úspěšní. Naštěstí pro německé stíhací letectvo, Sověti nikdy neplánovali nebo nevykonávali vyhlazovací kampaň stíhacího letectva podobnou té, která se odbývala na západě. Nedá se ale říct, že by silné formace nepřátelských stíhačů byly nad východní frontou něco neobvyklého nebo že by byl letecký souboj nějakou mimořádnou událostí!

Ale jako nedílná část kombinované vojenské doktríny, převládající v sovětských ozbrojených silách, letectvo bylo nevyhnutelně spjato s osudem armády a zatímco žádné jiné letectvo nebylo podrženo dění na zemi, Rusové měli sklon operovat v blízkosti svých pozemních sil. Zrovna tak jako Němci neměli ani Rusové ve svém letectvu strategické bombardovací letectvo; jediným typem splňujícím požadavky dálkového bombardéru byl Pe-8. Tento letoun byl vyroben pouze v malých počtech a rozhodně nemohl být použit v takovém měřítku jako strategické letectvo západních Spojenců.

Místo toho se Sověti orientovali na velké množství taktických letounů operujících ve středních výškách. Cíle, na které bylo útočeno, byly většinou malé a často

pohyblivé. Taková taktika často vyústila v těžké ztráty, protože bombardéry musely před odhozem pum nalétávat v dlouhých kolonách tak dlouho, dokud cíl nebyl zničen. I když byly tyto „válcovací“ útoky často úspěšné, neumožnily posádkám bombardérů jakoukoliv pružnost pohybu, čehož využívali útočníci němečtí stíhači.

Sověti směřovali k výstavbě výborně manévrujících stíhacích letounů a k letounům určeným pro bitevní útoky. Tyto stroje mohly být vyráběny ve velkých počtech a celkem lehce s nimi mohli létat tisíce mladých pilotů a posádek, na které se muselo po katastrofě z let 1941 – 1942 rudé letectvo spolehnout. Tito nadšení amatéři byli odvážně vedeni malým počtem pilotů s dlouhými zkušenostmi v leteckých bojích a taktice, což vedlo na východě k neustálému snižování síly *Luftwaffe* až k bodu, který se stal kritickým. *Wehrmacht* už delší dobu nemohl očekávat svou leteckou podporu, která mohla představovat rozdíl mezi úspěchem nebo porážkou, jak tomu bylo v minulosti.

Uprostřed roku 1944 mohlo stíhací letectvo *Luftwaffe* pouze doufat, že se mu podaří udržet si místní převahu nad několika opevněnými postaveními, která byla na přání Hitlera bráněna. Ve srovnání s asi polovinou síly z roku 1941 nicméně *Luftwaffe* bojovala houževnatě a až do konce udržovala ve vzduchu svou přítomnost. Velmi často se stávalo, že rudé letectvo nebránilo soustředění mas vojska v hlubokém zápolí fronty a Němci na ně zaútočili. Všechno sovětské snažení bylo podřízeno ofenzivě, při níž bude od Němců očištěno sovětské území.

Síla německých stíhačů se na celé východní frontě s koncem roku 1943 postupně snížila na 385 stíhacích letounů, z nichž bylo 305 operačních. Tento počet byl vzhledem k potřebám nových front v neustálém pohybu, podle toho jak musely zasahovat „požární brigády“ stíhačů. V tomto případě se dá mluvit o vysokém bojovém duchu německých letců, kdy obrovská přesila jim jen zřídka zabránila provést jejich operace. Byl to souboj Davida s Goliášem, ve kterém obr sice často klopýtal, ale nikdy nepadl.

Pro JG 54 a ostatní stíhací jednotky bránící území obsazené armádní skupinou *Nord* nebyly počáteční sovětské útoky příliš těžké. Toto území bylo obsazeno dvěma původními německými armádními skupinami. Proto také byla eskadra *Grünherz* schopna zapůjčit svou sílu do sektorů, kde hrozil okamžitý ruský průlom. Tak byli stíhači *Grünherz* rozprostřeni napříč SSSR až daleko na jih k Ivance, Vinici a Poltavě na Ukrajině.

Během jara 1944 JG 54 pokračovala v pravidelném ústupu zpět na linii letišť, která používala na začátku operace *Barbarossa* při vpádu do SSSR. V květnu se vrátil ze zkoušení nových letounů v Rechlinu Wolfgang Späte a převzal IV. skupinu. Koncem roku se však Späte opět vrátil domů, kde organizoval JG 400, která měla bojově létat s Me 163. O něco později se stal velitelem operační jednotky JG 7.

V červnu 1944 začala nezastavitelná sovětská ofenziva, která byla vedena středem ruské fronty a zaměřena na obsazení Polska a rozdělení německé armádní fronty. V linii tak vzniklo nebezpečí obklíčení, což zapříčinilo po vyklizení jižních oblastí německou armádou neúspěšný ústup na západ.

19. června JG 54 ztratila dalšího výborného pilota Helmuta Grollmuse, který měl na svém kontě sedmdesát pět vítězství. Grollmus byl zabit v boji u finského města Viipuri, které bylo po roce 1940 přejmenováno na Vyborg. 5. letka toho dne také ztratila Ofhr. Hans-Viet von Obernitze.

Letní ofenziva

Střídavé přibývání a ubývání leteckých bojů zastihlo *Luftwaffe* při provádění neustálých denních hlídek a bojů s jednotkami rudého letectva, během kterých docházelo ke ztrátám letounů i pilotů. Během jarních a letních měsíců JG 54 pravidelně ztrácela jeden až dva letouny denně. Někdy tento počet vystoupil až na čtyři nebo pět pilotů zabitých, nezvěstných nebo v boji zraněných a zatímco tyto ztráty ještě stále mohly být nahrazovány, neocenitelné zkušenosti, které byly ztraceny zároveň se sestřelenými piloty, bylo možno s příchodem nováčků nahradit jen stěží. Naštěstí pro *Luftwaffe* politika přemísťování zkušených vedoucích z jednotky do jednotky podél celé fronty pomáhala udržet soudržnost, která byla až neuvěřitelná.

Příklad, jak byla JG 54 oslabena, ukazuje záznam ze srpna 1944. Jednotlivé skupiny létaly každý den v měsíci, když to dovolilo počasí (a kdy docházelo ke ztrátám), které vydrželo patnáct dní. Došlo ale ke ztrátě dvaceti devíti pilotů, jedenáct z nich bylo zabito, pět bylo nezvěstných a třináct bylo různě zraněno.

Všechny letouny účastníci se srpnových bojů byly Fw 190A-5, 6 a 8 a jediný Fw 190A-2, který byl ztracen 18. srpna. Pilotoval jej Uffz. Karl Klar ze 6. letky, který v tomto letounu zahynul. Jak je známo, všechny Fw 190 až na jeden letoun byly ve stíhací verzi. Stroj A8/R2 z 8. letky byl přidělen Uffz. Fritzi Haunschovi, který byl 2. srpna v boji zraněn.

Uprostřed září přelétla JG 54 se svými Fockewulfy zpět do Libau a Grobinu,* kde na krátkou dobu zůstaly štáb eskadry a II. skupina. I. skupina odletěla koncem měsíce do Ciravy.

V září náhle ukončil své nepřátelství proti Rusům jeden z nejceněnějších německých spojenců. Finsko se před sovětským tlakem sklonilo a začalo jednat o mír. Mezi finskými a německými jednotkami vypukly boje. Uzavřením některých finských přístavů pro německou lodní dopravu tak Finové ještě zvýšili Hitlerovy problémy na východě. Po tom, kdy byly před postupující Rudou armádou evakuovány přístavy v Litvě a Estonsku, vedlo finské zastavení bojů s Rusy k obrovským problémům.

* Dnes Liepaja a Grobina v Lotyšsku. Poznámka redakce.

3. října zničilo finské letectvo Il-2, který byl posledním vzdušným vítězstvím „pokračovací války“. Zatímco podle znění příměří Finové neochotně postoupili své území SSSR, finská armáda už od té doby nikdy nebojovala na straně Němců. Pro Rusy bylo velmi užitečné mít velkou část Finska jako nárazníkovou zónu, kterou by mohli využít k odříznutí Němců na dálném severu. S koncem finské spoluúčasti na válce byli Němci nuceni protáhnout dále své vojenské zdroje.

Navzdory všem ztrátám německým stíhačům přibývalo vítězství. Každý bojový let nyní prováděli nad frontovými liniemi. Ruská fronta se stala víc než kdykoliv předtím arénou stíhacích es, pilotů, kteří bleskově zaútočili, sestřelili letoun a než stačil protivník zareagovat zmizeli.

V září došlo k několika změnám ve velení JG 54; Oblt. Mader, který byl velitelem eskadry od chvíle, kdy se Nowotny vrátil do Německa, byl také odeslán do Říše. Do jeho funkce nebyl postaven nikdo jiný než Dieter Hrabak, který měl nyní hodnost plukovníka.* Bývalý velitel II. skupiny se tak stal posledním velitelem JG 54 na východě.

13. října se opět ocitlo v ruských rukou město Riga a německá 18. armáda byla uzavřena v kuronské kapse, kde byla podrobena silné sovětské blokadě.

25. listopadu se za své 250. vítězství stal Oblt. Otto Kittel, velitel letky 2./JG 54, třetím pilotem jednotky *Grünherz*, který obdržel „Meče“ k Rytířskému kříži. Že byla eskadra neustále v boji demonstroval 15. října Oblt. Helmut Wettstein, velitel 6./JG 54, který dosáhl v této válce už 8 000. vítězství jednotky. Krátce nato dosáhl svého 210. vítězství major Erich Rudorffer, který jako další příslušník *Grünherz* obdržel za tento výkon „Meče“ k Rytířskému kříži. Někdo by snad mohl říct, že major svého vyznamenání dosáhl lehce – avšak Rudorffer byl nejméně šestnáctkrát sestřelen a devětkrát se zachraňoval na padáku. Meče mu byly předány 25. ledna 1945.

Během této doby na východní frontě JG 54 nalétala velké množství hloubkových útoků jak s Bf 109, tak i s Fw 190 a mnoho pilotů se stalo znalci v poškozování a ničení sovětských tanků. Jedním z pilotů, jehož statečnost v tomto nelehkém úkolu vešla ve známost, byl Paul Brandt. Až do března 1944 bojoval s *Grünherz* na východní frontě a potom, když byl přeložen na západ, 24. prosince 1944 zahynul v boji. Na východní frontě Brandt nalétal víc než 400 operačních letů a stal se velitelem 16./JG 54.

Při průměrném postupu 24 km za den překročila Rudá armáda 18. července polské hranice. Do Moldavie a Rumunska vstoupila v srpnu. Koncem měsíce byly ruské tanky v Bukurešti. Navázáním spolupráce odřízly na východě rumunské a ruské divize šestnáct německých divizí. Obrat, který se udál u Stalingradu, se stal pro Němce katastrofou.

Litva a Estonsko na severu byly uprostřed září od Němců vyčištěny a když se Finové začali ucházet o mír s Ruskem, kuronská kapsa byla jediným místem, kde

* Oberst. Poznámka redakce.

se Němci drželi. Bylo však rozhodnuto, že kapsa bude vyčištěna později, protože nepřekážela ve směru hlavního útoku, což znamenalo, že Rusové obejdou území na baltském pobřeží včetně několika životně důležitých přístavů.

Zbytky armádní skupiny *Nord*, uzavřené v Kuronsku, byly výborně chráněny stíhači JG 54. Obsazením letišť ve Windau a Libau–Grobin* na pobřeží, Tuckumu** a některých dalších vnitrozemských letišť měla *Grünherz* možnost udělat vše pro to, aby nepřítel zaplatil tu nejvyšší cenu.

Vedle dvou skupin JG 5 v Norsku byla JG 54 jedinou stíhací eskadrou, kterou *Luftwaffe* zanechala v prosinci 1944 v severním sektoru východní fronty. V této době měla jednotka ve výzbroji Fw 190, z nichž jeden letoun měl štáb eskadry; čtyřiatřicet letounů měla I. skupina a čtyřicet čtyři měla ve stavu II. skupina. 4. letecká armáda v jižním sektoru měla II./JG 51, II./JG 52 a I./JG 53. 6. letecká armáda ve středním sektoru disponovala zbývajícími skupinami z JG 51 a JG 52. Jako dodatek zde bylo asi 500 letounů Fw 190, které byly roztroušeny mezi bitevními jednotkami.

Nízká přednost

13. února 1945 vydaly velitelská oddělení *Luftwaffe* v Arnhemu, Doberitzu, Metách, Schleissheimu a Stade direktivu o šetření drahocenným leteckým benzinem. Důsledkem toho bylo, že mnoho pilotů *Luftwaffe* zůstalo na zemi. Je až neuvěřitelné, jak rychle toto nařízení umožnilo rychlým formacím spojeneckých bombardérů denní operace nad linií fronty. Vše došlo tak daleko, že jednotky nočních stíhačů mohly posílat do vzduchu proti bombardérům jen ty nejlepší posádky. Direktiva končila slovy, „Z důvodu ztráty výroby syntetických rafinerií oleje, operace stíhačů obrany mají minimální upřednostnění“.

Následnými událostmi došlo k rychlé úpravě této vyhlášky. Velitelé těch stíhacích jednotek, které měly jak benzin, tak i letouny a piloty, prostě tohle nařízení nebrali na vědomí. Zničující nálety RAF během operace *Thunderclap* zaměřené na Drážďany a Chemnitz, které byly provedeny v únoru a březnu, se ale přesto setkaly jen s velmi slabou stíhací obranou.

Pohotovost některých denních stíhacích formací byla úděsně malá. 15. února byl Hptm. Klemm povýšen na majora a převzal velení nad III./JG 54, která byla tehdy složena z 9., 10., 11. a 12. letky a z několika dalších malých formací.

Grünherz mohla v té době vzlétnout pouze k několika nezávislým bojovým letům. 14. února odstartovalo k ochraně základen Me 262 několik Fw 190. Německé proudové letouny měly zaútočit na cíle v oblasti Kleve. *Dory* během letu narazily na sedm Spitfirů XII ze 41. peruti RAF a Uffz. Oskar Seidenfuss a Ogefr. Rudolf Zog-

* Dnes Ventspils, Liepaja a Grobina v Lotyšsku. Poznámka redakce.

** Dnes lotyšský Tukums. Poznámka redakce.

baum, příslušníci 9. letky byli sestřeleni a zabiti. Tím, že Fockewulfy piloty Spitfirů zaměstnaly, alespoň zabránily jejich útoku na Me 262 z KG(J) 51 umístěné ve Rheine, který byl cílem jejich „krycí hlídky“.

III. skupina v boji pokračovala; 22. února byly nad oblastí Cloppenburg v souboji s Mustangy sestřeleny další dva letouny, pilotovali je Fw. Robert Grasser a Fw. Gustav Westedt. V tomto boji, který byl pro Spojence prvním dnem operace *Clarion* a který měl být posledním útokem na zbývající německé železniční a silniční komunikace, byla poškozen další *Dora* jednotky *Grünherz*.

Útoku se opět zúčastnily všechny dostupné stíhací letouny 8. letecké armády, kterým se podařilo sestřelit celkem šest německých stíhačů. Jak bylo v té době běžné, Američané zaútočili na letiště *Luftwaffe*, kde zničili na zemi dalších čtyřia dvacet letounů.

III. skupina už měla velký nedostatek pilotů, aby mohla pokračovat v boji jako nezávislá jednotka, a tak od 25. února byla přejmenována na IV./JG 26. Tak skončila na západě existence eskadry se zeleným srdcem ve znaku jako samostatné jednotky. Byla to pouze kosmetická změna a mnoho oddaných příslušníků této eskadry v ní jako by sloužilo dál; v záznamech *Luftwaffe* se stále objevovalo původní označení, jako by ke změně vůbec nedošlo. Bývalí velitelé letek, Lt. Crump (nyní velitel 10./JG 26), Oblt. Dortenmann, Lt. Pager (11./JG 26) a Oblt. Heilmann (9./JG 26) pokračovali ve velení svým pilotům a vodili je do boje, jako by vůbec nešlo o to, že třetí říše už svůj zápas prohrála.

Při útocích na americké formace bombardérů, které beztréstně prolétaly nad Německem, docházelo k dalším ztrátám. Němečtí stíhači se pokoušeli vyhnout hordám Mustangů, jejichž prvořadým cílem bylo ničení útočníků – což prováděly s příšernou účinností a pravidelností. Vedle amerických stíhaček se němečtí stíhači pokoušeli o štěstí se Spitfiry a Tempesty RAF, z nichž ani jeden nebyl lehkým protivníkem. Měly pouze jedinou výhodu – nelétaly v takových počtech jako americké Mustangy.

Bylo to období, kdy útočící spojenečtí stíhači plýtvali své střelivo na letiště přeplněná pístovými bombardéry, cvičnými a jinými letouny druhé kategorie, které už pro Němce neměly žádnou operační cenu. Během některých bojových letů spojenečtí stíhači hlásili, že se s nepřátelskými stíhači nesetkali nebo že je dokonce ani nezahledli – pro stíhací letectvo už nemělo význam postavit se proti tak silnému protivníkovi.

V pokuse zracionalizovat to, co zbylo ze stíhacího letectva, vypracoval Obst. Gollob plán pro přezbrojení denních stíhačů se základnami na východní a západní frontě, přestože rozdílnost mezi oběma dříve oddělenými válečnými dějišti už byla nyní zbytečná. V podstatě se uvažovalo, že všechny jednotky, které tehdy létaly s Fw 190A-8/9 (těmito letouny bylo tehdy vyzbrojeno šestnáct skupin) dostanou Fw 190D-9 nebo D-12 nebo Me 262. II./JG 1 měla obdržet He 162 (I./JG 1 už byla

těmito letouny vyzbrojena) a I./JG 301, která tehdy používala Fw 190A-9/R-11, měla být přezbrojena s Ta 152H-1 a s ní ovšem také III./JG 301, která už odlétala několik operačních letů na tomto typu.

Dodatečné nařízení ujistilo, že Bf 109K bude poslední modifikací tohoto typu Messerschmittovy stíhačky a všechny jednotky létající s jakýmkoliv typem Bf 109 budou přezbrojeny na proudové letouny. Vzhledem ke skutečnosti, že stále ještě existovala skupina JG 54, direktivně vedená jako IV./JG 26, mohlo v budoucnu dojít ke vzkršení III. skupiny. Všechny skupiny JG 54 měly dostat *Dory* a IV./JG 26 měla být přezbrojena vylepšenými Fw 190D-12.

Tyto zdánlivě zbytečné pokusy o přeskupení stíhacích jednotek *Luftwaffe*, které byly prováděny, měly nalézt uplatnění pro větší počet pilotů, kteří předtím sloužili u bombardovacích nebo u jiných jednotek a kteří nikdy nelétali v za řízením stíhacích letounů. Teď měli využít stíhací letouny stále vycházející z montážních linek. Zda byli tito piloti dost zkušení, aby zvládli pilotáž těchto rychlých letounů, byla již jiná otázka.

Velký otazník visel nad dodávkami leteckého paliva a mazacích olejů. Pár lidí vědělo, o jak dlouho se válka protáhne, protože tento reorganizační seznam byl plánován dopředu pouze do května. Pravdou však je, že několik jednotek se před ukončením nepřátelství skutečně přezbrojilo.

Na úrovni operačních jednotek se dívali kupředu jen největší optimisté, kteří dokonce v atmosféře velkého zmatku a nejistoty věřili v „jedenáctihodinové“ obrození německého osudu, kdy podle nich mělo dojít k možné konfrontaci mezi západními spojenci a Rusy. Důstojníci a mužstvo však v této době už jen přemýšleli, jak si v příštích dnech zachránit životy. Někteří si uvědomili, že pokračovat v létání je téměř beznadějně, protože samotný start pro ně mohl znamenat jistou smrt a takové obětování se už nyní nemělo smysl.

24. března zaútočily americké těžké bombardéry na Varrelbusch. Opět museli staří letečtí veteráni a pozemní personál JG 54 přinést oběti. Příštího dne vedl zdrcující tlak na zbývající stíhací eskadry ke zrušení III./JG 26.

IV. skupina, která ve službě pokračovala, se nevyhnutelně stala čím dál méně efektivní. 25. března se k jednotce po zranění během operace *Bodenplatte* vrátil Fw Gerhard Kroll a provedl svůj poslední operační let. Jeho letka letěla jako část 16./JG 26 a vedl ji Willi Heilmann. Po celý dlouhý den byla IV. skupina v pohotovosti. Přijaté rozkazy byly zrušeny nebo změněny aniž by došlo ke vzletu letounů.

Konečně přišel rozkaz ke startu proti hlášeným *Tempestům*. Poblíž nizozemských hranic s nimi Krollova jednotka navázala kontakt a Heilmann začal střemhlav unikat před trojicí *Tempestů*, které je z výšky napadly.

Kroll věděl, že britské stíhačky mají lepší schopnosti než D-9. Ve výšce asi 7 500 metrů na něj jeden *Tempest* náhle vypálil.

Kanonová palba Fockewulf rozpárala a Kroll odsunul kabinu, aby se pokusil z letounu vyskočit. Trochu ji pootevřel a po maličké chvilce ji vzdušný vír od vrtule doslova oderval. Ve výšce asi 4 200 metrů Kroll letoun opustil.

V obavách, že přístrojový panel, který po zásahu projektilů z Tempesta explodoval, zapálí jeho padák, německý pilot ještě chvíli během volného pádu počkal a teprve potom zatáhl za lanko otevírání padáku. Před dopadem pod sebou uviděl stromy a uvědomil si, že i když byl třeba padák poškozen, pád do větví ho může zachránit. Padáková přezka se rozevřela, Kroll se zhoupnul a byl dole. Ve vzdálenosti asi 150 metrů dopadla jeho kabina. Vzhledem k popáleninám, které v tomto boji utrpěl, už Kroll do dalších akcí nezasáhl.

Netrvalo dlouho a 11. dubna byly zdecimované jednotky stíhaček s pístovými motory ze III./JG 54 v Klen–Kummersfelde zrušeny. Všichni zbývající piloti a pozemní personál byli formálně přeloženi k JG 26. Bylo to jen o něco víc než papírové přeložení, protože za několik málo týdnů měla válka skončit.

Pro personál to byla poslední potupa, které se mu dostalo; bez vhodného leteckého paliva bylo zbytečné letouny připravovat k boji a několik příslušníků pozemního personálu s nechutí obléklo armádní uniformy (často jen na chvíli), aby bojovalo v řadách *Wehrmachtu*.

Hořký konec

Obrat v roce 1945 zastihl zbytky stíhacích jednotek *Luftwaffe* na východě ve stejné situaci. Ačkoliv všechny jednotky utrpěly drtivé ztráty a v některých případech během celého období východní fronty v nich proběhla celková výměna personálu, hlavní část jednomotorových skupin stále existovala. Pozdní uvědomění si, že osud Německa závisí na množství stíhačů, kteří vzlétnou, znamenalo, že všechny stíhací eskadry se nikdy nesetkaly se všeobecným zrušením, které potkalo jiná odvětví *Luftwaffe*, zvláště formace pístových bombardérů. Stíhací skupiny byly zrušeny jen v případech, když jejich létající personál zahynul.

Po tom, když postupující Rusové vytlačili *Wehrmacht* z jeho původně okupovaných oblastí nebo izolovali v kapsách, všichni byli nakonec odříznuti od hlavních bojových oblastí. Jestliže je hlavní sovětská ofenziva ponechala v klidu, bylo zde stále dost nepřátelských jednotek, které prováděly vyčišťovací operace. Zbytky *Wehrmachtu* a *Luftwaffe* stále v boji na východě pokračovaly.

Bylo to v Kuronsku, kde jako nezávislá stíhací eskadra provedla JG 54 svůj poslední bojový let. Se zády chráněnými mořem *Grünherz* pokračovala v letecké podpoře německých obránců, kteří odolali šesti samostatným pokusům vytlačit je z Kuronska. Byla to fronta asi 250 km hluboká a 150 km široká, kterou Rusové

neustále těžce ostřelovali a tak se snažili vyhladit poslední zbytky německé armády na východě.

Tyto zoufalé akce zadního voje však pro JG 54 nebyly zadarmo; JG 54 nyní stála proti částem třech ruských leteckých armád. Byly to 3., 4. a 15. letecká armáda, které mohly využít své síly a provést proti Němcům tisíce náletů.

Při ústupu z Ruska použili německé armády moře i pozemních tras. Využívány byly baltské přístavy a ačkoliv jednotky *Kriegsmarine* chránící konvoje byly nedostatečné, nebezpečí, že by se setkaly na moři s Rusy, bylo méně pravděpodobné než na pevné zemi.

Stíhači JG 54 byli pravidelně žádáni o letecké hlídkování nad transporty proplovajícími nebezpečnými vodami Baltu, nebo aby udržovali svými stíhacími bombardéry tlak proti kolonám ruských tanků. V této poslední roli byla jejich účinnost velmi omezená – nebyla zde však žádná německá bombardovací jednotka, která by v kuronském obležení operovala.

Evakuace německých vojáků a civilistů z baltských přístavů se změnila v největší exodus, jaký se kdy udál. Podporovány loděmi *Kriegsmarine* se pomalé a zranitelné osobní a nákladní parníky vydávaly na cestu se svým lidským nákladem do nejistého bezpečí německého území. Námořnictvo se tentokrát zachovalo báječně a stalo se nástrojem záchrany tisíců životů. JG 54 provedla co nejvíce bojových letů, aby odháněla útočící ruské letouny. Když byly lodě zasaženy sovětskými ponorkami, bezmocní cestující se setkali s příšerným osudem v mrazivých vodách Baltu a mnoho z nich zahynulo.

Problémem *Grünherz* se stal nedostatek paliva, který nevyhnutelně snížil počet bojových operací. Navzdory tomu dosáhli piloti JG 54 v leteckých soubojích v období od 1. ledna do 8. května víc než 400 vítězství.

Jedním z pilotů, jehož počet vítězných střetnutí stále stoupal, byl Lt. Otto Kittel. 16. února nakonec přesile podlehl. Jeho osobní skóre bylo 269 sestřelů. Toho dne, kdy zahynul, se pokoušel bojovat s formací Il-2, které útočily na pozemní jednotky. Bylo to někdy začátkem roku 1945, když JG 54 také dostala pamětní „osvědčení“ za statečnost v boji. Ruský pilot, který byl sestřelen, při výslechu řekl:

„Stíhači od zelených srdcí jsou obvykle v menšině ale když se objeví, je vždycky horko!“

V části všeobecného ústupu ze sovětského území byl i pozemní personál JG 54. Každý, koho nebylo zapotřebí k obsluze zbývajících letounů eskadry, dostal rozkaz k odjezdu z Kuronska. Mnoho mechaniků odjelo do Heiligenbeil, kde se připojili ke III. skupině, zatímco ostatní přivítala I. skupina v Neuhausenu. Tato letiště byla určena jako opravárenská a prohlídková centra, která připravovala výměnným způsobem letouny pro letky, které stále ještě bojovaly ve frontové linii. Této podpůrné jednotce velel major Rugenstein.

7. dubna bylo nyní velitelství *Luftwaffe* Kurlandy, což byla stará 1. letecká armáda v Litvě, úplně izolováno. Početní stav letounů vypadal asi takto:

Jednotka	letouny	počet	službyschopné
Štábní roj JG 54	Fw 190	5	5
I./JG 54	Fw 190	38	33
II./JG 54	Fw 190	41	38
III./JG 54	Fw 190	43	41
NAGr 5	Bf 109/Fw 189	25	18
NSGr 3	Go 145	18	16

Ostatní muži *Luftwaffe* takové štěstí neměli, chaos, který nyní na východní frontě zavládl, našel většinu s puškami a samopaly v rukou místo jim důvěrně známého náradí pro opravy letounů. Po zařazení do polních divizí *Luftwaffe* nebo *Wehrmachtu* došlo mezi nimi v bojích o Pillau^{*} k mnoha ztrátám. Zahynulo zde také mnoho pozemního personálu od *Grünherz*, jejichž ubohé pěšácké zkušenosti mohly jen pramálo něco změnit. Většina z nich absolvovala základní vojenský výcvik před léty a jejich znalosti o moderní bojové technice byly zcela nedostačující. Německo se dostalo do pozice, kdy byl kterýkoliv muž pokládán za schopného bojovat na frontě. Dokazovat opak bylo nejen zbytečné, ale navíc se člověk ocitnul v postavení zbabělce a zrádce se strašlivými následky.

29. dubna spáchal Adolf Hitler v ruinách říšského kancléřství v Berlíně sebevraždu a admirál Dönitz se stal hlavou zbytků nacistického Německa. Jedním z jeho prvních aktů bylo vyslání emisarů ke Spojencům, že souhlasí s podmínkami bezpodmínečné kapitulace. O tři dny později Rudá armáda dobyla Berlín a 3. května vstoupili Britové do sutí Hamburku. 8. května 1945 o půlnoci byl Montgomery připraven přijmout poslední kapitulaci všech německých ozbrojených sil v západní Evropě.

7. května se Rusům v Kuronsku vzdal Gen.Ob. Hilpert, velitel jediné armádní skupiny, která stále ještě držela bojovou linii. Příštího dne jeho vojáci složili zbraně. Té noci měl Dieter Hrabak telefonický rozhovor z velitelství letectva Kurlandy, kdy mu bylo řečeno:

„Německá armáda kapitulovala. Letecké sekce JG 54 mají rozkaz za svítání odletět pod velením svého velitele (Hrabak) do Flensburgu. Transportní letouny z Norska naloží tolik mužů pozemního personálu, kolik jen bude možné, a s prvním denním světlem odletí. Výzbroj musí být zničena!

Pozemní personál, který nebude moci být přepraven vzduchem, bude podle možnosti převezen po moři. Velitel armády zde zůstane a vzdá se Rusům.“

Tento poslední rozkaz ukazuje bezvýchodné postavení Němců a už ve svém jednoduchém znění byl otřesný. Byl to osud, co se přihodilo mnoha pilotům *Luft-*

* Dnes ruský Baltijsk. Poznámka redakce.

waffe, mezi nimiž byli i ti, které předali západní Spojenci Rusům dokonce po tom, kdy mnozí Němci riskovali své životy a zdraví, aby se dostali do oblastí okupovaných, jak se všeobecně říkalo, tím menším zlem. I v západní okupační zóně se stávalo, že němečtí zajatci v prvních týdnech a měsících po skončení války také těžce strádali.

Aby byly dodrženy tyto poslední rozkazy, Hrabak rychle informoval personál obou skupin, z nichž mnozí nijak zvlášť touto novinou ani nebyli překvapeni. Velitel se spojil s *Kriegsmarine*, jejíž jednotky stále ještě měly k dispozici lodě, které by mohly přepravit jeho muže do Německa, a tak začaly být organizovány pozemní kolony, které měly odjet do přístavu Libau.

Válka v Evropě skončila a v následujících dnech května opouštěly zbytky JG 54 Kuronsko. Většina skončila svou cestu ve Flensburgu, pozemní personál sem dorazil po souši nebo vzduchem. Někteří však zvolili nejrychlejší způsob ze všech. Než aby se nechali přepravit v relativně pohodlném sedadle Ju 56 pro přepravu vojáků, raději zvolili velice těsný, tmavý a studený interiér trupu Fw 190.

Po demontáži veškeré nadbytečné bojové výzbroje mohl jednomístný Fw 190 naložit na jednu cestu napříč Baltem do Flensburgu až tři cestující. Bylo snad i dobře, že tito muži tak nemohli vidět ledově šedou pustotu vod pod sebou.

Jakmile se 8. května v Libau nashromáždilo dostatečné množství osazenstva JG 54, zaútočilo rudé letectvo na letiště a záliv. Tento už zbytečný nálet způsobil těžké ztráty na životech.

Ve Flensburgu zatím dosedaly silně přetížené Fw 190 od *Grünherz* a začali z nich vylézat potlučení a zmrzlí cestující, kteří však byli velice šťastni, že jsou opět na německé půdě. Do 8. května sem takto přibýlo asi 200 mužů.

Že 2. světová válka ještě neskončila, bylo patrné ze skutečnosti, že 8. května v 7.45 objevil Oblt. Thyben, velitel 4./JG 54, ruský Pe-2 provádějící západně od Libau a nad Baltem námořní průzkum. Thyben jej rychle sestřelil. Svědkem tohoto sestřelu nebylo jen Thybenovo číslo, ale také šéfmechanik Albert Mayers, který byl převážen za sedadlem Thybenova letounu.

Tento den, kdy došlo k velké letecké činnosti po splnutí východní a západní fronty, je vzpomínán jako den posledního spojeneckého vítězství, když ve 20.00 sestřelil průzkumný F-6 Mustang Fw 190. Při přelétávání německých letounů za doprovodu svých protivníků na letiště, kde se měli vzdát, došlo k malému souboji.

Jak se začala válka na východní frontě vytrácet, poslední letoun *Grünherz* sporádaně odletěl. Poslední let čtyř pilotů opouštějících Libau provedli Heino Cordes, velitel 2./JG 54, za doprovodu Arthura Lotze, Hanse Gotta a Oskara Rennera.

Všem odlétajícím Fockewulfům se však do Dánska doletět nepodařilo. Uffz. Ludwig Nitsch z 1. Staffel měl 8. května po vyslechnutí zprávy velitele eskadry odletět z Windau. Byl jedním z posledních, kteří měli odletět, ale zjistil, že startovací baterie jeho letounu jsou vybité. S pomocí vojáků od jednotky flaku se mu klikou podařilo motor nastartovat.

Hned po startu odhodil přídavnou nádrž a zamířil k Dánsku. Pravděpodobně díky navigační chybě Nitsch přistál ve Fosie, jižně od Malmö ve Švédsku. Po přiletu nad volné prostranství se Nitsch rozhodl, že přistane raději na břicho, přičemž letounu způsobil jen mírné poškození. Je možno předpokládat, že tak jako ostatní Němci, kteří se koncem války objevili ve Švédsku, také on byl po skončení války předán Rusům.

8. května přistáli ve Švédsku ještě další čtyři letci JG 54. I ti se stali nedobrovolnými hosty Rusů. Jejich přilet způsobil údiv, protože přiletěli v jediném Fw 190. Po ranním startu v Jiravě v Litvě přistál Fw 190A-8 „modrá 11“ z 5. letky ve Valby. Nouzové přistání muselo třemi cestujícími otrást, ale vylezli z letounu nezranění. V letounu byli tito letci: Uffz. Walter Staender a Uffz. Rudolf Vogel a Gefr. Heinz Tatenhorst a Gefr. Günther Herchet. Během roku 1945 byli i tito internovaní Němci převezeni lodí do Sovětského svazu.

Letci, kteří přiletěli do Flensburgu, byli britskou armádou internováni a ačkoliv měli být hromadně odzbrojeni, docházelo k pokusům odzbrojovat je jednotlivě. Britové jednající podle rozkazů dosáhli toho, že německý vojenský personál ve Šlesvicku-Holštýnsku a zóně ležící mezi Eiderem a severním baltským kanálem byl velmi rychle internován a brzy dosáhl počtu asi 13 000 zajatců. Tato velká skupina se přemístila z Flensburgu podle služebních oddělení a jednotek do přidělených zón.

Posledním válečným působištěm JG 54 bylo Odderate; personál rakouské národnosti, tvořící většinu II. skupiny, byl umístěn v odděleném táboře, ti kteří přežili III. skupinu, byli pod velením majora Klemma umístěni v sousedním Süderhastedtu.

K eskadře začali přicházet opozdilci z východu. Transporty přivážely poslední muže ze základen v Kuronsku a lodě je převezly přes Kiel do Flensburgu. Po celé léto 1945 vedl personál klidný a nudný život.

Západní Spojenci rozhodli, že velká část německých vojáků bude propuštěna domů a následkem tohoto jednání byli vojáci informováni, že budou uvolněni. Oberst Hrabak naposledy v září 1945 shromáždil své podřízené, pronesl k nim krátkou řeč a oficiálně rozpustil jednotky *Luftwaffe*, ve kterých sloužili. Pro jednu z nejlepších stíhacích jednotek tak válka skončila.

Pro některé z letců však ještě měla válka další několikaleté trvání. Ti, kteří byli zajati nebo předáni Rusům, museli překonat daleko tvrdší boj o přežití, než tomu bývalo u frontových jednotek. Pro některé útrapy a strasti 2. světové války neskončily dřív než v padesátých letech.

Sověti nerozlišovali mezi službou u různých zbraní a mezi hodnotami a odpovědnostmi jednotlivců. V důsledku toho byli letci zařazeni mezi „válečné zločince“. Rusové byli jediní, kteří takto jednali s obyčejnými bojujícími vojáky.

Vzdušná vítězství německých pilotů na východě ničím nepřipomínaly německou porážku – počty sestřelených letounů jednotlivci byly mnohdy vyšší než počty

sestřelených letounů spojeneckými jednotkami nebo skupinami jednotek. Němci byli schopni dosáhnout tak impozantních výsledků díky tomu, že bojovali celé roky až do konce. Proto se žádná spojenecká jednotka nikdy nepřiblížila ke skóre dosaženému Němci.

Východní fronta byla arénou stíhačů a němečtí stíhači zde sestřelili asi 45 000 ruských letounů. Samotní Rusové uvádějí, že jejich operační ztráty se pohybovaly kolem 70 000 letounů a podle některých zdrojů byly tyto ztráty vystupňovány až na 90 000 strojů. Velká většina těchto ztrát byla způsobena v leteckých bojích, protože letouny zničené na zemi nezapočítávala. Je proto možné, že počet letounů zničených ve vzduchu byl doplněn velkým množstvím letounů zničených na zemi.

Nepromyšlené německé předpisy nutily vysoce zkušené a vyznamenávané letce, aby v neustále se protahující válce pokračovali v dalším boji, což u mnohých vedlo vzhledem k obrovské přesile k těžkému vyčerpání.

Príspevek těchto mužů k německému válečnému úsilí vždy nebyl v souladu s kvalitou jejich výzbroje, zvláště na východní frontě. Jejich letouny, se kterými začínali operaci *Barbarossa* byly v roce 1941 jistě výborné, ale v roce 1945 už byly překonány, zvláště když je vedli piloti s nedostatečným výcvikem, kteří nedokázali účinně využít jejich dobrých vlastností.

Jestliže však za jejich řízení usedli ti velmi zkušení, oba základní pístové stíhací letouny *Luftwaffe* se staly smrtícím nástrojem – počty jimi sestřelených letounů mluví za sebe. Major Erich Hartmann s 352 sestřely skončil válku jako daleko nejúspěšnější stíhací pilot v celé historii; seznam stíhacích pilotů *Luftwaffe*, kteří dosáhli víc jak 100 vítězství, končí u čísla 107 sestřelů, od něhož dále nahoru bylo třicet pět pilotů, kteří dosáhli 150 – 200 nebo i více sestřelů.

Mezi německé piloty s nejvyšším počtem sestřelů patřili, Oblt. Otto Kittel (267) a Maj. Walter Nowotny (255) vítězství.

Tito dva piloti byli na čtvrtém a pátém místě. Pouze Hartmann, Gerhard Barkhorn (301) a Günther Rall (271) z JG 52 překonali nejlepší piloty *Grünherz*. Všechny tyto individuality dosáhly většiny svých vítězství na východní frontě. V počtu celkových vítězství obsadila JG 54 třetí místo. JG 52 byla první a JG 51 byla druhá. Ať už se tyto výsledky počítají jakkoliv, němečtí stíhači byli pozoruhodně úspěšní.

DODATEK 1

Denní běh

Běžná část každodenního života vojenského pilota je strážena jednoduše čekáním. Za 2. světové války stíhačí piloti, kteří nemuseli navštěvovat podrobnou předletovou přípravu nezbytnou pro posádky bombardérů, měli pro sebe více času mezi jednotlivými operacemi než kterékoliv jiné odvětví letecké služby. Trvání jejich bojového nasazení bylo nepoměrně kratší než u ostatních leteckých jednotek, a tak se stíhači zúčastnili dlouhého seznamu oddechových aktivit zahánějících nudu. Vedle spánku, který byl pravděpodobně nejoblíbenějším trávením volného času, se piloti věnovali šachovým a karetním hrám, zvláště skatu.

Elita letecké zbraně, stíhačí piloti, neměli odpor k civilnímu obyvatelstvu, které je obklopovalo při operacích z dopředu vysunutých základen. Jakmile se měla jednotka přemístit, byly vyslány ubytovací skupiny, jejichž cílem a úkolem bylo zajistit nejlepší ubytovací podmínky. S oblibou byly obsazovány hrady a francouzské zámky a jiná pěkná obydlí, která nebyla v přílišné vzdálenosti od letiště. Když měla JG 54 základnu v Siverském, ubytování pilotů bylo snad nejbáječnější v celé *Luftwaffe* – v letním paláci v Gatčině. Sídlo kdysi patřící carům nyní ve svém rozsáhlém komplexu hostilo také personál jednotek *Stuk* a bombardovací eskadry – toto sídlo bylo tak veliké, že by se v něm ubytovala větší část jednotek *Luftwaffe* z celé východní fronty!

K překonání napětí každodenního bojového létání byl tichý klid velice vítaný. Několik letců si vzpomnělo na svá z části zapomenutá hobby a další se oddávali hudbě, jejíž poslech byl velmi populární. U *Luftwaffe* byly snad nejpobláznivější housle, harmonika a trubka. Kdokoliv s hudebním talentem se mohl zapojit do mnoha orchestrů nebo skupin, které nesloužily jen k potěše zdejšího personálu, ale také návštěvníkům. Jednou z pochmurných povinností bylo poskytnutí vhodné hudby při pohřbech padlých kamarádů.

Prodloužené období pobytu na zemi dovolovalo organizovat sporty všeho druhu a také umožnilo déletrvající činnost jako třeba kreslení a malování. Také se velmi vyřezávalo ze dřeva, zvláště populární vítězné hole, kde byla zaznamenána statečnost jednotlivých pilotů v boji. Na holích byly obyčejně vyřezány hlavy různých útočících zvířat nebo ptačích hlav a ve formě pruhů nebo miniaturních reprodukcí národnostního označení, které byly pečlivě vybarveny, zde byly zaznamenány sestřelené nepřátelské letouny.

Většina jednotek si vyžádala pro odvoz pilotů do jejich dočasných ubytoven automobily nebo dodávky. Ty byly různě ozdobeny z venku i uvnitř označeními skupin nebo letek. Když došlo k nezbytnému přesunu z letiště na letiště, takový

automobil obyčejně putoval s nimi. Vozidla byla často upravena jako pojízdná kina nebo sauny. V jednom období války JG 54 hlásila, že každý večer byl promítán jiný film, což přispělo k zahnání únavy.

Mezi létajícím personálem byly také velice oblíbeni různí zvířecí miláčkové, kteří se se svými majiteli stěhovali z místa na místo. Byli to hlavně psi – jezevčáci, teriéři, knírači a jiní – patřili mezi nejoblíbenější a nejpraktičtější zvířata, protože vyžadovali minimální opatrování. Mnoho psů letek mělo za sebou také letové hodiny – a nebylo to vždy jen v transportních letounech. Několik stíhacích pilotů našlo i místo pro své psy ve Fw 190 nebo Bf 109, nešťasná zvířata někdy trpěla v leteckém souboji, jestliže se nepřítel objevil na trase letu nebo při nuceném stěhování na novou základnu. Psi se stali letištními osobnostmi se svými vlastními právy a jeden velitel JG 54 dal pro svého miláčka dokonce vyrobit obojek se zavěšeným zeleným srdcem.

Na jiných letištích, kde se jednotky zdržovaly delší čas, byla chována i jiná zvířata, zvláště dobytek, který byl v první řadě zdrojem potravin. Všem těm husám, prasatům, slepicím a dokonce kravám byla přidělena jména navzdory tomu, že nakonec skončily v kuchyňském hrnci!

Protože byli vycvičeni v používání pistolí, piloti byli často schopni dodávat základní potraviny z místního zázemí, ačkoliv profesionální lovci mohli na jejich výzbroj pohlížet s opovržením – lugery, mauser a samopaly skutečně pro tento druh sportu vhodné nebyly. Byly zde také organizovány závody ve střelbě ručními zbraněmi, což byl pro piloty výborný trénink. Bylo jasné, že pilot, který byl na zemi výborným střelcem z pušky nebo z pistole, byl schopen převést své zkušenosti ve střelbě také do leteckého boje.

Jakákoliv jednotka se silnou tradicí dávala najevo svou přítomnost různými způsoby. Nejjednodušším způsobem byla kresba. Většina jednotek *Luftwaffe* cestovala s dostatečnými zásobami šablon označení eskadry, skupiny a letky, které nastříkaly na pevné nebo pohyblivé části letadel. V případě JG 54 personál takto ozdobil označením skupiny dokonce železniční vagon.

Byla jim ponechána volnost tropit si legraci z ustupujících nepřátelských pilotů, příkladem byl *Union Jack* (britský prapor), pyšně vlající z vrcholu štábního automobilu, který byl v červnu 1940 používán na pobřeží Kanálu La Manche. Cizí vozidla, která byla zabavena, byla často označena znaky jednotek.

Pro slavnostní příležitosti každá jednotka cestovala se svými oficiálními označeními jako byly standarty, prapory a bojové zástavy. Malé emblémy skupiny nebo letky byly také často aplikovány na plátěné prapory a vlaječky. K označení velitelského letounu byly také někdy používány vlaječky vyrobené z plechu a připevněné na sloupek antény. Velké emblémy jednotky byly používány na letištích, kde označovaly stojánky nebo seřazovací plochy.

Místnosti personálu celého světa mají jakýsi druh vizuálního označení podle toho, které odvětví služby je zde umístěno, a *Luftwaffe* nebyla výjimkou. JG 54 vystavovala tabuli, na které byly zaznamenány sestřely každé skupiny v této kampani. V celé *Luftwaffe* (více než v kterémkoliv letectvu za 2. světové války) byla silná tradice v poskytování vizuálního svědectví o dosaženém vítězství. Všechny jednotky zde vystavovaly pečlivě ozdobené plakáty, tabule, girlandy a vlaječky, které vyhlášovaly operační milníky a byly vystaveny vedle tabule, nebo věncová úspěšného pilota, které dostal okamžitě po návratu ze závažného boje.

V případě stíhacích jednotek girlanda nebo věnec oznamovaly nejlepší letku, skupinu nebo individuální skóre v leteckém boji – v několika stech nebo tisících! Německá propagandistická mašinerie z těchto milníků těžila, jak se dalo, a piloti, kteří dosahovali největších úspěchů, byli náležitě fotografováni pro novinové úvodníky, služební životopisy a domácí publikace.

Okolí letiště bylo obklopeno lepenkovými železnými kříži nebo jinými uměleckými kresbami, které obsahovaly určitý stupeň lehkováznosti. Náležité oslavy pro fotoaparáty jednotky tak přikrášlovaly velice důležitou schopnost – brát s humorem napětí operačního létání.

Svůj vlastní humor předvádělo německé letectvo několika způsoby, od oplzlých kreseb křídou namalovaných na letounech – které byly lehce odstranitelné rukou nebo příští dešťovou přehánkou, v případě, že by s ním velitel nesouhlasil – až po všechny slangové výrazy a termíny. Tyto poslední byly součástí všech operačních jednotek leteckých zbraní světa. Tato praktická a krátká terminologie urychlovala spojení ve vzduchu a stala se nedílnou částí rozhovorů na zemi. Doprovázena pohyby rukou ukazovala postavení lovce a loveného během souboje ve vzduchu. Stíhací piloti mluvili jazykem, který byl vlastní jen jim samotným.

Během své služby většina pilotů také přijala přezdívky nebo různé zkráceniny svého jména, které se staly běžně používané jak v letce, tak i ve skupině. Slang byl běžně používán k označení věcí, které byly každodenně používány, a týkal se výzbroje, uniformy a vyznamenání. Bylo by překvapivé, kdyby nebyl slangově nazýván i nepřítel.

Ukázky slangu se už objevily v textu, ale zde jsou další výrazy:

řidiči drožek	– piloti bombardérů
boule (Buhl)	– Bf 109G, odvozeno od tvaru motoru
betonář	– Il-2 <i>Šturmovik</i>
květák	– Dubové ratolesti
bedna	– letoun
cyklista	– vlastní letoun
expert	– stíhací eso

stěhovák	– nepřátelský bombardér
ohrazená zahrada	– vlastní letiště
těžké autobusy	– nepřátelské bombardéry
Hitlerovy průpovídky	– německé kulometry
Horrido	– vítězný pokřik (od St. Horrido svatého spasitele stíhacích pilotů <i>Luftwaffe</i>)
Indiáni	– nepřátelští stíhači
Ivani	– ruské letouny
staré hlavy	– déle sloužící zkušení stíhací velitelé
dřevěné oko	– stíhačovo číslo, jeho dvojka

Nejlepší stíhací esa *Luftwaffe* se stále objevovala na titulních stranách novin. Téměř po celou válku byli německému národu představováni jeho nejlepší válečníci, kteří pomáhali německý lid informovat o dění na frontě, a tak přispívali ke zvýšení morálky. Propagandisté zdůrazňovali odvahu a hrdinství pilotů a jestliže se tento muž nechal přemluvit, aby pózoval s nějakým exotickým „miláčkem“, jako třeba se lvím mládětem, bylo to pro ně ještě lepší.

Vedle běžných bojových strojů sloužilo u JG 54 také několik letounů druhé linie, které prováděly průzkumné a jiné pomocné lety. V případě JG 54 byl její inventář letounů rozšířen o Fi 156 Storch, Arado Ar 68 a Klemm Kl 35. Tyto letouny byly vybaveny běžným kolovým podvozkem, ale mohly být také upraveny pro používání lyží, které byly velice užitečné během ruských zim. V *Grünherz* a jiných stíhacích eskadrách byly tyto druhořadé letouny pomalovány jako běžné bojové letouny.

Pozemní personál

Všechny létající formace *Luftwaffe*, nezáleželo ani na velikosti, by jen stěží mohly fungovat bez odborné podpory pozemního personálu. Jejich povinností bylo provádění rozmanitých různě specializovaných odborných prací – od řidičů a operátorů dálkopisů po opraváře draků, zbrojře a radiové specialisty. V neposlední řadě zde bylo velitelství štábu, operační místnosti, výstrojní a ubytovací personál a mnoho dalších.

Mezi muži, kteří na sebe brávali pozemní povinnosti byli také piloti, ačkoliv u operační skupiny byl těmito povinnostmi nejrozšířeněji vázán nelétající personál. Předválečné jádro síly pravidelných letců bylo doplňováno velkým množstvím záložníků, kteří byli na začátku 2. světové války mobilizováni. Byli ve věku od osmnácti do padesáti let.

V každé jednotlivé letce byl kádr specialistů, který na letouny dohlížel; ke každému letounu byl přidělen první a druhý mechanik, celá skupina pak byla

podřízena vrchnímu zbrojíři. Ten byl se svým výzbrojním týmem zodpovědný za veškerou výzbroj nesenou ve všech stíhacích letounech stíhací eskadry, zatímco další muž ve shodné hodnosti, který měl své vlastní specialisty, dohlížel na radiovou a komunikační výzbroj letounů.

Na operačních letištích opravy jako výměny motorů, opravy po poškození v boji, údržbu radií a opravy letištních vozidel prováděly pracovní skupiny druhé linie. Tito pracovníci své práce prováděli kolem a uvnitř hangárů a v opravárenských dílnách a byly přímo podřízeni velitelství.

Každodenní povinnosti nedovolily těmto mužům, aby nosili tak hezké uniformy jako piloti, přesto byli často káráni za svůj nedbalý vzhled. Po většinu času měl pozemní personál na sobě oblečené běžné černé (nebo tmavě modrošedé – podle specializace) kombinézy s běžnými koženými proužky hodnostního označení na čapkách.

Průměrný pracovní den u *Luftwaffe* trval celých čtyřiaadvacet hodin a byl to malý zázrak, když se mohli jednotlivci trochu vyspat. Většinou usínali v křeslech, ve stínech letounů, když bylo příliš horko, nebo se schoulili u kamen v chatrčích a vojenských barácích – než je vyburcovalo volání nebo pískání jejich velitele, po němž se poslušně rozběhli k plnění svých úkolů. Spánek byl často jediným rozptýlením od tvrdých povinností.

Každý z pozemního personálu, kdo uměl zacházet se štětcem a dosáhl v malování určitých zkušeností, musel malovat každé nové vítězství pilotů. Vítězství se malovala ve formě barevných proužků na směrová kormidla letounů, často s miniaturním národnostním označením sestřelených letounů. Tento způsob označení dosažených vítězství byl společný ve všech stíhacích jednotkách. Mnoho pilotů *Luftwaffe* však posléze dosáhlo tolika vítězství, že se tento způsob značení přestal používat. Potom byli malíři požádáni, aby namalovali reprodukcí věnce, stužek medailí a samotné medaile jako vhodné vyjádření dosaženého skóre.

Trochu jinou činností, ale stále se týkající malování, byla neustálá potřeba označit letouny emblémy, číslý, hodnostními symboly a taktickou kamufláží. Při pokračující operační kariéře stíhacích eskader *Luftwaffe* bylo zapotřebí množství natěračské práce: nejenže musela být náhradním letounům nastříkána odpovídající místní kamufláž, ale zrovna tak i celý rozsah identifikačního markingu. Je pozoruhodnou skutečností, že *Luftwaffe* od začátku až do posledních dnů války téměř bez výjimky nešla do boje s nenastříkanými letouny. Nikdy také letounu nebylo dovoleno vzlétnout do boje, když z něj unikl olej. Nešlo zde jen o snížení operační účinnosti, byla to i vizitka poctivosti mechaniků. Bf 109 a Fw 190 byly proto udržovány tak čisté, jak to jen bylo možné. Jak dalece mohla být taková údržba dodržována, to přirozeně záleželo na umístění jednotky a množství výstroje, zvláště stříkacích pistolí a dostupnosti kompresorových jednotek.

Když měly JG 54 a ostatní jednotky základny v Rusku, místní zimy patřily mezi nejhorší, jakými kdy nějaké letectvo trpělo. Přes to všechno se mužům v černém dařilo oživit zamrzlé motory a připravovat letouny k dalším bojovým úkolům. Muži v černém běžně prováděli malé zázraky a německá literatura vždy zdůrazňovala chválu pilotů na muže, kteří jim umožnili létat.

DODATEK 2

Německý hodnostní ekvivalent

Německé	Česky	Britské	Americké
<i>Generalfeldmarschall</i> (Gen.Fm.)	generál polní maršál	Marshal RAF	Generál (5 hvězdíček)
<i>Generaloberst</i> (Gen.Ob.)	generálplukovník	Air Chief Marshal	Generál (4 hvězdy)
<i>General der Flieger</i> (Gen.d.Flieg.)	generál letectva	Air Marshal	Lieutenant General
<i>Generalleutnant</i> (Gen.Lt.)	generálporučík	Air-Vice Marshal	Major General
<i>Generalmajor</i> (Gen.Mj.)	generálmajor	Air Commodore	Brigadier General
<i>Oberst</i> (Obst.)	plukovník	Group Captain	Colonel
<i>Oberstleutnant</i> (Obstlt.)	podplukovník	Wing Commander	Lieutenant Colonel
<i>Major</i> (Maj.)	major	Squadron Leader	Major
<i>Hauptmann</i> (Hpt.)	kapitán	Flight Lieutenant	Captain
<i>Oberleutnant</i> (Oblt.)	nadporučík	Flying Officer	First Lieutenant
<i>Leutnant</i> (Lt.)	poručík	Pilot Officer	Lieutenant

poddůstojnické hodnosti

<i>Stabsfeldwebel</i> (StFw.)	štábní šikovatel	Warrant Officer	Warrant Officer
<i>Oberfeldwebel</i> (Ofw.)	vrchní šikovatel	Flight Sergeant	Master Sergeant
<i>Feldwebel</i> (Fw.)	šikovatel	Sergeant	Technical Sergeant
<i>Unterfeldwebel</i> (UFw.)	četař	-	-
<i>Unteroffizier</i> (Uffz.)	desátník	Corporal	Staff Sergeant
<i>Hauptgefreiter</i> (HGfr.)	hlavní svobodník	-	Sergeant

ostatní hodnosti

<i>Obergefreiter</i> (Ogefr.)	vrchní svobodník	Leading Aircraftsman	Corporal
<i>Gefreiter</i> (Gefr.)	svobodník	Aircraftsman First Class	
<i>Flieger</i> (Fl.)	vojín	Aircraftsman Second Class	

Oberfahnrich (Oberfh.) - starší důstojnický čekatel, nadpraporčík

Fahnrich (Fh.) - důstojnický čekatel, praporčík

Žádný z těchto mladších stupňů létacího personálu nemá odpovídající hodnost jak v RAF, tak i v USSAF. Mnoho hodností, které jsou nahoře zmiňovány, neodpovídají hodnostem spojeneckým, ale mají přibližný ekvivalent. Seznam nejnižších hodností ukazuje, kolika hodnostmi musel projít pilot ve výcviku *Luftwaffe*. Je to skutečnost, dána vojenskou situací Německa zvláště v letech 1944 - 45. Nejnižší hodností létacího personálu v RAF nebo v USSAF byl Sergeant nebo Second Lieutenant.*

* Český překlad německých hodností není v žádném případě jejich převod. Řada německých hodností neměla ekvivalent ani v armádě předválečného Československa, tím spíše ne pak v současné Armádě České republiky. Překlad hodností do češtiny je použit z publikace *Letadla 1939 - 45*, 2. díl autora Jaroslava Schmida. Vydalo Nakladatelství a knihkupectví Jiří Fraus, Plzeň 1994. Poznámka redakce.

DODATEK 3

Přehled pilotů JG-54 ztracených během bitvy o Británii

datum	pilot	osud	letoun	jednotka	místo
12. 8.	DRESS, Oblt.	Z	Bf 109E-4	III. sk.	Hengrove, Kent
12. 8.	STABNER, Gefr.	N	Bf 109E-4	III. sk.	Kanál
15. 8.	SCHNAAR, Fw.	P	Bf 109E-4	2. let.	Courtrai, Francie
15. 8.	GERLACH, Lt.	N	Bf 109E-4	2. let.	Kanál
15. 8.	HAUTKAPPE, Uffz.	N	Bf 109E-?	5. let.	Kanál
15. 8.	NIEDERMAIER, Uffz	P	Bf 109E-4	9. let.	Cranbrook, Kent
16. 8.	KNEDLER, Fw.	N	Bf 109E-4	3. let.	Kanál
25. 8.	HILD, Oblt.	N	Bf 109E-4	I. sk.	St Nicholas
28. 8.	SCHOTTLE, Fw.	Z	Bf 109E-1	I. sk.	Hythe, Kent
28. 8.	KLEEMAN, Uffz.	N	Bf 109E-4	II. sk.	Kanál
30. 8.	ZIEGLER, Lt.	Z	Bf 109E-4	II. sk.	Oxted, Surrey
30. 8.	ROTH, Oblt.	Z	Bf 109E-4	II. sk.	Chelsham, Surrey
1. 9.	STANGL, Oblt.	Z	Bf 109E-4	II. sk.	Ashford, Kent
2. 9.	ELSING, Oblt.	P	Bf 109E-4	II. sk.	Calais, Francie
2. 9.	SCHELCHER, Oblt.	P	Bf 109E-4	III. sk.	Chilham, Kent
2. 9.	FRAUENDORF, Uffz.	P	Bf 109E-1	II. sk.	Calais
2. 9.	ELBERS, Uffz.	Z	Bf 109E-1	8. let.	Ashford, Kent
4. 9.	WITT, Oblt.	N	Bf 109E-4	3. let.	Kanál
5. 9.	HOTZELMANN, Uffz.	Z	Bf 109E-4	I. sk.	Maidstone, Kent
5. 9.	BEHZE, Uffz.	P	Bf 109E-4	5. let.	Kanál
5. 9.	ULTSCH, Hptm.	P	Bf 109E-4	III. sk.*	Pitsea, Essex
5. 9.	DETTLER, Fw.	P	Bf 109E-4	9. let.	Benfleet, Essex
8. 9.	BIBER, Fw.	P	Bf 109E-1	I. sk.	Kanál
23. 9.	KNIPPSCHEER, Obfw.	P	Bf 109E-4	3. let.	Barham, Kent
27. 9.	SCHON, Oblt.	P	Bf 109E-?	8. let.	Faversham, Kent
30. 9.	MARKE, Uffz.	Z	Bf 109E-4	9. let.	Bexhill, Kent
30. 9.	BRAATZ, Uffz.	P	Bf 109E-4	9. let.	Tonbridge, Kent
9. 10.	SCHWESER, Fw.	Z	Bf 109E-4	7. let.	Hawkinge, Kent
9. 10.	EBERLE, Lt.	P	Bf 109E-4	9. let.	Kanál
12. 10.	MALISCHEWSKI Lt.	P	Bf 109E-4	II. sk.*	Tenterden, Kent
12. 10.	BEHRENS, Lt.	N	Bf 109E-4	7. let.	Kanál
20. 10.	IBURG, Fw.	Z	Bf 109E-4	9. let.	New Romney, Kent
25. 10.	SCHYPEK, Oblt.	Z	Bf 109E-4	5. let.	Lydd, Kent
25. 10.	WAGNER, Lt.	Z	Bf 109E-4	5. let.	Dungeness, Kent
27. 10.	ZIMMERMANN, Uffz.	Z	Bf 109E-4	7. let.	Lydd, Kent

* štábní letka

Tento seznam ztrát platil do 31. 10. 1940. K tomuto datu podle RAF končí hlavní denní fáze bojů. Jak je zřejmé z textu *Luftwaffe* tomuto datu žádný význam nepřikládá.

Z - zajat

P - padl

N - nezvěstný

DODATEK 4

Piloti JG 54

jméno a hodnost	jednotka	počet sestř.	osud
ADAMEIT, Maj. Horst (*, ♣)	I. skupina	166	NJ/8/44
ADDICKE, Uffz. Herbert	III.		P28/7/44
ALBERT, Uffz. Erwin	I.		
ALOE, Hptm. Herbert	II.	31	N21/6/44
ALTENDORF, Uffz. Erich	IV.		P27/11/44
ALTENDORF, Uffz. Fritz	IV.		P26/9/44
AMAN, Uffz. Hermann	II.		N17/9/43
ANGELI, Lt.?	I.		
ARNECKE, Lt. Dieter	II.		Pl/8/44
ASCHE, Uffz. Heinrich	II.		
ASSMANN, Uffz. Jakob	II.		P2/7/44
ARTZFELD, Ofhr. Jean Gustav	III.		P12/7/44
AUGSKELIS, Ofhr. Reinhard	I.		P29/7/44
AUSMANN, Uffz. Jabo	II.		P26/8/44
BACKHAUS, Lt. Otto-August	10.(J)		P9/4/43
BACHHUBER, Fw. Frindolin	IV.	11*	N1/1/45
BACHLEITNER, Uffz. Karl	II.		P8/7/43
BANSE, Uffz. Günther	♥, JG 5		P9/4/43
BARTAK, Lt. Fritz	III.		P29/12/44
BARTH, Ofw. Gustav	IV		
BARTLING, Uffz. Guntner	II.	11	P2/42
BAUER, Fw. Gerhard	IV.		P21/9/44
BAUR-BERGER, Ofhr. Hans-Georg	IV.		N27/12/44
BACH, Uffz. Willi	IV.		N23/12/44
BECKER, Fw. Gerhard	IV.		P25/9/43
BECKER, Uffz. Henrich	II.		P4/1/44
BELCIRE, Oblt. Ernst	III.		P29/12/44
BEHRENS, Lt.?	III.		N12/10/40
BEHZE, Uffz.?	II.		P5/9/40
BEIMS, Lt. Walter	I.		P28/12/42
BEINHORN, Uffz. Hans Werner	I.		P21/4/43
BESSISWENGER, Oblt. Hans (*, ♣)	II.	152	P3/43
BELL, Lt. Kurt	IV.	7	P24/12/44
BERGAU, Lt. Julius	10.		P9/7/44
BERNDT, Fw. Paul	? a JG 11	10	
BESTER, Uffz. Wilhelm	II.		P28/8/43
BEUTIN, Ofw. Gerhard	?	60	P2/43
BIBER, Fw. ?	I.		P8/9/40
BIEDENWEFFER	IV.		P12/8/44
BIEDERBICK, Lt. Helmut	III.	14	
BIENECKE, Fw. Paul	II.		P21/2/45
BIENRICHER, Gefr. Rolf	III.		P8/9/44

jméno a hodnost	jednotka	počet sestř.	osud
BIETFELD, Lt. Werner	IV.		
BISNGORT, Fw. Erich	IV.		
BLECK, Uffz.	III.	5	
BLEICH, Lt. Hans	II		
BLOENS, Uffz. Hans-Joachim	I.		P8/6/44
BOB, Maj. Hans-Ekkehard (*)	III. a JG 3, JG 51, JG 2, JV 44	60	
BOES, Oberfh. Ludwig	I.		P2/1/45
BOESCH, Fw. Emil	10.(J)		P12/3/43
BOGDH, Uffz. Horst	I.		P8/9/43
BONIN, Maj. Hubertus von	I. a JG 52?		
BORN, Uffz. Gerhard	I.		N25/3/44/
BOS, Uffz. ?	I.	10	
BOSCHL, Uffz. Ludwig	II.		P21/12/44
BOTTGE, Uffz. Erich	IV.		
BOTTLANDER, Hptm. Willi	IV.		N1/1/45
BRAATZ, Uffz. Wilhelm	III.		P30/9/40
BRANDT, Uffz. Helmut	I.		Z16/1/43
BRANDT, Lt. Paul (*)	IV.	34	P24/12/44
BRAUNSHIRN, Ofw.?	III.	13	P8/41
BRECHTL, Fw. Josef	?	27	P1/43
BREGER, Oblt. Paul	IV.		P27/12/44B
BREMER, Ofw. Peter	?	40	Z/13/7/43
BREITFELD, Oblt. Werner	IV.		P14/1/45
BRILL, Lt. Karl	IV. a JG 7	35	
BRINKMANN, Lt. Heinz	III.		N10/6/44
BROCH, Lt. Hugo (*)	II., III.	81	
BROCK, Oblt. Fritz	III.	8	
BRODT, Ofw. Heinrich	III.		P15/10/44
BROENNLE, Lt. Herbert	II. a JG 53	58	P7/43
BRUGGENMEIER, Gefr. Franz	II.		
BRUGGMANN, Ofw. Heinz	III.		P1/3/45
BRUHN, Ofw. Heinrich	I.	9	
BRUNS, Gefr. Johann	III.		
BRUCK, Ofw. Heinz	IV.		P14/1/45
BUCH, Uffz. Heinz	III.		P29/12/44
BUCKEBERG, Uffz. Heinz	10.(J)		N14/3/43
BUDDE, Lt. Alfred	IV.	21	N/27/12/44
BÜLOW, Oblt. Hakon, von	III.	6	P/5/42
BULLING, Uffz. Rolf	III.		P8/8/44
BUNDSCHUB, Oberfh. Frindolin	IV.		N26/8/44
BUNE, Fh. Alfred	IV.		P/25/12/44
BUNGERT, Fw. Erich	II.		P7/4/44
BURGER, Uffz. Horst	I.		P1/8/43
BUSCHAN, Uffz. Heinz	II.		P14/5/44
BUSCHMANN, Uffz. Ludwig	I.		N12/7/43
CARSTENS, Eh. Werner	II.		P24/10/44
CELTJEN, Ofw. Fritz	I.		P/25/8/43

jméno a hodnost	jednotka	počet sestř.	osud
CHALUPKA, Ogefr. Stephan	III.		P9/5/44
CLARE, Lt. Paul	III.		P13/7/44
CLERICO, ? Max	III.	7	
CORDES, Lt. Heinz		62	
CRUMF, Lt. Peter	III. a JG 26	31	
DAHN, Fw. Karl	IV.		P27/12/44
DEUTSCHMANN, Fw. Paul	III.		Z1/1/45
DETERRA, Oblt. Paul-Rudolf	IV.		N16/7/44
DETTKE, Fw. Alfred	?	33	P1/43
DETTLER, Fw. ?	III.		P5/9/40
DÖBELE, Lt. Anton (*)	I.	94	P11/11/43
DOERING, Gefr. Heinz	IV.		N24/12/44
DORR, Uffz. Hans	I.		P7/8/44
DORNER, Overfh. Helmut	II.		P16/8/44
DORTENMANN, Oblt. Hans	III. a JG 26	38	
DRECKER, Lt. Heinz	II.		P12/2/44
DRESLER, Oblt. Ludwig	IV.		N27/12/44
DRESS, Oblt. Albrecht	III.		Z12/8/40
DRESSLER, Uffz. Fritz	II.		P15/7/43
DUDNITZEK, Uffz. Paul	II.		P24/8/43
DUTEL, Oblt. Edwin	I.		P10/4/43
EASER, Uffz. Walter	III.		
EBERLE, Lt. Josef	III.		P9/10/40
EBERT, Uffz. Fritz	10.(J)		P3/4/43
EBERWEIN, Oblt. Manfred	? a JG 52	56	
ECKERLE, Hptm. Franz (*, *)	I.	62	P2/42
ECKERT, Ofw. Walter	IV.		P1/1/45
ECKL, Fj. Fw. Johann	IV.		P25/12/44
EGENER, Uffz. Ernst	IV.		N29/9/44
EGGERS, Lt. ?	III.		
EGLI, Uffz. Günther	I.		Z1/1/45
EISENACH, Maj., Franz (*)	I. a JG 1, ZG 76	129	
EISENACH, Oblt. Karl	I.		
ELBERS, Uffz. Heinrich	III.		Z2/9/40
ELSING, Oblt. ?	II.		P2/9/40
ETZLER, Lt. Gerwin	10.(J)		
EWART, Lt. Walter	I.		
FADRICH, Uffz. Gerhard	II.		N26/7/43
FERNAU, Uffz. Joachim	III.		P29/12/44
FEUSER, Gefr. Hans	I.		P7/4/44
FIKE, Fw. Erich	IV.		P18/12/44
FINDEISEN, Hptm. Herbert (*)	II.	67	
FINK, Hptm. Günther (*)	III.	56	P5/43
FINKLER, Ofw. Paul	IV.		P13/10/43
FISCHER, Uffz. Karl	I.		P26/7/44
FISCHER, Oblt. Karl-Reinhardt	I.	33	P11/43
FISCHER, Oblt. Kurt	I.		P8/12/43
FISCHER, Uffz. Rudolf	II.		P1/7/44

jméno a hodnost	jednotka	počet sestř.	osud
FRANCKE, Lt. Günther	II.		P25/12/44
FRAUENDORF, Uffz. ?	II.		P2/9/40
FLORSCH, Uffz. Rudolf	štáb		P8/12/43
FORBIG, Lt. Horst	?	58	N12/6/44
FOSS, Uffz. Albin	III.		P15/10/44
FRIEBEL, Oberth Heinz	I.		P5/8/44
FROHLING, Uffz. Dietrich	II.		P16/6/44
FUCHS, Uffz. Erich	I.		
FUCHS, Lt. Karl	I.	67	P10/10/43
FUCHS, Ofw. Robert	?	39	
FUREDER, Lt. Georg	?	26	
GARTNER, Uffz. Arthur	?	22	
GASSER, Fw. Robert	IV.		P22/2/45
GEHRKE, Uffz. Bruno	I.		P18/9/44
GEHRING, Uffz. Klaus	IV.		P23/12/44
GERECKE, Fw. Rudolf	IV.	27	P22/7/43
GERLACH, Lt.	I.		N15/8/40
GLASER, Uffz. Erhard	I.		
GOLINGEN, Uffz. Bernhard	IV.		
GOOS, Ofw. Ludwig	IV.		N23/1/45
GOTTSLEIN, Fw. Eugen	IV.		P20/9/44
GOTZ, Oblt. Günther	I.		P1/2/43
GOTZ, Oblt. Hans (*)	I.	82	P4/8/43
GOTZELT, Uffz. Hans	IV.		
GRABE, Uffz. Karl-Heinz	I.		
GRASSER, Uffz. Robert	III.		
GRIESSEL, Oberfh. Julius	II.		P24/10/44
GROLLMUS, Lt. Helmut	II.	75	N19/6/44
GROSS, Lt. Alfred (*)	III. a JG 26	52	
GRUBE, Uffz. Helmut	IV.		
GRUBERT, Uffz. Hans	I.		P15/9/43
GRUBERT, Uffz. Joachim	I.		P15/9/43
GUSE, Uffz. Richard	IV.		N21/9/44
HAALA, Oblt. Sigurd	?	40	
HAASE, Lt. Günther	I.		P30/1/44
HAASE, Oberfh. Heinz	II.		P27/7/44
HAGEL, Uffz. Karl	I.		N9/12/44
HAHN, Maj. Hans	II. a JG 2	108	
HAHNLEIN, Lt. Georg	I.	40	P25/8P44
HALFMANN, Fw. Hans	III.	11	
HALLER, Lt. Günther	štáb	30	P9/44
HAMMERSCHMIDT, Uffz. Georg	III.		
HÄNDEL, Uffz. Julius	IV.		P23/9/44
HANDTKE, Ogefr. Erich	II.		P17/2/45
HANGEBRAUK, Fw. Friedrich	II.		
HANK, Uffz. Josef	IV.		P15/8/44
HANKAMMER, Fh. Darl-Heinz	IV.		
HANNIG, Lt. Horst (*, ♣)	II.	98	P5/43

jméno a hodnost	jednotka	počet sestř.	osud
HANNIG, Lt. Norbert	II.	34	
HAPPATSCH, Uffz. Hans-Joachim	I.	20	P9/7/43
HARTMANN, Uffz. Jonann	I.		
HAUFE, Gefr. Wolfgang	II.		
HAUNSCH, Uffz. Fritz	III.		
HAUTKAPPE, Uffz. ?	II.		N15/8/40
HECK, Uffz. Karl	10.(J)		N9/4/43
HECK, Fw. Walter	II.	32	P22/5/43
HEGELS, Uffz. Karl	III.		N29/12/44
HEGENER, Ofw. Hans	IV.		P13/2/45
HEILMANN, Hptm. Wilhelm	III.	34	
HEINZELLER, Oblt. Josef	I.	35	
HELD, Uffz. Anton	I.		P23/7/43
HENRICH, Uffz. Hans	I.		
HERQUERDT, Ofw. Erich	III.		
HERRMANN, Ofw. Helmut	III.		P12/7/44
HERSCHEL, Oberfh. Andreas	III.		
HERSTREAPF, Oblt. Horst	IV.		
HERZOG, LFw. Emmerich	IV.		P27/1/44
HESSE, Ofw.	?	29	
HEYER, Lt. Hans-Joachim (*)	III.	53	P11/42
HEYN, Gefr. Max	I.		P14/10/43
HILD, Oblt. ?	I.		N25/8/40
HILS, Uffz. Markus	II.		P6/6/44
HIRSCHFELD, Oblt. Ernst-Erich (*)	II. a JG 300	24	P7/44
HOFER, Uffz. Hans	IV.		P22/3/45
HOFMANN, Oblt. Rudolf	II.		P9/8/44
HOFFMANN, Obertfh Ernst	IV.		P25/12/44
HOFFMANN, Gefr. Heinrich	IV.		
HOFFMAN, Lt. Reinhold (*)	III.	66	P19/5/44
HOLY, Fw. Otto	II.		P21/7/44
HOLTKAMP, Oberfh.	IV.		P26/8/44
HOLZINGER, Fw. Franz	? a JG 7	10	
HOMUTH, Maj. Gerhard (*)	1 a JG 27	63	N23/8/43
HOOVEN, Uffz. Aloysius von	IV.		P1/1/45
HOPP, Gefr. Helmut	I.		P5/3/45
HOTZELMANN, Uffz. Fritz	I.		Z5/9/40
HRABAK, Maj. Dietrich (*, *)	II. a JG 52	125	
HUNERFELD, Lt. Udo	?	28	
HUNGER, Gefr. Klaus	III.		N18/7/44
HUSING, Lt. Walter	I.		
HUTH, Fw. Walfried	IV.		N27/12/44
HUSS, Fw. Werner	II.		
IBURG, Fw. ?	III.		Z20/10/40
IHLENFELD, Fw. Kurt	I.		P4/1/44
JÄGER, Uffz. Anton	IV.		
JASPER, Gefr. Theodor	IV.		P7/10/44
JESS, Fw. Gerhard	III., II.		P8/2/45

jméno a hodnost	jednotka	počet sestř.	osud
JOST, Lt. Detlef	IV.		
JUNG, Lt. Detlef	IV.		N21/9/44
JUNG, Hptm. Heinrich (*)	štáb, III., II.	68	P30/7/43
JUNLGBLUTH, Stfw Max	I.		N12/7/43
KALTENBACH, Uffz. Heinrich	IV.		N24/7/44
KALWATZ, Uffz. Karl-Heinz	I.		P26/2/45
KAMMERL, Uffz. Josef	I.		P27/10/43
KAMPE, Fh. Herbert	III.		
KELLER, Lt. Friedel	I.		
KELLER, Oblt. Paul	10.(J)		P24/3/43
KEMETHMULLER, Lt Heinz	III., II. a JG 26, JG 3	89	
KEMPE, Lt. Karl-Heinz (*)	III. a JG 26	65	P9/44
KINZINGER, Oblt. ?	I.		
KIRCHMEIER, Ofw. Oskar	IV.		
KITTEL, Oblt. Otto (*, †, ✕)	I.	267	P16/2/45
KLAR, Uffz. Karl	II.		P18/8/44
KLATT, Ofw. Leo	IV.		
KLEEMANN, Uffz. ?	II.		N28/8/40
KLEMM, Maj. Rudolf(*)	III., IV. a JG 26	42	
KLESSE, Uffz. Arnold	III., II.		N7/2/45
KNEDLER, Fw. ?	I.		N16/8/40
KNIPPSCHER, Obfw ?	I.		P23/9/40
KNOBEL, Uffz. Erich	II.		N21/6/44
KOALL, Hptm. Gerhard (*)	I., IV. a JG 3	37	P4/45
KOBECK, Uffz. Karl Kurt	III.		P27/5/44
KOCH, Oberfh. Georg Heinrich	II.		P16/10/44
KOCH, Uffz. Gunter	III.		P13/2/45
KOCH, Uffz. Joachim	10.(J)		P24/3/43
KOCH, Uffz. J	10.(J)		P29/3/43
KOHLER, Fw. Ainfried	10.		
KOHLERT, Uffz. Josef	I.		P1/5/44
KOHLOFF, Lt. Dietrich	III.		N2/2/45
KOLLER, Ofw. Herbert	II.	49	
KOLODZIE, Lt. Erich	III.		P13/10/44
KONIG, Uffz. Karl	III.		P15/10/44
KOPP, Uffz. Werner	IV.		P1/1/45
KORFGES, Ofw. Werner	I.		Z15/10/43
KORN, Uffz. Hans	I.		
KORTHEN, Uffz. Rudolf	III.		P24/6/44
KOSSMANN, Uffz. Friedrich	IV.		P14/1/45
KRANZ, Uffz. ?	I.		
KRARSCH, Oberfh. Franz	I.		
KRAUT, Maj. ?	štáb, II.		
KRAWACK, Uffz. Hans	IV.		P14/1/45
KREISEL, Fw. Karl	IV.		P29/12/44
KREMERS, Uffz. Willi	I.		N6/12/44
KRIEGEL, Lt. Gerhard	III.	28	N19/5/44

jméno a hodnost	jednotka	počet sestř.	osud
KROLL, Uffz. Gerhard	III.		
KROSCHINSKI, Lt. H.-J. (*)	I., III.	76	
KUHN, Uffz. Gerhard	III.		P12/6/44
KULKE, Uffz. Karl	I.		P1/2/43
KURZ, Uffz. Günther	IV.		P6/11/44
KUZAY, Uffz. Konrad	10.		N9/7/44
LAMPERT, Uffz. ?	10.(J)		
LANG, Hptm. Emil (*, ★)	III. a JG 26	173	P9/44
LANGE, Fw. Erich	IV.		P24/2/45
LANGE, Ofw. Erwin	III.		
LANGE, Maj. Heinz (*)	III. a JG 51	70	
LANGEM, Uffz. Kurt	IV.		N27/3/45
LANGER, Uffz. Günther	III.		P23/1/45
LAUTENSCHLAGER, Fw. Gerhard		31	P5/42
LECHMANN, Fw. Heinz	IV.		P14/1/45
LEHERT, Uffz. Horst	II.		P10/8/43
LEISTE, Lt. Hermann	?	29	P
LEITER, Uffz. Karl-Heinz	IV.		P3/9/43
LEOPOLD, Oblt. Fritz	IV.		P1/12/44
LEPSZY, Uffz. Heinz	III.		P8/8/44
LEWE, Uffz. Walter	II.		P15/12/44
LEYKAUF, Oblt. Erwin	III. a JG 26	33	
LICHA, Lt. Ludwig	II.		P8/6/44
LICHT, Uffz. Albrecht	II.		
LICHT, Gefr. Alfred	II.		
LIEBEZEIT, Uffz. Gerhard	IV.		P23/9/44
LIGNITZ, Hptm. Arnold	III. a JG 51	25	P9/41
LINKE, Fw. Hebertus	I.		
LOBER, Uffz. Fritz	10.(J)		N3/4/43
LOHMANN, Lt. Werner	II.		N26/5/43
LOOS, Oblt. Gerhard (*)	I., II.	92	P6/3/44
LUCHAU, Lt. Karl-Heinz	II.		
LUCKE, Fw. Gebhard	IV.		P6/9/43
LUCKSCHEITER, Lt. Gunter	IV.		
LUDE, Ofw. Eugen	IV.		P25/12/44
LUER, Uffz. Friedrich	IV.		
LUER, Fw. Fritz	II.	19	
LÜNEBERG, Fw. Artur	II.		P14/7/44
LUTZ, Uffz. Karl	I.		N29/3/44
MACK, Uffz. Wolf	II.		P21/7/44
MADER, Obstlt. Anton (*)	? a JG 76, JG 2, JG 11, JG 77	86	
MAI, Uffz. Hans	IV.		N25/12/44
MAI, Lt. Wilhelm	IV.		P14/9/43
MALISCHWESKI, Lt. Bernard	štáb		P12/10/40
MAHLAU, Ofw. Erich	II.		P23/12/44
MANGEL, Fw. Hugo	III.		
MANNLEIN, Uffz. Hans	III.		

jméno a hodnost	jednotka	počet sestř.	osud
MANSTEIN, Lt. Erich	IV.		P22/3/45
MARKE, Uffz. Fritz	III.		Z30/9/40
MARQUADT, Ofw. Erich	III.		
MARX, Uffz. Friedel	I.		
MARZ, Fw. Heinz	IV.		P5/12/44
MATRTENS, Lt. Rudolf	I.		N13/7/43
MATTMÜLLER, Gefr. Erich	IV.		P23/10/44
MATUSCHKA, Oblt. Siegfried	I., II.	29	P4/43
MAUL, Gefr. Karl	I.		P9/12/43
MAUL, Oblt. Werner	III.		N2/2/45
MEINIECKE, Uffz. Gerhard	I.		P10/10/44
MEIS, Fw. Helmut	I.		P4/8/43
MEISENER, Ofw. Klaus	IV., III.		P11/2/45
MEISSING, Uffz. Otto	III.		P18/1/45
MEITZKE, Lt. Ulrich	III.		N3/2/45
MERTGEN, Uffz. Karl	III.		P7/7/44
METTIG, Maj. Martin	štáb		
MEYER, Oblt. Walter	? a JG 26	18	P1/43
MICHALEK, Maj. Georg (*)	I.	59	
MIEZALA, Fw. Walter	II., IV.		N21/9/44
MIGGE, Uffz. Werner	III.		P27/7/44
MISCHKE, Uffz. Reinhard	III.		N25/7/44
MISSNER, Ofw. Helmut (*)	I.	82	P9/44
MUDERS, Fw. ?	IV.		
MUHLEISEN, Fh. Otto	II.		
MÜLLER, Ogefr. Arthur	III.		P4/2/45
MÜLLER, Ofw. Siegfried	III.	33	
MÜLLER, Fw. Wilhelm	III.		
MÜLLER, Ofw. Xavier	II.	47	P27/8/43
MÜLLER-RIENSBURG, Hptm. ? von	?		
MÜLLER-WELT, Uffz. Herbert	IV.		N27/12/44
MUNDERLOH, Ofw. Georg	II.	20	
MÜNSTER, Ogefr. Siegfried	IV.		P21/2/45
MUTHERICH, Oblt. Hubert	II. a JG 77, JG 51	43	P9/41
MUTKE, Uffz. Gerhard	IV.		P6/12/44
NEERSON, Fw. Gerhard	IV.		P29/12/44
NIEDERMAIER, Uffz. ?	III.		P15/8/40
NIBEL, Lt. Theo	IV.		Z1/1/45
NIKOLEIT, Uffz. Heinz	I.		P16/3/43
NITSCH, Uffz. Erwin	I.		P18/10/43
NOAK, Uffz. Bruno	IV.		P29/9/44
NOWOTNY, Maj. Walter (*, †, ✕, ♦)	I., III., I. a ♥	258	P8/11/44
OBERNITZ, Ofhr. Hans-Viet von	II.		
OHL, Uffz. Hans Joachim	II.		N11/8/44
OHLENSCHLAGER, Uffz. Gerhard	IV.		N1/1/45
OHLER, Lt. Karl von	IV.		N14/7/44
OLSEN, Lt. Kurt	IV.		
OHLSTEN, Lt. Kurt		54	

jméno a hodnost	jednotka	počet sestř.	osud
OSTERMANN, Oblt. M. H. (*, †, ✕, ♦)	II., III., I. a ZG 1	102	P8/42
PABLER, Uffz. Kurt	I.		P10/10/43
PATZAK, Oblt. Rudolf	III.	15	P2/44
PAUL, Gefr. Walter	II.		
PAUSINGER, Ofw. Paul	IV.	26	P4/8/43
PEELE, Uffz. Friedel	IV.		P22/3/45
PESCHKE, Ogefr. Manfred	III.		
PETERS, Ofw. Willi	III.		
PFEIFFER, Uffz. Norbert	IV.		P3/11/43
PHILIPP, Obsltn Hans (*, †, ✕)	II., I. a JG 26, JG 1	206	P10/43
PHILIPP, Ofw. Wilhelm (*)	I., IV. a JG 26	81	
PICHON-KALAU, Hptm. Werner	? a JG 51	21	
PLAFFE, Fw. Walter	I.		N17/6/44
POHS, Oblt. Josef (*)	II. a JG 76	43	P12/43
POSEMANN, Uffz. Willi	IV.		P26/12/44
POSTGERS, Lt. Hans	I.		P26/8/43
POTT, Uffz. Franz	I.		P24/9/44
PRAGER, Lt. Hans	III. a JG 26	32	
PRAUSE, Oberfh. Alfons	II.		P3/9/44
PRESCHNITZ, Uffz. Stefan	II.		P27/10/44
PREUPGER, Fw. Helmut	IV.		N6/8/44
PROSKE, Fw. Gerhard	I.	27	Z30/1/44
PRUESS, Fh. Dietrich	III.		
QUARDA, Fh. Sepp	?	52	
QUECK, Uffz. Herbert	IV.		P27/2/43
RADEMACHER, Lt. Rudolf (*)	I. a JG 1, JG 7	126	
RADTKE, Oblt. Helmut	IV.		P14/1/45
RAPKE, Uffz. Hermann	IV.		
RASCHKE, Oberfh. Günther	I.		P18/11/44
RATZ, Fw. Paul	II.		N19/7/43
RATZLAFF, Lt. Jurgen	III., IV.		N1/1/45
RAUPACH, Ofw. Richard	? a JG 7	23	
RAUSMAYER, Lt. Hans	IV.		N20/9/44
RAUSCH, Uffz. Günther	I.		P25/8/44
REICHARDT, Uffz. Emil	III.		P29/12/44
REINHARDT, Fw. Hans-Günther	?	44	P10/43
REITER, Oberfh. Erich	III.		N7/6/44
RESCH, Lt. Karl	IV.		P14/1/45
RICHTER, Ofw. Ernst	III.?	20	
RICHTER, Uffz. Karl	II.		P22/8/43
RITTER, Uffz. Rudi	IV.		N3/8/43
RITZEL, Oblt. ?	I.		N8/10/44
ROCHAN, Uffz. Günther	4.(J)		N3/12/43
ROSENTHAL, Uffz. Friedrich	II.		P22/9/43
ROSSMANN, Uffz. Friedrich	IV.		
ROTH, Oblt. Hans	II.		Z30/8/40
RUBEN, Ofw. Karl	II.		P17/11/43

jméno a hodnost	jednotka	počet sestř.	osud
RUDORFFER, Maj. Erich (*, †, ☞)	II. a JG 2, JG 7	222	
RUPP, Lt. Friedrich (*)	III.	52	P5/43
RUPP, Uffz. Werner	IV.		P29/12/44
SABLATNIG, Gefr. Karl	IV.		
SANZENBACHER, Uffz. Rudolf	I.		
SATTIG, Hptm. Karl (*)	II.	53	P8/42
SCHALKELBERG, Ogefr. Alfred	III.		
SCHELCHER, Oblt. Ekkehard	III.		P2/9/40
SCHEEL, Lt. Günther (*)	I.	71	P16/7/43
SCHELNEST, Fj Fw. Otto	IV.		P17/12/44
SCHIEBELER, Uffz. Kurt	? a JG 400, JG 7	6	
SCHILLING, Oblt. Wilhelm (*)	III. a JG 1	50	
SCHLAEF, Fw. Erich	III.		P23/7/44
SCHLECHT, Ofw. Willi	10 (J)		
SCHLEINHEGE, Lt. Hermann (*)	II., III. a JG 3	96	
SCHLIPKE, Uffz. Karl	III.		
SCHLOHMANN, Uffz. ?	II.		N1/8/44
SCHLUTER, Uffz. Werner	I.		P3/8/44
SCHMUSER, Fh. Hans-Joachim	III.		P29-12/44
SCHMEILDER, Uffz. Willi	II.		N21/9/44
SCHMIDT, Fw. Bruno	IV.		
SCHMIDT, Uffz. Dieter	IV.		
SCHNIDT, Uffz. Toni	?		
SCHMITT, Lt. Jan	I.		P29/1/44
SCHMIDT, ? Heinz	10.(J)		
SCHMOLLER-HALDY, Hptm. Hans	I.	14	
SCHMUDE, Lt. Karl-Heinz	? a JG 7	31	
SCHNAAAR, Fw. ?	I.		P15/8/40
SCHNEIKER, Uffz. Fred	IV.		
SCHNELL, Hptm. Siegfried (*, †)	III., IV. a JG 2	93	P2/44
SCHNORRER, Lt. Karl Rk	I. a JG 7	46	
SCHOLZ, Maj. Günther	? a JG 5	34	
SCHON, Oblt. Anton	III.		P27/9/40
SCHONERT, Fh. Erwin	IV.		N25/12/44
SCHONWALD, Uffz. Gunter	III.		
SCHONWALDT, Uffz. Gerhard	III.		
SCHOTTLE, Fw. Otto	I.		Z28/8/40
SCHRAPE, Fw. Siegfried	IV.		
SCHREINER, Oblt. Eugen	IV.		P29/12/44
SCHROER, Maj. Reinhard (*, †)	III. a JG 27, JG 3	114	
SCHRODER, Uffz. Alexander	III.		N6/7/43
SCHRODER, Uffz. Otto	I.		P16/9/44
SCHROTER, Uffz. Martin	IV.		P14/1/45
SCHULTEN, Oblt. Bernhard	?		P25/9/42
SCHULZ, Oberfh. Egon	IV.		P25/12/44
SCHULZ, Lt. Karl	I.		
SCHUSTER, Uffz. Gottfried	IV.		P3/9/43
SCHUSTER, Uffz. Martin	IV.		

jméno a hodnost	jednotka	počet sestř.	osud
SCHUTS, Uffz. Karl	III.		
SCHWARZ, Uffz. Eduard	IV.		P14/1/45
SCHWARZ, Gefr. Hans-Herbert	III.		
SCHWARZ, Uffz. Helmut	III.		
SCHWARZ, Uffz. Konrad	III.		P27/7/44
SCHWESER, Fw. Fritz	III.		Z9/10/40
SCHWITAL, Oberfh. Gerhard	IV.		N24/12/44
SCHYPEK, Oblt. Joachim	II.		Z25/10/40
SEEVERS, Lt. Albert	II.		P22/11/44
SEIBERT, Uffz. Adam	IV.		P29/12/44
SEIDENFUSS, Uffz. Oskar	III.		P14/2/45
SEIFER, Oblt. Heinz	IV.		P23/1/45
SEIFERT, Ofw. Heinz	IV.		P14/1/45
SEIFFERT, Oblt. Heinz	IV.		P13/1/45
SEIFRIED, Uffz. Willibald	III.		
SEILER, Maj. Reinhard (*, †)	I., III. a JG 104	109	
SENNER, Uffz. Wilhelm	III.		P20/6/44
SEUECHE, Uffz. Wilhelm	IV.		P26/11/44
SICHERT, Lt. Herbert	IV.		P18/12/44
SIEBE, Lt. Kurt	III.		
SIEGLER, Fw. Peter (*)	I.	49	P9/42
SINZ, Fw. Hermann	III.		
SLABON, F1 Roman	II.		P10/12/43
SPÄTE, Maj. Wolfgang (*, †)	II., IV. a JG 400, JG 7, JV 44	99	
SPICKERS, Ofw. Joachim	IV.		P23/1/45
SPRENGER, Uffz. Otto	I.		P17/11/43
SOSNER, Oblt. Heinz	IV.		P23/6/44
STABNER, Gefr. ?	III.		N12/8/40
STADELMANN, Uffz. Eugen	III.		
STAHLBERG, Fw. Georg	IV.		N9/3/45
STANGL, Oblt. Anton	II.		Z1/9/40
STANGLMAYR, Uffz. Heinz	II.		
STEINKAMP, Fh. Hans-Joachim	IV.		Z1/1/45
STERR, Oblt. Heinrich (*)	II., IV.	130	P11/44
STERR, Oblt. Heinz	IV.		P26/1/44
STEUERKAMP, Uffz. Hans-Joachim	I.		
STIRRINGHAUS, Uffz. Rudolf	I.		
STIX, Fw. Helmut	IV.		P21/11/44
STOBER, Fw. Kurt		36	
STOEBER, Uffz. Herbert	II.		P28/4/44
STOTZ, Oblt. Max (*, †)	II.	189	N19/8/43
STRAKHOF, Gefr. Hans-Herbert	IV.		P21/11/44
STRATEN, Fw. Reinhold von der	IV.		
STREHLOW, Fw. Friedrich	I.		P5/9/43
STREICHAN, Ofw.		25	
SWENTEBERG, Ofw. Alfred	III.		N17/7/44
SYROTH, Uffz. Seigfried	II.		

jméno a hodnost	jednotka	počet sestř.	osud
TAUCHEN, Lt. Alfred	III.		P8/6/44
TEGTMEIER, Lt. Fritz (*)	I. a JG 7	146	
TEUMER, Hptm. Alfred (*)	I., III., IV.	76	P10/44
TEZZELE, Uffz. Bruno	I.		P15/9/44
TANLGERMANN, Lt. Kurt	? a JG 52, JG 7	46	
THIELEN, Lt. Werner	III.		P12/6/44
THIES, Lt. Otto	4.(J)		N3/12/43
THOSS, Uffz. Gerhard	IV.		N1/1/45
THYBEN, Oblt.n Gerhard (*, *)	III. a JG 3	157	
TICHEL, Fw. Hans	III.,		
TIMPE, Oberfh. Werner	IV.		N17/12/44
TITTEL, Fw. Werner	III.		P23/2/45
TRAUTLOFT, Obst. Hannes (*)	štáb a JG 77, JG 51	57	
TSCHAFFON, Uffz. August	II.		
UCKER, Uffz. Walter Hermann	III.		P19/5/44
ULBRECHT, Uffz. Günther	III.		P13/3/45
ULTSCH, Hptm. Fritz	štáb/III.		P5/9/40
UNGAR, Fw. Fritz	III.		
UNGER, Fw. Martin	III.		N22/3/45
UNTERLERCHNER, Lt. Ossi	?	27	
VAART, Oblt. Albert	II.		
VENJAKOB, Uffz. Otto	III.	16	P23/6/44
VINCENT, Oblt. Otto	I.	45	P4/1/44
VOGELBACHER, Fw. Peter	IV.		P21/9/44
VOIGHT, Uffz. Ernst	III.		
VOIGHT, Ofw. Günther	IV.		P31/12/44
VOLKMAR, Lt. Werner Gustav	III.		
VOLLATH, Hptm.	?		
WAGNER, Uffz. Hans	III.		P14/1/45
WAGNER, Lt. ?	II.		Z25/10/40
WALDE, Uffz. Paul	I.		P7/7/44
WALTER, Uffz. Rudolf	IV.		
WANDEL, Hptm. Joachim (*)	II.	75	P10/42
WEFERS, Ofw. Heinrich	?	52	P?
WEGNER, Uffz. Hans	III.		
WEIDLINGER, Uffz. Hans	III.		P22/3/45
WEINBERGMAYER, Uffz. Hans	II.		N1/8/44
WEISS, Hptm. Robert (*, *)	I., III. a JG 26	121	P29/12/44
WELSCH, Fw. Hugo	I.		N9/10/44
WELZEL, Lt. Hans-Werner	II.		
WERMTER, Gefr. Adolf	I.		
WERNICKE, Lt. Heinz (*)	I.		P6/3/45
WERNITZ, Ulrich (*)	I.	101	
WERNITZ, Ulrich Rk	I.		
WESTEDT, Fw. Gustav	IV.		P22/1/45
WETTSTEIN, Hptm. Hellmut	II.	34	
WICHMANN, Lt. Fritz	I.		P25/8/43

jméno a hodnost	jednotka	počet sestř.	osud
WIEDEN, Uffz. Gerhard	III.		
WILLMANN, Lt. Kurt	II.		P14/7/43
WINDISCH, Uffz. ?	I.		
WINKLER, Uffz. Heinz	IV.		P17/12/44
WINTERER, Hptm.	?		
WITT, Oblt. ?	I.		N4/9/40
WITT, Uffz. Werner	I.		P25/7/44
WOHNERT, Lt. Ulrich (*)	I., II.	86	
WOLF, Lt. Albin (*, *)	II.	144	P2/4/44
WRIGGE, Uffz. Rudolf	I.		P6/7/44
WUBBE, Uffz. Heinrich	I.		P26/10/44
WUBKE, Hptm. Waldemar	III. a JV 44	15	
ZANDER, Fw. Fritz		31	
ZAPFL, Ogefr. Johann	I.		
ZEIDLER, Uffz. Georg	I.		P19/9/44
ZEMKE, Uffz. Egon	I.		
ZESSIN, Uffz. Günther	IV.		
ZIEGLER, Lt. R	II.		Z30/8/40
ZILLING, Oberfh. Günther	III.		N1/8/44
ZIMMERMANN, Uffz. Arno	III.		Z27/10/40
ZIMMERMANN, Fw. Konstantin	IV.		
ZOCH, Uffz. Günther	I.		P23/9/44
ZOGBAUM, Ogefr. Otto	III.		N14/2/45
ZURN, Lt. Helmut	I.		N5/7/43
ZWEIGART, Oblt. Eugen-Ludwig (*)	štáb, III.	69	P8/6/44

* - Rytířský kříž

* - dubové ratolesti

∞ - meče

♦ - brilianty

N - neznámý

P - padl

Z - zajat

štáb - příslušník štábní letky

♥ - Kommando Nowotny

Poznamenávám, že mnoho pilotů z předcházejícího dodatku je zaznamenáno, že patří ke IV. skupině; je to proto, že čísla letek vyšší než devět patřila do stavu IV. skupiny. Je to velmi výhodné, protože čísla letek jsou často neznámá a následkem toho není jasné, u které skupiny sloužili jednotliví piloti. Kterýkoliv čtenář, který může doplnit tento seznam pilotů a počty sestřelů dosažené některými piloty, je takto zdvořile žádán, aby se přes vydavatele spojil s autorem publikace.

Obsah

Předmluva	5
I. VYBUDOVÁNÍ LETECTVA PRO BLESKOVOU VÁLKU	9
Počátek byl na Iberském poloostrově	10
Počátky	12
Let do východní Marky	14
<i>Sitzkrieg</i>	17
Bitva o Francii	19
II. FRONTA NA POBŘEŽÍ KANÁLU	29
III. BALKÁNSKÉ NEDOROZUMĚNÍ	49
Nová válečná fronta	53
IV. BARBAROSSA	60
Reakce Rusů	64
Odloučení ve Finsku	70
Změny ve velení	71
V. ZÁPADNÍ FRONTA	73
1944 – rok pohromy	80
VI. DLOUHÝ ÚSTUP	90
Léto 1943 Kursk	92
Vyprovození Nowotnyho	97
Finsko	98

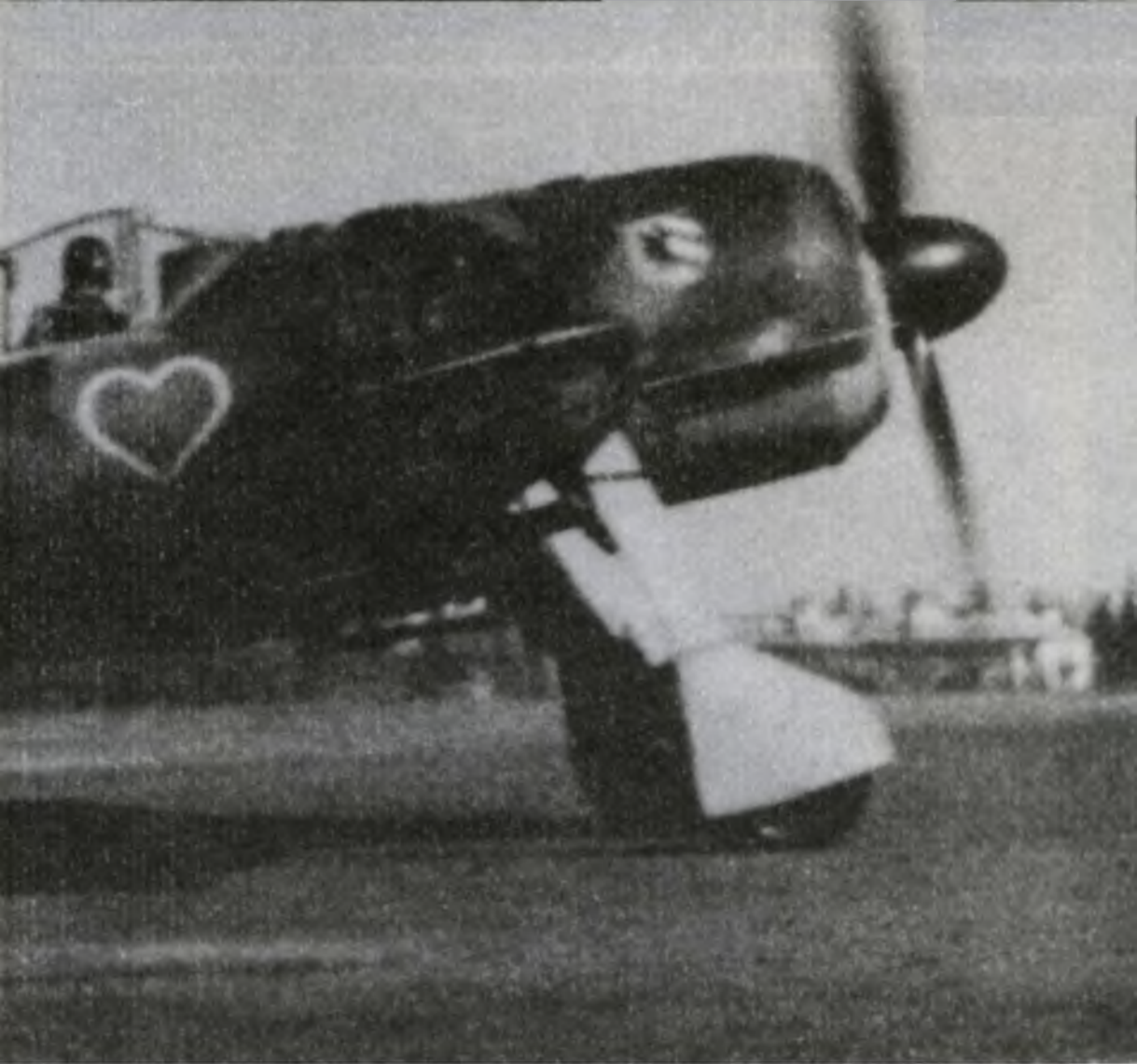
VII. PROUDOVÝ VELITEL	
Přechodný vzrůst	111
Nešťastné vánoce	114
VIII. <i>BODENPLATTE</i>	120
Klid před bouří	126
Esa na proudových letounech.....	128
IX. RUDÝ PŘÍLIV	131
Letní ofenziva	133
Nízká přednost	135
Hořký konec.....	138
DODATEK 1	144
Denní běh.....	144
Pozemní personál	147
DODATEK 2	150
Německý hodnostní ekvivalent	150
DODATEK 3	151
Přehled pilotů JG-54 ztracených během bitvy o Británii	151
DODATEK 4	152
Piloti JG 54	152

Ilustrace na obálce Vlastimil Suchý
Znaky Vladimír Widtman
Grafická úprava Martin Zhouf
Překlad František Sázel
Odpovědný redaktor Jiří Chodil
Sazba MPN

Vydalo Nakladatelství MUSTANG s.r.o.
jako svou 70. publikaci
(edice PILOT, svazek 23.)
Plzeň 1995, vydání 1.
Náklad 9 000 výtisků
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

Prodejní cena včetně DPH 139 Kč







Tato publikace je koncipována jako kronika, která pojednává o „Zelených srdcích“ od jejich založení v roce 1939 až do dnů posledních bojů na jaře 1945. Popisuje jednotlivé akce a celou dlouhou cestu lemovanou úspěchy i pády až do hořkého konce v roce 1945.

