

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Luftwaffe v bitvě o Británii

Pavel Vokáč

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd

Studijní program Historické vědy

Studijní obor Obecné dějiny

Bakalářská práce

Luftwaffe v bitvě o Británii

Pavel Vokáč

Vedoucí práce:

PhDr. Lukáš Novotný, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2016

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2016

.....

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu své bakalářské práce
PhDr. Lukáši Novotnému, Ph.D. za jeho pomoc a rady, které mi poskytl
při jejím zpracování.

Obsah

1. ÚVOD.....	1
2. Bitva o Británii.....	3
2.1 Zrod Seelöwe.....	3
2.2 Počátky bojů.....	5
2.3 Adlerangriff - Útok Orla.....	8
2.4 Vývoj po Adlerangriff	12
2.5 Útok na Londýn	17
2.6 Poslední fáze bitvy	19
3. Stroje	22
3.1 Hawker Hurricane Mk.I	22
3.2 Boulton Paul P.82 Defiant	23
3.3 Supermarine Spitfire Mk. I a II	23
3.4 Messerschmitt Bf 109	24
3.5 Messerschmitt Bf 110C „Zerstörer“	24
3.6 Heinkel He 111 H-3	25
3.7 Junkers Ju 87 „Stuka“	26
3.8 Junkers Ju 88	26
3.9 Dornier Do 17.....	27
4. Letecká esa	27
4.1 Adolf Galland.....	27
4.2 Werner „VATI“ Mölders	31
Závěr.....	35
Seznam zkratk	37
Seznam literatury	38
Internetové články	39
Resumé.....	40
Obrazové přílohy:.....	41

1. ÚVOD

Jako téma mé bakalářské práce jsem si vybral Luftwaffe v Bitvě o Británii. Tato bitva z léta roku 1940 je bezpochyby jednou z nejdůležitějších událostí druhé světové války. V této bitvě došlo ke střetu dvou světových velmocí, kdy Británie bojovala ze všech sil o své přežití na poli dějin a Německo pokračovalo ve svém podmaňování celé Evropy. Nově vzniklá říše zaútočila v létě 1940 na Británii. A právě Luftwaffe hrála rozhodující roli na úspěšném provedení příprav na vyloďení u anglických břehů. Jejím hlavním úkolem bylo vydobýt vzdušnou převahu nad Británií.

Důvodem, proč jsem si vybral toto téma je můj dlouholetý osobní zájem o druhou světovou válku a to především o dění na západní frontě. Cíl práce je, co nejvíce přiblížit jednotlivé bojové akce Luftwaffe a rozebrat použitou strategii jednotlivých období této bitvy. Dále se zabývat chybami, které Německo v této bitvě udělalo a seznámit s významnými piloty a jejich stroji. Práce by měla přinést i širší pohled na fungování celé Luftwaffe, na vztahy mezi jednotlivými představiteli vysokého velení.

Práce je strukturovaná do tří hlavních kapitol. V první kapitole autor rozebírá samotnou bitvu. Je zde popsán vývoj bitvy od jejího začátku až po její konec. Celá kapitola je rozdělena na jednotlivé podkapitoly, kdy každá z podkapitol představuje jednu fázi celé bitvy. Druhá kapitola této práce je věnována letadlům použitých v tomto konfliktu. Autor vybral nejdůležitější stroje obou zúčastněných armád a v krátkém popisu zohlednil jejich přednosti a slabiny. Každému letounu v této kapitole je věnována jedna podkapitola. Ve třetí kapitole autor uvádí dva z německých pilotů, kteří se aktivně zapojili do bitvy o Británii.

Mezi mé stěžejní autory patří Stephen Bungy a jeho kniha „Nejnebezpečnější nepřítel, Historie bitvy o Británii“. Autor této knihy přináší důkladný rozbor událostí a faktorů, které ovlivňovaly celou bitvu. Poukazuje na chyby a úspěchy jednotlivých stran, dále se zabývá některými překvapivými skutečnostmi. Vyvrací někdy až romantické představy o obětavých britských pilotech a spíše se soustřeďuje na chod a funkci Luftwaffe. Dokládá význam chyb, kterých se velení Luftwaffe dopustilo během bitvy.

Dalším ze stěžejních děl je kniha od Janusze Piekalkiewicze, „Letecká válka 1939–1945“. Autor se v knize zabývá vývojem letectva a leteckých bitev od roku 1939. Od napadení Polska nacistickým Německem, až po svržení dvou atomových bomb na japonská města Nagasaki a Hirošima. Kniha obsahuje dobové citace, výstřižky z novin, mapy, hlášení a fotografie. Mimo obecná známá fakta přináší i řadu kuloárových informací blíže specifikující jednotlivé bitvy a fakta.

Další z důležitých knih, která mi pomohla k zpracování mé práce, byla kniha přímo od pilota Luftwaffe, Adolfa Gallanda s názvem „První a poslední“. Jedná se o autobiografické dílo pojednávající o celém životě autora. Tento muž se proslavil díky svým jedinečným bojovým a leteckým schopnostem, které právě prokázal během druhé světové války a to především na západní frontě. Autor, díky své vysoké hodnosti získané během války, se v knize zabývá nejen vlastními vzpomínkami z války, ale také kritikou a názory na nacistické Německo a jeho ideologii.

Dále mezi mé stěžejní autory patří David Irving a jeho kniha „Luftwaffe, vzestup a pád“. Tato kniha anglického historika přináší úplný obraz zrodu a fungování Luftwaffe. Autor v knize zpracoval i život jednoho z předních maršálů Erharda Milcha. Životopis tohoto důležitého maršála je zakomponován do historie neméně důležité vojenské složky tehdejšího Německa. Autor uvádí spoustu zajímavých faktů ze vztahů mezi jednotlivými představiteli nejvyššího velení a dále poukazuje i na zajímavé historické okamžiky.

Při zpracování materiálů autor využil chronologické metody, protože jednotlivá studovaná data jsou popisovaná v jasně daném časovém pořadí. Jako další metoda byla autorem použita metoda komparativní. Autor porovnává jednotlivé názory různých autorů, ať už se jedná o faktografická data nebo číselné údaje ztrát, či sestřelených letadel. Obsah celé práce je založen především na sekundárních pramenech, tedy na odborné literatuře a jiných odborných studiích zaměřených na tuto problematiku.

2. Bitva o Británii

2.1 Zrod Seelöwe

Dne 5. května 1940 byla evakuována expediční vojska z Dunkerque. Tato evakuace proběhla tak rychle, že za sebou expediční síly nechaly: „2 472 děl a 63 879 nákladních automobilů.“¹ Po tomto úspěchu Göring uspořádal schůzi svých generálů. Porada se konala v obrněném vlaku nedaleko Dunkerque. Pozváni byli Albert Kesselring, velitel 2. letecké armády, Hugo Sperrle, velitel 3. letecké armády, Hans-Jurgen Stumpff, velitel 5. letecké armády, Erhard Milch a Hans Jeschonek. Na této poradě se probíraly další kroky proti Británii. Göring byl spokojený po výsledku u Dunkerque. Naopak Erhard Milch na této poradě pronesl: „Rozhodně radím, aby se všechny síly Luftwaffe okamžitě přesunuly nad průliv. Invaze do Velké Británie by měla začít bez meškání... Varuji Vás, pane polní maršále, že jestli dáte Angličanům tři nebo čtyři týdny, pak doplní ztráty a bude příliš pozdě.“² Milchovi se dokonce podařilo Göringa přesvědčit o nutnosti podniknout okamžitý útok. Během několika hodin připravili plán útoku na Británii, plán představil Göring hned druhý den Hitlerovi a čekal, že útok začne okamžitě. Hitler zamítl plán útoku a věřil, že se Britové vzdají, očekával přijetí jeho podmínek kapitulace, které připravoval a nechtěl podnikat nic proti Anglii. Po přijetí mírových podmínek 22. června 1940 se Francie vzdala. Aktivita německé armády začala stagnovat. To však neplatilo pro Luftwaffe, která i přes rozkaz neprovádět žádné útoky na Anglii věnovala svůj čas přemístění 2. a 3. letecké armády. Druhá letecká armáda se přesunula z Nizozemí a Belgie blíže k průplavu. Jak líčí Galland: „Moje grupa III. JG 26 byla umístěna na dobře maskovaném letišti u Guines.“³ 3. armáda se přesunula na francouzská letiště do prostoru Cherbourgu a Le Havru odkud mohla dosáhnout do Anglie do 20 minut.⁴

¹ LORD, Walter, *Dunkerský zázrak*, Praha 1987, s. 285.

² MOSLEY, Leonard, *Bitva o Británii*, Praha 2001 s. 19.

³ GALLAND, Adolf, *První a poslední*, Praha 1994, s. 47.

⁴ WEBB, Edwin, DUNCAN, John, *Blitz over Britain*, Kent 1990, s. 20–23.

I přes Hitlerův zákaz provádět velké operace proti Anglii podnikala Luftwaffe sporadické a většinou noční nálety na samostatné cíle jako letiště a průmyslové závody na jihu a východě. Tyto útoky sloužily spíš jako cvičné lety, aby si Anglie uvědomovala přítomnost a sílu Německa. Německé stíhačky během dne „provokovaly“ piloty RAF, aby si vyzkoušely jejich schopnosti a temperament. Dále se nad Anglií objevovala průzkumná letadla. Hitler pomalu začal pochybovat o kapitulaci Anglie. A protože na jaře roku 1941 chtěl uskutečnit tažení na Sovětský svaz, uvědomoval si důležitost porážky Anglie. Tak 16. června vydal tajný rozkaz: „*Protože Anglie navzdory beznadějně vojenské situaci neukazuje žádné známky návratu k rozumu, rozhodl jsem se připravit vylodovací operaci a bude-li to nutné, provést ji.*“⁵ Krycí název této operace byl Seelöwe (Mořský Lvoun). Tento název vymýšlel Alfred Jodl, náčelník štábu vrchního velitelství Wehrmachtu. Byl zodpovědný za přidělování krycích názvů, ale nebyl příliš nápavitý, tak jeho názvy odpovídaly charakteru daných akcí. Tato akce byla oproti Göringovu a Milchovu původnímu plánu daleko impozantnější. Počítala s 250 000 vojáky a vytvoření 320 kilometrové fronty. Ta měla být od Ramsgatu, až do zálivu Lyme. Body vylodění byly Brighton, Folkestone, Pevensey a další méně významná místa v Anglii. Většina útočících oddílů měla být přepravena na lodích přes kanály. Oddíly měly přistávat ve třech vlnách a postupovat dále do vnitrozemí. Během první fáze měl být Londýn odříznut od zbytku země.⁶

Aby se Seelöwe mohla uskutečnit, musela Luftwaffe získat naprostou převahu ve vzduchu. Velkým odpůrcem této akce byl vrchní velitel německého válečného námořnictva Erich Raeder. Měl obavy z velkých ztrát, které německé námořnictvo utrpělo v Norsku. Daleko více ho ovšem děsilo, že strategové popisují překonání La Manche jako další řeky. Neuvědomovali si ovšem, že Visla měla jen 800 metrů, Rýn sice 1200 metrů, ale to nebylo nic proti 40 kilometrů širokému kanálu, kde se vyskytují mořské proudy a vysoké vlny. Uvědomoval si také, že německá armáda na takové akce není cvičená a nemá ani dostatečný počet transportních lodí. „*Němci tedy neměli čím krýt případnou vylodovací operaci přes kanál La Manche: chyběla jim těžká plavidla, postrádali lehké čluny. Vzhledem k nedostatku doprovodných plavidel by celý Lvoun představoval nadmíru riskantní podnik.*“⁷ Dále také věděl, že nemá prostředky pro zásobování fronty o délce 320 kilometrů. Sám popisuje úlevu, která se dostavila, když

⁵ HOYT, Edwin, *Andělé smrti*, Plzeň 1996, s. 104.

⁶ JULLIAN, Marcel, *Bitva o Británii*, Praha 2007, s. 25–46.

⁷ MURRAY, Williamson, *Strategie pro porážku. Luftwaffe 1933–1945*, Praha 1999, s. 46.

se dozvěděl, že Göring a jeho Luftwaffe musí nejdříve porazit RAF. Hitler ale stále nebyl připraven zahájit operaci. Rozhodl se dát Velké Británii poslední šanci. Dne 19. června 1940 svolal členy Říšského sněmu do Krollovy opery. Hitler zde ve svém projevu pronesl: „*Považuji za svou povinnost vyzvat především Velkou Británii, aby projevila rozum a dobrou vůli. Domnívám se, že situace mi dovoluje vystoupit s touto výzvou, protože nepromlouvám jako poražený žadonící o milost, ale jako vítěz, který se odvolává k rozumu. Opravdu nevidím důvod, kvůli němuž by měla tato válka trvat déle.*“⁸ Dále během tohoto projevu byl Hermann Göring povýšen do hodnosti říšského maršála Velkoněmecké říše, dále jmenoval Milcha, Kesserlinga a Sperrleho polními maršály. Německé bombardéry vyrazily 2. srpna 1940 nad Anglii a shazovaly letáky s přeloženým projevem Hitlera.⁹

Hitler dostal odpověď od novináře Seftona Delmera: „*Dovolte, ať řeknu, co si tady, ve Velké Británii, myslíme o výzvě, s níž se vám zachtělo se dovolávat našeho zdravého rozumu. Herr Führer, pane říšský kancléři, odmítáme ji a strčte si ji do vaší špinavé držky.*“¹⁰ Hermann Göring 6. srpna 1940 svolal konferenci v Carinhallu. Pozval nejlepší velitele Luftwaffe včetně Sperrleho, Kesserlinga a Milcha. Prohlásil, že od teď budou útoky na RAF zesilovat až do úplného zničení. Začátek operace, která nesla název Adlertag (Den Orla) a měla zničit RAF byl stanoven na 10. srpna. Göring se zařekl, že RAF bude zničena do 15. září, tedy do zahájení Seelöwe. Dále také pronesl, že si myslí, že na to má Luftwaffe dost času a tak očekává zničení RAF ještě před slibovaným 15. zářím. Göring mluvil o bitvě s Anglií jako o věci budoucnosti, ale v době, kdy probíhala tato konference, útočily Stuky na konvoje v kanálu.¹¹

2.2 Počátky bojů

Během července roku 1940 se střety mezi RAF a Luftwaffe nad kanálem La Manche stále stupňovaly. Z počátku měla Luftwaffe jasně navrch. Němci disponovali řadou již zkušených pilotů, kteří létali už ve Španělské válce nebo při Blitzkriegu proti polským a francouzským letcům. Adolf Galland, velitel III. skupiny JG 26 a veterán z legie Condor, popsali podstatu britských problémů: „*Základním principem vzdušného boje je to, aby člověk upozoroval soupeře jako první. Jako lovec, který se opatrně přibližuje ke kořisti a nepozorovaně zaujímá tu nejvýhodnější pozici pro střelbu, musí stíhač na*

⁸ MOSLEY, s. 27.

⁹ GROEHLER, Olaf, *Letecká válka 1939–1945*, Praha 1981, s. 32–39.

¹⁰ MOSLEY, s. 27.

¹¹ Tamtéž, s. 22–24.

*začátku střetu odhalit nepřítele co nejdříve, aby díky tomu zaujal lepší pozici k útoku.*¹² Právě zde byla strategie Luftwaffe daleko dál než RAF. Letky Luftwaffe hlídaly a hledaly nepřítele v různých výškách. Piloti si nechávali velké rozestupy mezi sebou. To umožňovalo velkou manévrovatelnost při případném útoku. Piloti se mohli soustředit na vyhledávání nepřítele a nemuseli dávat pozor, jestli se nesrazí se svým kolegou. To vše neumožňovala semknutá sestava letců RAF.¹³

Kvůli této situaci RAF utrpěla v prvních střetech výrazně větší ztráty než Luftwaffe. Od 10. července do 20. července Luftwaffe sestřelila 50 stíhaček RAF. Sama ztratila 92 strojů, ale z toho jen 28 Bf 109. Celá tato část července byla vyplněná útoky na lodě pokoušející se proplout Doverským průlivem s potravinami a vybavením. Na tyto konvoje útočily Stuky. Britské Spitfiry a Hurricany, snažící se chránit konvoje, se často stávaly terčem Bf 109. Ty z vysoké výšky napadaly letadla RAF, která se plně věnovala sestřelování Stuk. Hlavním úkolem německých stíhačů byla likvidace britských stíhačů. Pro získání času nad kanálem vysílala Luftwaffe letky Bf 110, pro svoji malou pohyblivost se stávaly lehkým cílem pro anglické letce. Bránící se letky Bf 110 vytvářely ve vzduchu kruhy, kdy každý letoun v kruhu byl schopen bránit stroj před sebou dopředu střílejícími zbraněmi. Jejich taktika připomínala jistým stylem Búrské kruhové formace proti nabíhajícím Zulům v Jižní Africe. Bohužel při vytvoření kruhu musely rezignovat na úkol chránit bombardéry. Velikost tohoto kruhu musela být v průměru kolem 1,5 km. Také se nemusel vázat nad jedno místo, ale zvětšením poloměru zatáčky se mohl pohybovat. Díky tomu se tato formace stávala nezanedbatelnou pro piloty RAF. Ti se postupem času naučili v této kruhové obraně sestřelovat někdy dvě až tři letadla zároveň.¹⁴ Pro piloty Luftwaffe byly snadnou kořistí Defianty. Tento stíhací letoun RAF neměl kulometry směřované dopředu, ale pouze zadní střeliště. Ve chvíli, kdy to němečtí piloti zjistili, skončila bojeschopnost Defiantů. Dne 19. července potkalo 12 Defiantů letících z Hawkingu letku 20 Bf 109 z III/JG 51.¹⁵ Ihned po útoku bylo sestřeleno 6 Defiantů. Další doletěl do Doveru, kde shořel a zbylé letouny ochránily Hurricany z 11. perutě.¹⁶

¹² GALLAND, s. 52.

¹³ SPICK, Mike, *Stíhací esa Luftwaffe*, Brno 1999, s. 54–60.

¹⁴ Tamtéž, s. 56.

¹⁵ Tamtéž, s. 57.

¹⁶ BUNGAY, Stephen, *Nejnebezpečnější nepřítel*, Plzeň 2007, s. 162–174.

V této době byly pro pilota Bf 109 běžné až tři lety denně a pro piloty Ju 87 Stuka dva. Dne 24. července se do bitvy zapojil Adolf Galland a společně s JG 26 stál v čele třetí skupiny. Odborníci z rozvědky hlásili Göringovi, že RAF musí do boje vrhat všechny své stroje. Díky těmto informacím se vrchní velitel Luftwaffe rozhodl ještě zintenzivnit taktiku lákání. Tato taktika spočívala ve vylákání anglických letadel co nejbliže k pobřeží Francie, kde na ně čekaly další Bf 109. Adolf Galland propracoval svojí metodu lákání tak, že se mu dařilo vylákat i ty nejlepší piloty a přimět je k nerozumným akcím. Galland sám přelétával na druhou stranu průlivu, po spatření nepřítele se přiblížil, ale držel se mimo dostřel. Čekal, dokud se jeden z Angličanů neodpojí z formace a půjde po něm. V tom momentu se Galland obrátil k Francii a snažil se letět co nejtěsněji na hranici dostřelu a vysílačkou se domlouval se svými nováčky, kteří následně útočili na nic netušícího pilota RAF. Sám Galland vzpomíná: „V mnoha případech Angličan nedokázal odolat pokušení. Zřejmě se domníval, že ho nevidím, a proto se mu nepokouším ztratit. Letěl za mnou s nadějí na snadnou kořist a narážel na mé chlapce.“¹⁷ Později velitel stíhacího letectva Hugh Downing zakázal svým pilotům reagovat na lákání a vydal rozkaz zakazující letět dál, než by se dalo doklouzat zpátky do Anglie.¹⁸

Velikou výhodou byl pro Anglii její radarový systém. Tento systém byl nazván Chain Home (Domácí řetěz) zkratka byla CH. V roce 1940 byl doplněn sítí Chain Home Low (Nízký domácí řetěz). CHL sledoval letadla v nižších výškách. Tento systém dokázal odhadnout vzdálenost cíle, kurz a velikost náletu. Problémovým faktorem byla výška. Ta se určovala pomocí přepínání jednotlivých antén. Radarové stanice byly nasměrovány od Britských ostrovů. Při překonání jeho hranic byli na pevnině připraveni pozemní pozorovatelé. V roce 1940 bylo na území Británie 30 000 pozorovatelů přiřazených do 50 pozorovacích stanovišť po 31 skupinách. Každé stanoviště mělo svojí telefonní linku na svoji skupinu a ta byla spojená s centrálou pozorovatelů.¹⁹

¹⁷ MOSLEY, s. 93.

¹⁸ SPICK, s. 54–60.

¹⁹ BUNGAY, s. 69–84.

Luftwaffe se pokoušela tento systém oklamat posíláním letadel, která prováděla zastírací manévry. Věděli, že tím dostanou anglické perutě okamžitě do vzduchu. V momentě, kdy přiletěly Spitfiry a Hurricany, dostala první skupina rozkaz se stáhnout a na stíhačky RAF zaútočila další skupina Bf 109. Ke konci července nahlásila rozvědka tak vysoké sestřely, že Göring věřil ve vítězství v první fázi bitvy o Anglii. RAF koncem měsíce disponovala 496 letouny, které se podařilo během jednoho měsíce vyrobit. Göring svoji statistiku předložil Hitlerovi a ten na jejím základě vydal 1. srpna směrnicí č. 17, která sdělovala: „...k vytvoření podmínek pro definitivní porážku Anglie budou zahájeny následující akce: Luftwaffe by měla jednou provždy zničit RAF a britskou leteckou obranu. Zaútočit nejen proti leteckým základnám, zásobovacímu systému, leteckému průmyslu a také proti závodům, které vyrábějí díly pro vybavení letadel. Až bude tohoto cíle dosaženo, mají být zničeny všechny přístavy na jižním pobřeží Velké Británie s výjimkou těch, které byly určeny k využití německými výsadkovými silami. Luftwaffe má provést tyto úkoly bleskově a má také povinnost ponechat si odpovídající, plně bojeschopné síly ke krytí samotné výsadkové operace Seelöwe.“²⁰ Hitler přímo zakázal nálety proti civilnímu obyvatelstvu. Tento zákaz se týkal zejména Londýna. Touto směrnicí nastala druhá fáze bitvy.²¹

2.3 Adlerangriff - Útok Orla

Hitler neurčil přesný datum pro tuto akci, ale jen zmínil, aby byla provedena po 5. srpnu. Luftwaffe 8. srpna zvýšila svoji aktivitu. Perutě Stuk útočily od rána na konvoje v kanálu a Dornieri Do 17 minovaly přístavy. Mezitím nad Hampshirem, Sussexem a Kentem pokračovaly boje mezi stíhači. Tento den RAF přišla o 19 strojů a Luftwaffe o 31. Den 8. srpna se později ukázal jako dnem nejurputnějších bojů a obě strany ztratily nejvíc strojů a pilotů od začátku bitvy. Během bitvy se počty strojů měnily každou další akcí. Luftwaffe měla k 10. srpnu: „750 Bf 109, 875 bombardérů tří hlavních typů, 227 Bf 110 a 316 střemhlavých bombardérů.“²² Mezitím se v Carinhallu, v Göringově sídle na východě Pruska, konaly porady ohledně Adlerangriff. Mezi polními maršály Kesserlingem a Sperrlem se objevily rozepře. Kesserling navrhoval přímý útok na Londýn. Byl názoru, že při pobití civilního obyvatelstva se Anglie vzdá. Po Hitlerově zákazu útoků na Londýn chtěl přesunout útoky na jiné velké město. Naproti tomu jeho oponent Hugo Sperrle navrhoval, aby se útoky soustředily na více různých

²⁰ MOSLEY, s. 95.

²¹ HOYT, s. 108–109.

²² SCUTTS, Jerry, *Stíhací eskadra JG 54*, Plzeň 1995, s. 35.

strategických cílů a tím oslabily RAF. Chtěl přímo útočit na základny RAF a na továrny související s její funkcí. Tento návrh nakonec Göring přijal. První datum bylo stanoveno na 6. srpna, ale pro nepřízeň počasí bylo odsunuto. Další datum bylo stanoveno na 10. srpna, ale opět v cestě stálo počasí. Silné deště a bouřkové mraky překazily i toto datum. Následující dny bylo počasí velice mlhavé a sychravé. Tyto odklady se podepsaly na posádkách bombardérů. Posádky začaly být velice nervózní. Göring ve snaze posílit morálku mužstva vyhlásil Den Orla na 13. srpna. Následující den ráno byla bouřka. A tak dopolední akce byly odloženy na odpoledne. Tato zpráva se ovšem včas nedostala k 74 Dornierům a jejich doprovodu Bf 110. Kesslerling odvolal Bf 110, ale Dornieri pokračovaly dál. Velel jim plukovník Johannes Fink. Ten věřil, že silná vrstva mraků jim poskytne dostatečné krytí a zároveň netušil, že akce se odkládá. Díky chybě radistů, kteří poslali nedostatečný počet stíhačů, se jim povedlo doletět až nad letiště v Eastchurch. Povedlo se jim zničit stíhačky druhého doletu a lehké bombardéry. I přes velké škody letiště bylo provozuschopným po deseti hodinách.²³

Skutečná ofenziva začala v 14:00 útokem bombardérů a doprovodných stíhaček na jih Anglie. Útok byl veden od Southamptonu až po Temži, asi 240 kilometrů. Proti letištím v Boscombe Down, Worthy Down a Andover bylo posláno 58 Ju 88 z I., II. a III./LG1. Dále proti Warmwellu a Yeovilu 52 Ju 87 z StG1 a StG2. Těmto strojům poskytl krytí piloti z JG53 spolu s piloty z III./ZG76 a JG 27 a ZG 2 kryli Junkersy,²⁴ proti kterým se postavila celá 10. skupina. Německé stíhačky nedokázaly účinně bránit své svěřence, především kvůli množství letadel ve vzduchu. V tomto zmatku byla skupina Stuk z II./StG2 napadena letouny z 609. perutě RAF. Šest z deseti strojů bylo sestřeleno. Díky počasí Němci nemohli provést efektivní útok. Nepodařilo se najít Warmwell ani Yeovil a tak StG1 a 2 zaútočily na Portland. I./LG1 nedosáhla Boscombe Down a tak vybombardovala Southampton. Tato bombardovací eskadra se skládala z Junkersů Ju 88, v té době nejmodernějších a nejrychlejších bombardérů Luftwaffe. Proti nim stály jen těžké stíhačky Bleinheim, což byly modifikované bombardéry Bleinheim Mk. IV, které byly o 16 km/h pomalejší než Ju 88 a díky tomu se jim podařilo vybombardovat přístav a zapálit rozsáhlé území skladů. Během tak krátké doby Luftwaffe provedla 1485 letů. Všichni piloti hlásili úspěšné útoky na šest letišť a další objekty, zničení malých továren a ochromení přístavu v Southamptonu. Bylo nahlášeno

²³ IRWING, David, *Luftwaffe, Vzestup a pád*, Brno 1995, s. 130–140.; MOSLEY, s. 96–98.; JULLIAN s. 81.

²⁴ BUNGAY, Stephen, *Nejnebezpečnější nepřítel, historie bitvy o Británii*, Plzeň 2007, s. 220.

88 sestřelených stíhaček RAF, 70 Spitfirů a Hurricaneů a 18 Blenheimů. Ztráty samotné Luftwaffe činily 12 strojů. Göring se o skutečných ztrátách nedozvěděl. V Den Orla sestřelila Luftwaffe 13 stíhaček a sama přišla o 23 bombardérů a 11 stíhaček.²⁵

Další útok proběhl 15. srpna. Göring rozkázal velitelům 2. a 3. letecké armády vyslat všechny dostupné stíhačky do vzduchu. Taková síla představovala 975 stíhaček, 190 Ju 87 Stuka a 432 bombardérů. Tato obrovská síla byla doposud největší použitou silou během jedné operace. Hlavní útočná síla se skládala z 60 He 111 z KG26²⁶. Útok měl být namířen na letiště v Usworthu v Durhamu, Dishforthu a v Yorkshiru, ale chybou německého navigátora se skupina stočila špatným směrem a spojila se se svojí eskadrou 35 Bf 110 D z I./ZG76. Tento svaz napadla 72. peruť, později podpořená o 41., 607. a 7. peruť. Napadené Heinkely začaly shazovat bomby a pokoušely se skrýt v mracích. V několika dalších minutách dorazily další stíhačky a během chvilky bylo sestřeleno 8 He 111 a 6 Bf 110. Tento útok ukázal slabost Bf 110 s plnými nádržemi, kdy se stávaly velice neohrabané s malým zrychlením. Další vlna útoků proběhla nad letištěm bombardovacího velitelství v Driffieldu. Na toto letiště zaútočil svaz 60 Ju 88 z KG30. Neměly svojí eskortu, ale mezi nimi byly začleněny také Ju 88C „Zerstörer“ (ničitel)²⁷. Tyto Ju 88 nenesly žádné bomby, ale měly pevné nosy vybavené kulomety a kanony. Ukázalo se, že nejsou o nic úspěšnější než Bf 110. Během této akce bylo sestřeleno 6 Ju 88C a 2 Ju 88. Při návratu zpět do Aalborgu už se nad Pas-de-Calais objevila skupina 88 Do 17 z KG3.²⁸

Tato velká skupina skryla skupinu Erprobungsgruppe 210. Zaútočila na letiště Martlesham a to bylo vyřazeno na 48 hodin. Návrat skupiny 210 kryly BF 109 z 3. skupiny Erprobungsgruppe. Podařilo se sestřelit tři stíhačky RAF a dvě poškodit. Erprobungsgruppe 210 se vrátila zpět v plném počtu a ukázala tak sílu stíhacích bombardérů. Mezitím nad jejich hlavami už letělo 130 Bf 109 z JG51, JG 52 a JG 54 spolu s bombardéry z KG3. Jejich cíle byly Eastchurch a továrna na Spitfire v Rochersteru. Nastala nepřehledná letecká bitva, ze které vyšla vítězně esa z JG26. Němci v tento den nepřišli o žádný stroj. Další vlna útoku měla přijít od 5. letecké armády umístěné v Norsku. Její velitel generál Hans-Jürgen Stumpff se rozhodl provést překvapivý útok přes Severní moře. Chtěl zaútočit na letiště a továrny v severní části

²⁵ BUNGAY, Stephen, *Nejnebezpečnější nepřítel*, Plzeň 2007, s. 215–232.

²⁶ JULLIAN, s. 93.

²⁷ BUNGAY, s. 227.

²⁸ MOSLEY, s. 101–102.

Anglie. Během plánování úplně vypustil v potaz radar RAF. To způsobilo, že jeho letadla viděla RAF na radaru už hodinu předtím, než dorazila do cíle. Díky tomu měli stíhači dost času zaujmout pozice ve slunci a vyrazit na dvě hlavní vlny 65 He 111 a doprovodné Bf 110. Během chvilky byla tato skupina rozprášena a pumy dopadly daleko od cílů. Další byla skupina 50 Junkersů Ju 88 a chránící Bf 110. Této skupině se povedlo zasáhnout muniční sklad u Bridlingtonu a zničit 10 bombardérů Whitley na letišti v Driffieldu. Toho dne přišla 5. armáda o dvacet procent bombardérů, tedy o 16 Heinklů He 111, 6 Junkersů Ju 88 a sedm Me 110.²⁹

Po zeslabení aktivity na východě přišla na řadu 3. letecká armáda místo 2. letecké armády. Mezi 15. a 19. hodinou bylo vysláno několik Heinkelů z KG27 na rušivé nálety. První velký nápor provedlo 12 Ju 88 z I./LG1 a byl směřován na Andover. Dalších 15 Ju 88 z II./LG1 letělo na Worthy Down, jejich eskortu tvořily stroje z II./ZG2 a II./ZG76.³⁰ Bez podpory druhé letecké armády a kvůli sporům mezi Kesserlingem a Sperlem byla skupina napadena v 17:15. Povedlo se prorazit, ale způsobené škody byly velice malé a bylo sestřeleno 5 Ju 88 jedné Skupiny. V 16:00 odstartovalo 47 Stuk z I.StG1 a II./StG2. Jejich doprovod tvořilo 60 Bf 109 z JG27 a JG53 spolu s 40 Bf 110 z V./LG1 a II./ZG76. Jejich cílem byl Portland, byly napadeni 234., 213. a 87. perutí. Třetí letecká armáda ztratila 13 Bf 110 včetně velitele skupiny z II./ZG76. S podivem i Stuky měly lepší výsledek než Bf 110. Na jihu Anglie ten samý den nalétávaly letky He 111, Ju 87 Stuka a Ju 88 na letiště RAF. Bombardovaly území od Portsmouthu až k ústí Temže a od vnitrozemí až k Biggin Hillu - 320 km. Akce takového rozsahu se již nikdy neopakovala. Luftwaffe ten den provedla 1780 bojových letů, z toho 520 bombardovacích. Obě strany přeháněly v oznamování zásahů. Němci hlásili vyřazení 12 letišť RAF a zničení 99 letadel ve vzduchu. Britové hlásili 182 sestřelených německých strojů. Skutečné ztráty byly vyčísleny na 34 sestřelených britských letadel a 75 ztracených. Podle výpočtů, které provedla rozvědka 16. srpna, zbývalo RAF sotva 300 stíhaček. O čtyři dny později, tedy 20. srpna po hlášení sestřelení dalších 160 stíhaček, se Německá rozvědka domnívala, že má RAF jen 150 letadel. Pravda byla, že v této době měla RAF ještě 750 stíhaček. RAF měla problém s piloty, kterých měla málo. O stroje jim nikdy tolik nešlo. Po Dnech Orla se Göring snažil řešit situaci Stuk a Bf 110. Rozhodl, že jedno křídlo Stuk musí chránit tři křídla

²⁹ BUNGAY, s. 225–232.

³⁰ Tamtéž, s. 228.

Bf 109.³¹ Tento způsob byl proveditelný pouze druhou leteckou armádou, protože Sperrle měl k ochraně sedmi skupin Stuk pouze tři stíhací skupiny. Muselo by dojít k masivnímu omezení Stuk. Velkou výtku dostal Sperrle za používání Bf 110. Měly se používat jen v případech, kdy to vyžaduje vzdálenost cíle nebo k odpoutání Bf 109 z boje. Další Göringovy rozkazy se týkaly především přerušování útoků na radarové stanice. Podle něho se nepodařilo žádné vyřadit a bylo to ekonomicky nákladné. Další byl důraz na útoky výhradně na RAF a letecký průmysl. Závěr pro pátou leteckou armádu byl také jasný. Nikdy se už nepustila do žádné větší akce proti Británii.³²

2.4 Vývoj po Adlerangriff

Göring svolal další schůzi 19. srpna, na kterou byli pozváni všichni, až po velitele skupin. Jeden z hlavních bodů byla změna taktiky. Z denních náletů na strategické cíle se staly noční útoky. Jako další bylo řečeno, že Ju 87 a Bf 110 se stahují do záloh až do doby, kdy stíhači nevybojují nadvládu. Göring prohlásil: „*Žádný typ stíhače nesmí přerušit své doprovodné posláni kvůli počasí.*“³³. Více spoléhal na jednotlivé velitele letek, kterým dával větší volnost při rozhodování. Dále doporučil, aby bombardovací formace měly vždy stejné letky doprovodu. Docházelo k vytvoření užších vazeb mezi jednotlivými lidmi. Stále byly zakázány hromadné nálety na města na rozdíl od těch rušivých. Také bylo rozhodnuto, že se třetí letecká armáda bude soustředit především na noční nálety a tak většinu stíhaček předala Kessleringovi. Pátá letecká armáda byla také přeměněna na noční a obtěžující nálety. Od 22. srpna dostali stíhači nové velitele. Galland a Mölders byli povýšeni do hodnosti komodorů. Dále kapitán Günther Lützow přišel k JG3 a kapitán Johannes Trautloft přešel do JG54 a stal se také komodorem. Tyto revoluční přestupy se setkaly s všeobecným souhlasem. Po skončení Dnů Orla přešla bitva do třetí fáze.³⁴

Útok na tyto letiště proběhl 18. srpna 1940. Tento den je považován za nejtěžší den bitvy o Británii. Luftwaffe naplánovala útok na stíhače ve vzduchu i na zemi. Byly naplánovány tři útoky, které měly vyřadit letiště Hornchurch, North Weald, Biggin Hill, Kenley, Gosport. Mezi další cíle útoku byly zařazeny letecké továrny v Thorney Islandu a továrna Fordu v Portsmouthu, ale také radarová stanice v Polingu. Do útoku se zapojily obě letecké armády. V ranních hodinách byl proveden útok na letiště Biggin

³¹ JULLIAN, s. 88–85.

³² BUNGAY, s. 233–243.

³³ IRWING, David *Luftwaffe, vzestup a pád*, s. 137.

³⁴ SCUTTS, Jerry, *Stíhací eskadra JG 54*, Plzeň 1995, s. 38–39.

Hill a Kenley. V prvním kroku měla skupina 60 BF 109 na sebe upoutat pozornost volným stíháním severozápadně od Londýna. Následována měla být hlavní formací složenou z 12 Ju 88 z II.KG76 a 27 Dornieru Do 17 z I./KG 76 a III./KG 76. Jejich ochranu tvořila skupina 25 Bf 110 a 20 Bf 109.³⁵ O deset minut později mělo za tímto svazem letět 60 He 111 KG1 s cílem Biggin Hill. Poslední vlnu útoku měla provést skupina devíti Do 17 9./KG 76. Tato skupina měla nejtěžší úkol. Musela se nepozorovaně nízkým letem bez ochrany stíhačů dostat až nad Kenely, zaútočit a překvapit pozemní personál. Tyto Do 17Z byly speciálně upraveny k takovýmto úkolům. Díky přidaným 20mm kanonům do přídě se mohly účinně bránit proti pozemním cílům. Také posádka této skupiny byla speciálně vycvičena k podobným druhům operací. Dále měly dvacet 50kg bomb s opožděnou detonací. Toho rána ovšem do této bitvy zase zasáhlo počasí a to vysokou oblačností. To přispělo k opoždění hlavních proudů díky složitějšímu slétávání do formace. Kvůli tomu se devět Do 17Z dostalo dopředu a místo posledního útoku, útočily jako první vlna. Na letišti se momentálně nacházely dvě stíhací perutě 64. se Spitfiry a 615. s Hurricany.³⁶

Dornierům se podařilo bez pozornosti radaru dostat nad anglické pobřeží. Nahlášeny byly až pozemními pozorovateli. RAF se soustředila na hlavní svazy a posílala většinu svých perutí proti nim. V jednu chvíli bylo ve vzduchu 97 britských stíhaček a 267 německých letadel. Nakonec proti nim odstartovala 111. skupina s Hurricany z letiště Croydon. Díky nízké výšce a překvapení pozemního personálu se podařilo vybombardovat letiště. V protiletadlové palbě byl sestřelen i Hurricane z 111. skupiny. Podařilo se poškodit parkoviště, hangáry, budovy, letadla a také dráhu. Do Francie se dostalo jen 5 z 9 Do 17Z. Toho dne se podařilo při volném stíhání první skupiny Bf 109 Gerhardu Schöpfelovi, veliteli skupiny 9./JG 26, porazit celou 501. skupinu. Povedlo se mu to nedaleko Canterbury při útoku ze slunce. Schöpfel jasně demonstroval zastaralost britské sestavy, rychle sestřelil dva jejich weavery (piloti, kteří neustálým křížováním hlídali sestavu) a následně dva další stroje. Tak se mu během dvou minut podařilo vyřadit tři piloty a jednoho zabít. Další vlna 27 Do 17 z I./KG 76 a III./KG 76 doprovázena formací Ju 88 z II./KG76 společně s Bf 109 zaútočila na Kenley. Úkolem Bf 109 bylo vyčistit nebe od nepřátelských stíhačů. Blízkou ochranu bombardérů tvořily Bf 110. Rozpoutala se mohutná letecká bitva nad letišti v Kenley,

³⁵ BUNGAY, s. 236.

³⁶ WEBB, DUNCAN, s. 26–27.

Biggin Hillu a částečně i nad Croydonem. Formace bombardérů útočily na letiště z příliš velké výšky a díky oblačnosti se nepodařilo ani jedno letiště nějak efektivně zasáhnout. Tak bomby poškodily plochy letiště nebo dopadly za hranice všech tří zmíněných letišť. Před šestou hodinou se 35. peruč střetla s „Valhalla“³⁷ nedaleko Chelmsfordu. Název „Valhalla“ dostala velká skupina bombardérů s výškovým krytím, těsným doprovodem a také vlnou stíhaček letících vpředu.³⁸

Tato „Valhalla“ byla složená ze skupiny Ju 87 Stuka, o 600 metrů výš se nacházely He 111 a v 4500 metrech Ju 88 společně s Bf 110. Toto celé uskupení bylo kryto Bf 109 v nejvyšší výšce. Po spatření britských stíhačů se Stuky obrátily zpět na moře a Ju 88 a He 111 začaly stoupat do výšky 5300 metrů, kde utvořily obraný kruh. Nad nimi to samé udělaly Bf 110. I přes velkou snahu bylo tento den sestřeleno 71 letadel za cenu 27 strojů RAF. I když vítězství bylo na straně RAF, na její piloty začala dopadat silná únava. Mezi dny 8. a 18. srpna bylo 91 pilotů zabito. Také bylo zničeno 240 letadel ve vzduchu a 30 na zemi. Na německé straně prováděl tyto výpočty Beppo Schmid, kterému se ztráty blížily k číslu 700 za posledních 10 dní, přesto Beppo Schmid tyto ztráty nějak výrazněji neřešil. Kromě hlášení jednotlivých velitelů leteckých armád měl k dispozici jen částečné informace a často považoval přesunutě nepřátelské peruč za zničené. A právě díky těmto chybám došel k závěru, že ztráty Britů jsou 644 letadel. Tyto počty posuzoval ze svojí „Studie v modrém“ a z toho usoudil, že RAF má k dispozici pouze 430 stíhaček a z toho by mohlo být do akce povoláno jen 300 najednou. Další boje byly pro špatné počasí odkládány den po dni.³⁹

*„Čtyřicátého srpna se počasí zlepšilo a Luftwaffe odstartovala s novým záměrem zničit stíhačky RAF buď ve vzduchu, nebo na zemi, nebo tam, kde se vyráběly.“*⁴⁰ Kesserling naplánoval další vlnu útoků na letiště a strategické cíle. První útok byl veden na letiště Manston, které bylo využíváno 264. peručí. Útok provedla Eprobungsgruppe 210 v ranních hodinách. Byla poškozena zbrojnice a některé další budovy okolo. Další útok na Manston provedly Ju 88 z KG76. Proti nim odstartovaly Defianty s velitelem peruč Philipem Hunterem. Ten byl považován za nejlepšího pilota na Defiantu. Bohužel tohle byl jeho poslední let. Spolu s ním byly sestřeleny ještě další dva stroje. Odpoledne se Ju 88 vrátily a znovu zaútočily na Manston. Poslední útok

³⁷ JULLIAN, s. 107.

³⁸ ŠNAJDR, Miroslav, *Bez zpátečního lístku*, Praha 2012, s. 236–250.

³⁹ Tamtéž, s. 250–274.

⁴⁰ GOSS, Chris, *Stíhači Luftwaffe v bitvě o Britanii. Červenec – říjen 1940*, Praha 2002, s. 58.

provedla zase Eprobungsgruppe 210. Celá plocha byla zasypána nevybuchlými bombami. Letištní budovy byly srovnány se zemí. Po těchto útocích bylo letiště evakuováno a používáno už jen jako nouzové. Dalším cílem Luftwaffe se stalo letiště Hornchurch. Na toto letiště byly přesunuty Defianty z Manstonu. Podařilo se jim odstartovat v okamžiku, kdy bylo letiště bombardováno. Díky tomu se dva srazily a poslední byl sestřelen. Během útoku na Hornchurch se další útočná vlna přemístila k dalšímu letišti a to North Wealdu. I přes hustou obranu 11. skupiny se podařilo dvaceti bombardérům dostat nad letiště a zničit kantýnu, služební byty a skladiště. V těchto pro RAF těžkých chvílích se projeví problémy mezi Parkem a Leigh-Mallory, kdy Leigh-Mallory rozkázal svým perutím shromáždit se nad Duxfordem do velkého křídla. Než se to podařilo, byli Němci už dávno pryč. Díky radarové chybě byla vyslána 609. peruť proti Stukám. Později se ukázalo, že to byly Bf 109 a Britům se jen o kousek podařilo uniknout. Díky těmto chybám byl bombardován Portsmouth. Noční bombardování se nadále provádělo prakticky bez přítomnosti stíhaček RAF. I když se nedařilo zasáhnout žádné vojenské nebo strategické cíle, dokázalo působit škody a zabít civilisty.⁴¹

Na další den, tedy 25. srpna, připravil Kesserling další skupiny s Bf 109, aby vyprovokovaly Brity, ale to se již nepovedlo. Odpoledne zaútočil Sperrle na Warmwell a podařilo se poškodit několik hangárů a ozdravovnu. Dne 26. srpna zaútočil Kesserling na Biggin Hill. Nad Kentem se Němcům povedlo překvapit 616. peruť, sestřelit 7 jejich letadel, zabít dva piloty a čtyři zranit. Mezitím se do bojů dostala i 264. peruť a přišla o další dva Defianty. I přesto se povedlo nálet zastavit, Bf 109 spotřebovaly příliš paliva. Odpoledne toho dne přišel další útok na Debden a Hornchurch. Park nasadil vše, co mohl a povedlo se mu Němce opět odvrátit díky Bf 109 a jejich malému množství paliva. Při tomto náletu Park opět žádal o pomoc 12. skupinu, která díky svému velkému křídlu zase přišla pozdě. Kesserling naopak musel čelit posádkám bombardérů, které si stěžovaly na příliš velký počet stíhaček poslaných nad Kent na lov a málo k jejich ochraně. Také jim vadilo, že byla poskytnuta skoro větší podpora Bf 110 než samotným bombardérům. Ve čtyři hodiny odpoledne vyslal Sperrle 55 He 111 z KG55 a všechny dostupné stíhačky, které měl na Portsmouth. Pěti perutím z jedenácté skupiny a třem z desáté skupiny se povedlo tento nálet odvrátit. Dne 27. srpna byla aktivita Luftwaffe oproti předchozím dnům malá. O den později byly Defianty naposledy použity jako denní stíhačky. Toho dne ráno radar ukázal skvrnu nad Calais. Po

⁴¹ WEBB, DUNCAN, s. 26–28.

překročení pobřeží se formace rozdělila. Do 17 z I./KG3 zamířily k Eastchurchu a He 111 z III./KG53 k Rochfordu. Doprovod tvořilo 120 Bf 109, proti nim vzlétly čtyři peruté z 264. tedy Defianty. Ty si všimly jen Heinkelů a ne Adolfa Gallanda a jeho III. Gruppe. Galland zaútočil ze slunce. Tři Defianty se podařilo sestřelit včetně velitele S/L Garvina. Další nálet provedlo třicet Dornierů v 12:35 na letiště Rochford. Proti nim se postavily opět Defianty. Po skončení útoku zbylo jen pět bojeschopných Defiantů a ty byly přemístěny na letiště 12. skupiny v Kirton-in-Lincolnshiru. Třetí nálet toho dne byl falešný a provedlo jej pět skupin Bf 110 a šest skupin Bf 109. Vydávaly se za bombardéry a namířily přímo do ústí Temže. Bylo proti nim posláno šest perutí. Ztráty na německé straně byly vážné, nevrátilo se 14 Bf 109, o své adjutanty přišli Galland i Mölders.⁴²

Park přišel o patnáct stíhaček a tři Defianty. Kesserling udělal menší pauzu mezi 26. až 29. srpnem. I když si uvědomoval, že potřeboval neustálý tlak, neměl nic v záloze. K akci se odhodlal až odpoledne 29. srpna, kdy v 15:00 poslal malou skupinu bombardérů jako návnadu. Společně s nimi poslal přes 500 Bf 109. Park jeho lest prohlédl a nařídil svým perutím neútočit a tak se uskutečnilo jen pár menších šarvátek. Největší smůlu měla 85. peruť, která přišla o tři Hurricany a 603. ztratila dva Spitfiry. Na německé straně ztratila JG3 sedm Bf 109. Následující den 30. srpna začaly výpady stíhaček a bombardérů. Ty v krátkém intervalu létaly k pobřeží a nedávaly protivníkovi moc šancí na odpočinek. Kesserling se snažil zahltit obranu co možná nejvíce, aby obránce nedokázal odhadnout směr hlavního útoku. Kvůli tomuto zmatku a výpadku proudu na všech jihovýchodních radarových stanicích se povedlo skupině Ju 88 proniknout nad Biggin Hill. Bylo zabito nebo zraněno 65 lidí. Během toho se povedlo Bf 109 překvapit 222. peruť a celou jí zničit. Kvůli již zmíněnému výpadku byly přerušeny i dodávky elektřiny do radarového systému v Kentu. Tím vznikla mezera v radarovém pokrytí, do které celý den proudily bombardéry. Němci přesto o této skulině nevěděli. Tento den skupina Eprobungsgruppe 210 zaútočila v šest hodin večer na letiště Biggin Hill. Byl zničen hangár s dvěma letouny, zbrojářské dílny a sklady. Poškozena byla kuchyň a kantýna. Další škody byly i na ubytovnách pro WAAF. Jedna bomba přistála přímo na střeše krytu a zabila 39 letců. Skupině 210 se podařilo uniknout bez ztráty jediného stroje. Ve čtyři hodiny odpoledne byl proveden nálet 60 He 111 z I./KG1 a II./KG53. Jejich doprovod tvořila eskorta z II./ZG2, II./ZG 26 a II./ZG 76.

⁴² BUNGAY, s. 280–283.

Cílem jejich útoku byly továrny. Po rozdělení svazu zaútočila I./KG1 na továrnu Vauxhall v Lutonu. Tato továrna byla poškozena, ale nijak významně. Druhý cíl toho útoku, továrna na letecké motory v Radlettu, nebyla poškozena vůbec. Luftwaffe ztratila 6 He 111 a 5 Bf 110.⁴³

2.5 Útok na Londýn

V noci z 24. na 25. srpna proběhl útok na ropný terminál blízko Londýna. Útok provedla skupina He 111 z KG1, cíl se ovšem nacházel příliš blízko hlavního města a při nočním útoku bylo prakticky nemožné ho provést správně. Posádky chybovaly a bomby dopadly do St. Giles a Cripplegate. Tam byl zničen kostel svatého Jiljí. Dne 26. srpna byl schválen odvetný útok na Berlín. Provedla jej 49. a 50. bombardovací perut'. O den později bylo napadeno i Lipsko, Leun, Hannover a Nordhasuen. Další útok na Berlín přišel 29. srpna. Dne 3. září se sešel Göring s veliteli v Haagu. Hitler toho dne rozhodl posunout operaci Lvoun z 15. na 21. září. Opět se ukázaly problémy mezi Kesserlingem a Sperrlem. Kesserlingovi se podařilo prosadit útoky na Londýn. Pokládal útoky na letiště za hotové a i tak ne příliš úspěšné. Sperrle nesouhlasil a nevěřil zprávám o ztrátách a chtěl nadále pokračovat v útocích na infrastrukturu. Později se ukázalo, že právě Kesserlingův názor zachránil RAF před prohrou. V té době silných a častých útoků prožívala RAF nejhorší chvíle. Po bombardování Berlína Hitler rozhodl o ukončení útoků na letiště v Jižní Anglii a zaměřil se na zničení Londýna. *„Září 1940 začalo přesně stejně, jak skončil srpen. Uprostřed odpoledne přiletěly nad Kent první bombardéry směřující na letiště Biggin Hill, Detling a Eastchurch na londýnské doky (pravděpodobně odplata za nálety RAF na Berlín), po obědě to byl opět Biggin Hill a Kernley a Gravesend.“*⁴⁴ V tento moment začíná čtvrtá fáze bitvy. Na to se Göring rozhodl, že 6. září podpoří svojí návštěvou muže v Nizozemí a 7. září pojede do Gentu.⁴⁵

Také se Göring rozhodl, že po dobu dvou týdnů zůstane na západě, aby mohl osobně řídit bitvu, pokusil se pomocí denních útoků na Londýn přinutit Brity poslat do boje své poslední stroje. Dne 6. září OKW vydala zprávu o počtu zbývajících stíhaček RAF, který byl odhadnut na pokles průměrné síly RAF z 12 na 7 strojů. V noci 5. září byl proveden první útok na londýnské doky. Dne 7. září byl naplánován velký útok na

⁴³ SCUTTS, Jerry, *Stíhací eskadra JG 54*, Plzeň 1995, s. 42–48.

⁴⁴ GOSS, Chris, *Piloti bombardovacích letounů Luftwaffe. Bitva o Británii*, Praha 2005, s. 95.

⁴⁵ PIEKALKIEWICZ, Janusz, *Letecká válka 1939-1945*, Plzeň 1995, s. 99–106.

Londýn „Loge“⁴⁶, kde se Göring, Kesserling a Bruno Loerzer sešli na útesech Cap Blanc Nez a pozorovali dalekohledem anglické pobřeží. Nad nimi prolétalo 348 bombardérů, 617 Bf 109 a Bf 110. Letěly ve výšce od 4200 do 7000 metrů v jedné velké formaci a kvůli chybám britských radistů se povedlo KG1, KG30 a KG76 vybombardovat doky v Docklandu bez odporu. Leigh-Mallory vyzkoušel poprvé zformovat „velké křídlo“ proti svým nepřátelům, bohužel se perutě nacházely v různých výškách a než se jim podařilo zformovat, staly se obětí německých Bf 109. Ty po útoku ze slunce dokázaly zničit z každé perutě Hurricana a zabít jednoho pilota. V 17:45 shodily bombardéry svůj náklad a obrátily se k Francii, další vlna útoků přišla v noci. Od té doby byl Londýn pod útokem ve dne i v noci. I přes úspěch operace byly pro Hitlera výsledky stále nejisté, obával se rychle se blížícího data invaze. Nikdo nevěděl přesné počty britských strojů a sám Hitler si začal pokládat otázku, jestli celou akci neodložit. Milch zdůrazňoval fakt, že ani armáda ani námořnictvo není s myšlenkou invaze nějak spokojené a Jeschonnek navrhoval, aby Německo nechalo Anglii vyhladovět. Hitler nadále nechtěl bombardovat civilní oblasti Londýna, ale zároveň připouštěl fakt, že si tento plán promyslí.⁴⁷

Dne 8. září opět vstoupil Loge do Londýna a to v podobě nočních náletů, při kterých zemřelo 412 lidí a 747 bylo vážně zraněno. Dne 9. září i přes špatné počasí Luftwaffe provedla několik náletů. Největší z nich byl namířen na jižní předměstí a letiště Farnborough. Další útok se uskutečnil 11. září, v 15:30 zaútočil svaz bombardérů s eskortou cca 200 Bf 109. Proti nim se postavilo devět perutí RAF, ale nedostaly se přes obránce bombardérů, RAF se konečně podařilo zformovat "Velké křídlo" a to zaútočilo na osamocené He 111, kterým odletěla eskorta kvůli nedostatku paliva. I když jim na pomoc přiletěla další eskorta Bf 109, RAF se podařilo sestřelit 7 He 111.⁴⁸

Erprobungsgruppe 210 byla poslána na továrny na Spitfiry ve Woolstonu. V 16:30 se snesla Erprobungsgruppe do mírného pádu a začala bombardovat. Cílem se ovšem stala továrna na Hudsony pro pobřežní velitelství. Němci ztratili jedenáct bombardérů a sedm Bf 110, ale pouze tři Bf 109. Dne 13. září se obětí náletů stal i Buckinghamský palác. Tím byla velice posílena popularita královské rodiny a sama

⁴⁶ BUNGAY, s. 320

⁴⁷ IRWING, s. 140–153.

⁴⁸ WEBB, DUNCAN, s. 36–41.

královna prohlásila: „*Může se teď královský pár podívat East Endu do tváře?*“.⁴⁹ Tím královna reagovala na velice špatnou morálku v londýnské části East End, který se stal nejčastějším cílem náletů, jednalo se převážně o chudinskou čtvrť. Nastala kratší pauza z důvodu špatného počasí, ale hned 14. září vykonaly Bf 109 několik výpadů.⁵⁰

V noci 13. září zaútočila RAF na přístavy Vlissingen, Ostende, Dunkerque a Boulogne. Tou dobou se zde shromažďovaly lodě pro operaci Seelöwe. V přístavech tou dobou bylo okolo 1000 říčních člunů a dalších 600 v protiproudu u Antverp. Tu noc se podařilo zničit 80 těchto člunů. RAF po vydařeném útoku provedla další hned následující noc a to převážně v přístavech Boulogne a Antverpy. Zvláště tam utrpěla transportní flotila těžké ztráty. V noci 15. září provedla Luftwaffe velký denní nálet proti Londýnu. Tento den je v kronikách RAF zapsán jako Den bitvy o Británii. Tento mohutný nálet tvořilo 400 bombardérů, převážně Do 17 a He 111 s eskortou 600 stíhaček Bf 109 a Bf 110. Ihned po dosažení anglických břehů byl tento svaz napadán stíhačkami RAF. Stíhací velitelství poslalo do boje svůj maximální počet strojů. Celkem bylo ve vzduchu 24 perutí. Často ihned po startu vlétaly přímo do boje s Bf 109 a bombardéry. Tyto urputné boje trvaly celý den. Během 15. září RAF ztratila 26 stíhaček. Luftwaffe přišla o 56 strojů, ale daleko větší ztráty byly na osádkách jednotlivých strojů a velký počet strojů byl poškozen.⁵¹

2.6 Poslední fáze bitvy

Po útocích na německé přístavy stále stoupaly ztráty Luftwaffe. Byly tak velké, že Göring byl přinucen přejít jen na noční nálety nad města. Po Hitlerových obavách z napadení Ruskem se rozhodl o odložení akce. To provedl 17. září, kdy odložil operaci Seelöwe na neurčito. V tu chvíli ztratil Hitler v Göringovi důvěru jako v leteckém expertovi. Ovšem jak se ukazovalo, jejich vztah to nijak nezměnilo. Göring nadále zůstával na vrcholné pozici v Třetí říši. Dne 22. října se připojilo 150 italských stíhačů a bombardérů k útokům na Británii.⁵²

Poslední velký denní nálet byl vykonán 30. září. Při náletu nad Londýn bylo ztraceno 47 německých letounů a 20 britských. Během září bylo na Londýn shozeno celkem 6224 tun trhavých bomb a 8 546 násypek se zápalnými bombami. V každé

⁴⁹ ROBERTS, Andrew, *Eminent Churchillians*, Phoenix 1995, s. 49–50.

⁵⁰ WEBB, DUNCAN, s. 36–41.

⁵¹ MOSLEY, s. 121–129.

⁵² GROEHLER, s. 49–53.

takové zápalné násypce bylo 36 bomb po jednom kilogramu. Po přeorganizování celého útoku výhradně na noční bombardování začíná čtvrtá a poslední fáze bitvy, která trvá do 31. října 1940. Noční nálety nad Londýn se zpočátku velice daří. Ztráty jsou minimální a úspěšnost náletů relativně vysoká díky novému německému systému radiové navigace, která dokáže bombometčíka lépe zamířit svůj cíl i za velice špatných podmínek.⁵³

Vše se mění v okamžiku, kdy Britové vyzbrojí noční stíhací letouny a obranné protiletectvé baterie novými radary. V noci ze 7. na 8. září útočí RAF na hlavní město říše Berlín. Jednalo se dosud o nejtěžší nálet. Byl proveden 30 bombardéry Wellington z 3. skupiny a 12 bombardéry Whitley ze 4. skupiny. Nálet zabil 25 lidí a 50 zranil. 24. října se jednotky italského letectva (Corpo Aereo Italiano (CAI))⁵⁴ shromáždí a zaútočí na Harwich. Patří pod 2. leteckou armádu. Nálet provedlo 18 bombardérů Fiat BR 20.M. Harwich zůstal nepoškozen a CAI přišla o 4 letouny. V průběhu listopadu je nadále vykonáno několik náletů, ale už ne v takovém rozsahu, všechny namířeny proti průmyslovým částem města. Nejbrutálnější útok proběhl 14. listopadu proti městu Coventry. Ohledně toho útoku se dodnes vedou spory o tom, zda anglická vláda o útoku věděla a záměrně jej ignorovala nebo byla závada na komunikační síti. Spekuluje se i o možnosti, že britská rozvědka o útoku s krycím názvem „měsíční sonáta“⁵⁵ věděla, ale v rámci utajení dešifrovacího stroje „ultra“⁵⁶, nenařídila evakuaci civilního obyvatelstva. První nálet přišel v brzkých večerních hodinách. Začátek útoku provedla Pfadfindergruppe 100. Skupina vedená pomocí přístroje X-Gerät. Jejich úkol je jasný. Zapálit co nejvíce požárů, aby nalétávající eskadry mohly dobře zaměřit město. Celkový počet 499 bombardérů svrhlo během jedné noci 500 tun trhavých a 881 násypek se zápalnými bombami na Coventry. Město mělo velice slabou protiletectvou obranu. Noční stíhači nezaznamenali jediný sestřel a pozemní obraně se podařilo sestřelit dva stroje. Celé historické centrum města z dvanáctého století lehlo popelem. Bylo zraněno 865 civilistů a 554 osob bylo zabito.⁵⁷ Tato operace prokázala neschopnost Luftwaffe vést soustředěný útok v co nejkratším čase. Útok na Coventry trval celých 10 hodin. V dalších listopadových týdnech provedla Luftwaffe sérii útoků proti Birminghamu.

⁵³ MOSLEY, s. 150.

⁵⁴ PIEKALKIEWICZ, s. 108.

⁵⁵ MOSLEY, s. 156.

⁵⁶ Tamtéž, s. 157.

⁵⁷ PENISTON-BIRD, Corina, *Blitz*, Londýn 1990, s. 22.

Dne 19. listopadu v noci se nočnímu stíhači RAF poprvé podařilo zaměřit a sestřelit Ju 88 pomocí radiolokátoru.⁵⁸

Nyní se válka přesunula do stádia „totální války“. Cílem útoků se stalo civilní obyvatelstvo. Sám Göring chtěl nadále pokračovat v útocích na strategické cíle RAF. Místo toho ovšem byl přinucen nasazovat svojí Luftwaffe do bombardování velkých měst i za cenu vysokých ztrát. To jen proto, aby zmírnil Hitlerův hněv po útocích na německá města. Přestával věřit, že by byl schopen Británii porazit. O velikosti náletů na Británii svědčí i fakt, že během října 1940 bylo svrženo 9000 tun pum. Tento počet každým měsícem klesal. Během listopadu to bylo 6500 tun a v únoru 1941 1000 tun.⁵⁹ Cílem měla být centra velkých měst. Velitelé Luftwaffe, ale často naváděli své bombardéry spíše nad vojenské cíle ve městech. Luftwaffe během celé bitvy ztratila 1918 letadel a 2662 letců. Ztráty RAF za celý konflikt byly téměř poloviční a to 1012 letadel a 537 pilotů.⁶⁰ Na jaře 1941 se začaly projevovat nedostatky v Göringově hospodářství. Produkce letadel poklesla pod polovinu. V lednu 1941 bylo vyrobeno pouze 650 letadel všech typů. Tento fakt nezávisel pouze na Göringově špatném plánování, ale také na Hitlerových častých zásazích do hospodářské strategie. Například na podzim 1940 zrušil priority Luftwaffe při dodávkách materiálů a předal je armádě. Hitler se naplno věnoval přípravě útoku na SSSR. Proto také na konci roku 1940 vydal rozkaz číslo 21 o operaci Barbarossa. Göring nadále chtěl oslabit moc Británie. Navrhl plán na poslání vojenského uskupení do Středomoří a tam porazit Brity. Nejdřív Hitler souhlasil, ale na jaře 1941 plán zavrhl z obav před Stalinem.⁶¹

⁵⁸ PIEKALKIEWICZ, s. 100–114.

⁵⁹ PIEKALKIEWICZ, s. 108.

⁶⁰ *Battle of Britain*. In www.battleofbritain1940.com [online], [cit 2016-15-03]. Dostupné z: <http://www.battleofbritain1940.com/#/overview>

⁶¹ HOYT, Edwin, *Andělé smrti*, Plzeň 1996, s. 113–119.

3. Stroje

3.1 Hawker Hurricane Mk.I

Hurricane byl jednomístný samonosný jednoplošník se smíšeným potahem a zatahovacím podvozkem. Tento stroj se používal jako noční i denní stíhací letoun. Ze začátku bitvy o Británii měla RAF k dispozici 29 perutí Hurricanů Mk.I. To dohromady tvořilo 527 letounů. Z toho však jen 400 jich mohlo vzlétnout k bojovému letu. Tyto stroje měly nenahraditelnou pozici v RAF. Jejich specializací byl boj s nepřátelskými bombardéry. Z toho důvodu měly jejich motory optimální výkonnost nastavenou pouze na 5200m.⁶² Z celkového počtu letounů v RAF tvořily Hurricane tři pětiny. Jeho předností bylo málo náročné technologické zpracování, které usnadňovalo opravy v provizorních podmínkách. Kvůli této výhodě se i velmi poškozené stroje dařilo opravit. Mezi srpnem a zářím 1940 bylo vráceno 276 letounů do bojové služby. Díky dřevěné konstrukci a plátěnému potahu disponoval větší odolností a vydržel značné poškození. Německé stíhačky Bf 109E byly výkonnostně lepší než Hurricany, ale zkušený pilot dokázal nepřátelskou stíhačku vymanévrovat kvůli menšímu poloměru zatáčky. Mezi nevýhody rozhodně patří motory Merlin I. a II. s plovákovým karburátorem, u kterého docházelo při vyšším převýšení k zacpáním přívodu paliva plovákem a následnému vysazení motoru. Z toho důvodu nemohly Hurricany provádět vývrtku. Při vývrтке ztratil až 600 metrů výšky během dvou výkrutů. V září 1940 se dostal do služby nový Hurricane s motorem Merlin XX s výkonem 1280 koní. Za celou bitvu o Británii bylo ztraceno 631 Hurricanů.⁶³

Hawker Hurricane Mk.I byl vyzbrojen osmi 7,7mm kulometry Browling⁶⁴ rozdělených do čtyř baterií v každém křídle. Do každého kulometu měl 333 nábojů. Kadence těchto kulometů byla 1200 ran za minutu. Zbraně byly vyoseny tak aby se střely střetnuly mezi 200-250m. Kulometry byly nabíjeny: v jednom zásobníku byly zápalné, další dva byly naplněny průbojnou municí, dva zápalné se stopovkami a do zbylých tří standardní náboje.⁶⁵

⁶² NĚMEČEK, Václav, *Vojenská letadla 3*, Praha 1992, s. 24.

⁶³ VRÁTNÝ, Jiří, HURT, Zdeněk, *Ilustrovaná historie letectví*, Praha 1989, s. 54–105.

⁶⁴ GUNSTON, Bill, *Bojová letadla druhé světové války*, Praha 1998, s. 42.

⁶⁵ *Hawker Hurricane*. In <http://www.warbirdalley.com> [online], [cit 2016-2-04]. Dostupné z: <http://www.warbirdalley.com/hurry.htm>.

3.2 Boulton Paul P.82 Defiant

Jednalo se o dvoumístný stíhací letoun používaný do poloviny léta 1940 jako denní stíhač proti německým Bf 109E a především na útoky proti bombardérům. Tento stroj byl vyvíjen jako obránce bombardérů. Defiant byl výsledek pokusu o spojení výkonu moderního jednoplošníku s výhodami uzavřené střelecké věže s čtveřicí 7,7mm kulometů Browling s 600 náboji na každý. Jeho výkon byl značně omezen díky dvoučlenné posádce a těžké střelecké věži. Defianty byla vyzbrojena 264. perut'. Jejich první nasazení bylo 13. května 1940. Byly použity jako ochrana bombardérů Faiery Battle. Z šesti Defiantů se vrátil pouze jeden. O týden později dokázala 264. perut' sestřelit 17 Bf 109E bez vlastní ztráty. Dále bylo také sestřeleno 11 Ju 87 a Ju 88. Bf 109E značně převyšovaly Defianty snad ve všech směrech. Jejich první úspěchy spočívaly v tom, že si je němečtí piloti pletli s Hurricany a útočili zezadu a stali se obětí zadního střelce. Ovšem po seznámení s možnostmi Defiantů, byly tyto stroje staženy jako denní stíhači a v letech 1940 – 1941 byly používány jako noční stíhači. Defiant I byl vybaven dvanáctiválcovým vodou chlazeným řadovým motorem Merlin III. Jeho výkon byl 1030 koňských sil.⁶⁶

3.3 Supermarine Spitfire Mk. I a II

Spitfire Mk. I a II je jednomotorový jednomístný samonosný dolnoplošník určený pro stíhací úkoly. Tento stroj byl stežejním stojem celé RAF po celou dobu druhé světové války. Verze Mk I. byla zařazena do výzbroje RAF v říjnu 1939. Disponovala motorem Merlin I s výkonem 1030 koní. Měl také dřevěnou dvoulistou pevnou vrtuli a čtveřicí kulometů 7.7mm Browling. Pozdější verze IA byla doplněna o další čtyři kulometry, vypouklou kabinou a třílistou stavitelnou vrtuli.⁶⁷

Tyto verze byly pomalejší a disponovaly horší stoupavostí a menší rychlostí ve střemhlavém letu než jejich protivník Bf 109E. Vzniklo 1566 letounů Mk. I⁶⁸. Pro Spitfiry všech generací jsou specifické elipsovité tvary a to především křídla. Elipsa byla podle vývojářů ideální tvar. Křídlo bylo u trupu silné a dále od trupu se zužující. Tvar elipsy poskytl postupné zužování směrem k vnějšímu konci. Díky tomu byl Spitfire letounem s vynikající obratností a manévrovatelností. Byl obratnější a lépe

⁶⁶ GUNSTON, s. 22–26.

⁶⁷ *Supermarine Spitfire*. In <http://www.warbirdalley.com> [online], [cit 2016-2-04]. Dostupné z: <http://www.warbirdalley.com/spit.htm>.

⁶⁸ GUNSTON, s. 54–55.

ovladatelnější než Hurricany. Jejich slabostí byl motor Merlin. Oproti Daimleru-Benz DB601 vybaveným přímým vstřikováním byl slabší. Konstrukce Spitfiru byla odolnější než u Bf 109E. Velká výhoda oproti Bf 109 byl dobrý výhled díky kopulovité kabině stroje. V červnu 1940 začala výroba Mk. II s lepším motorem Merlin XII. Ten byl o 25 km/h rychlejší než jeho předchůdce, ale i tak se tato verze příliš neprosadila a sloužila spíš jako přechodná na verzi Mk. V. Verze Mk IIA byla vyzbrojena osmi 7,7mm kulomety Browling a Mk IIB s dvěma 20mm kanóny Hispano a čtyřmi kulomety Browling. Celkově bylo vyrobeno 750 Mk. IIA a 150 Mk. IIB.⁶⁹

3.4 Messerschmitt Bf 109

Tento Německý letoun se prosadil již v roce 1935 v občanské válce ve Španělsku. Zde s Bf 109 létala skupina J/88 v legii Condor a sestřelila 314 strojů a ztratila 30 stíhaček. Na konci srpna 1939 byl vyroben model E. Ten měl oproti předešlým verzím B, C, D výkonnější motor. Byl použit poprvé v Polsku a od té doby byl používán jako hlavní stíhací stroj Luftwaffe do roku 1941. Díky písmenku E dostal přezdívku „Emily“. Přednosti Bf 109E byly malé rozměry, vysoká akcelerace, rychlost výroby, velká rychlost při stoupání a střemhlavém letu.⁷⁰

Hlavní nevýhody byly úzký podvozek, nestabilita a snaha upadat do vývrtky, špatná podélná stabilita ve vysokých rychlostech. Dále malý výhled z kokpitu díky složitému členění skla kabiny. První verze E-1 byla vyzbrojena čtyřmi 7,92mm kulomety Rheinmetall-Borsig MG 17. Nesly dvě 50kg pumy nebo jednu 250kg pumu. Verze E měly většinou dva MG17na horní straně motoru. Do každého měl pilot k dispozici 1000 nábojů. Dva 20mm kanóny, MG FF a do každého 60 nábojů umístěných v křídlech.⁷¹

3.5 Messerschmitt Bf 110C „Zerstörer“

Bf 110 byl těžký dvoumotorový, dvoumístný denní i noční stíhač. Do výzbroje byl uveden v roce 1938 a byl terčem vášnivých debat o jeho smysluplnosti. Byl konstruován jako těžký doprovodný stíhač. Výroba Bf 110C dosáhla největší důležitosti v roce 1939, kdy byl tento stroj velice ceněn vedením. Z počátku v Polsku neměl tento

⁶⁹ NĚMEČEK, Václav, *Vojenská letadla 3*, Praha 1989, s. 15–28.

⁷⁰ *Nazi Fighter*. In <https://www.flightglobal.com> [online], [cit 2016-25-04]. Dostupné z: <https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1940/1940%20-%203013.html>

⁷¹ GUNSTON, Bill, *Německá, italská a japonská bojová letadla druhé světové války*, Praha 1997, s. 58–64.

stroj žádné problémy a zdálo se, že se osvědčil. I přesto se začaly ukazovat hlavní problémy a to i v případě, kdy proti Bf 110C stál daleko slabší polský hornoplošník PLZ P-11c. Ten měl na své straně velkou obratnost, kterou disponovaly jednomístné malé stíhačky. PLZ P-11c se dokonce podařilo několik Bf 110 sestřelit. Ovšem armáda Polska byla rychle poražena. Bf 110C vynikala i proti bombardérům 17. prosince 1939 sestřelila letka Bf 110 12 bombardérů Wellington. Opravdový problém pro tyto stoje byly stíhačky RAF, proti kterým neměly dostatečnou rychlost a ani obratnost a stávaly se lehkým cílem. Strategie měla být, že Bf 110 poletí před svazem bombardérů, nalákají na sebe nepřátelské stíhačky a donutí je k dlouhodobému boji. Mezitím přiletí druhá vlna Zerstörer, která měla zaútočit na stíhačky na zemi. Díky mohutné výzbroji mířené dopředu a jen jednomu kulometu dozadu, malé obratnosti a rychlosti se „stodesítky“ staly lehkými cíly.⁷²

RAF se podařilo během srpna sestřelit 120 Bf 110C. Situace se zhoršovala až do té míry, kdy Bf 110 byly přiděleny Bf 109 na jejich ochranu. Situace vyústila v přeřazení Bf 110 na noční lety. Tuto úlohu tyto stroje plnily velice dobře. V září 1940 byly na Bf 110C a D namontovány detektory infračerveného záření, které pomáhaly pilotům najít nepřátelské bombardéry. Bf 110C byl vyzbrojen dvěma 20mm kanony MG FF ve spodní části trupu. Dvěma kulomety 7,92mm MG 17 v přídi a jedním pohyblivým kulometem MG 17 v zadním střelišti. Verze C-4/B byla vybavena závěsníky pro čtyři 250kg pumy ve střední části trup.⁷³

3.6 Heinkel He 111 H-3

Heinkel He 111 byl základním typ Luftwaffe. Do výzbroje byl zaveden v roce 1939 a byl nasazen již v občanské válce ve Španělsku. Byl vybaven dvěma motory Jumo 211. He 111 byly takřka nejpomalejšími stroji ve své kategorii, ale jejich hlavní síla byla v dostatečné nosnosti pum a velké odolnosti. Měly dobře organizovanou výrobu a díky tomu ze začátku války tvořily jádro Luftwaffe. Tento střední bombardér velice rychle zastarával, a proto procházel častými modifikacemi. V bitvě o Británii byl nejrozšířenější model H-3 s motory Jumo 211D-1. Byly přidány další tři kulometry, které byly umístěny v přídi, na bocích, na hřbetě a ve vaně pod trupem letadla. Při útocích na lodě byl namontován do příde 20mm kanón MG FF. Jednalo se o pětimístné stroje, ale při útoku na lodě byl přidán ještě šestý člen jako obsluha kanonu. Hlavní

⁷² VÁLKA, Zbyněk, *Stíhací letadla*, Olomouc 1996, s. 22–25.

⁷³ NĚMEČEK, s. 83–97.

problémy přišly 7. září, kdy se hlavním cílem útoků stala anglická města. V tu chvíli musely He 111 vykonávat úkoly, na které nebyly zkonstruované. Díky velkým ztrátám se později muselo přejít k nočním útokům. Dokázal unést až 2000 kg pum mimo pumovnici a jednu 500kg pumu v pumovnici nebo 2000 kg pum v pumovnici.⁷⁴

3.7 Junkers Ju 87 „Stuka“

Stuka byl lehký, dvoumístný, střemhlavý bombardér vybavený zadním střelcem. Verze 87A byla nasazena už ve Španělsku. Ze začátku války a to především do obsazení Francie měl tento stroj pověst letounu šířícího teror na zemi. Jejich úkolem bylo útočit na jednotlivé cíle střemhlavým letem. Verze Ju 87B byla vybavena motorem Jumo 211 a také „autopilotem“, který dokázal vyvést letadlo ze střemhlavého letu. Během Blitzkriegu se ukázala dobrá spolupráce Stuk a Wermachtu, ale při bitvě o Británii se Ju 87 moc neosvědčily. Díky malé rychlosti, špatnému pancéřování, malé obratnosti se Stuky stávaly snadnými cíly pro Britské stíhače. Nejvíce zranitelná byla při stoupání po střemhlavém letu. Musela být dokonce stažena z bojů pro velké ztráty. Verze Ju 87B byla vyzbrojena dvěma 7,92mm MG 17 v křídlech, jedním ručně ovládaným 7,92mm kulometem MG 17 v zadním střelišti. Mohla nést jednu 500kg bombu pod trupem a pod křídly čtyři 50kg pumy.⁷⁵

3.8 Junkers Ju 88

Ju 88 byl střední celokovový bombardér vyvinutý v roce 1939. Jednalo se o nejmodernější bombardér použitý v bitvě o Británii. Osádka tohoto stroje tvořila čtyřčlenná posádka soustředěná do jedné kabiny. Díky tomu měla osádka při bojích větší morálku než při rozprostření po celém letadle. Pod křídly mezi trupem a motorem byly závěsy pro pumy a v trupu byla dvoudílná pumovnice. Výzbroj tvořily tři kulometry MG 15 jeden v přídi, jeden v zadní části a poslední na spodku letadla v protisměru letu. Letoun byl schopný unést až 2400 kg pum, prakticky se však využilo jen 1800 kg. Nejčastěji nesly dvě 250kg pumy na vnějších závěsech doplněné o dvě 500kg pumy a deset 50kg pum v pumovnici. Verze použitá v bitvě o Británii byla Junkers Ju 88 A-4, který měl rozpětí 20,08m, tak že o dva metry větší než jeho předchůdce.⁷⁶

⁷⁴ NĚMEČEK, s. 135–157.

⁷⁵ GUNSTON, s. 48–55.

⁷⁶ JU 88. In <https://www.flightglobal.com> [online], [cit 2016-25-04]. Dostupné z: <https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1940/1940%20-%203422.html>

V bitvě se také ukázalo, že jde o kvalitní střední bombardér, který ale nemůže plnit úlohu strategického bombardéru, do které byl nucen. Ju 88 trpěl malým doletem a tak přední pumovnice byla přestavěna na nádrž na palivo. Po prvních střetech se stíhači došlo na přezbrojení. V čelní části byl nahrazen kulomet MG15 za 7.92mm MG 81 a pod ním umístěn 13mm MG 131. Dále byly přidány dva kulometry MG 81 v kruhových lafetách v zadní části. V dolní "vaně" byl také umístěn MG 81 nebo jeho zdvojená verze MG 81Z. O těchto strojích lze říci, že byly nejrozšířenějšími a nejvíce univerzálními bombardéry luftwaffe.⁷⁷

3.9 Dornier Do 17

Tento německý střední bombardér byl pro svůj dlouhý protažený trup nazýván "létající tužka". Do 17 byl navržen na začátku třicátých let. Díky tomu byl již v bitvě o Británii zastaralým strojem s nízkou rychlostí. Jeho maximální rychlost byla 424 km/h. Dále měl také slabou výzbroj proti stíhačkám RAF a nedostatečné pancéřování jak prostoru posádky, tak nádrží paliva a motorů. Výzbroj byla tvořena dvěma kulometry MG 15 ráže 7,92mm v zadní části kabiny. Díky těmto faktorům se stával snadným cílem. Dokázal nést až 1000 kg pum. Ty byly rozděleny do pěti pumových závěsů. Mohl být také nainstalován závěs na 500kg pumu. Stroj obsluhovala čtyřčlenná posádka z jedné prosklené kabiny. Díky svému rozpětí 15,6m se Do 17 řadil mezi menší stroje ve své třídě.⁷⁸

4. Letecká esa

4.1 Adolf Galland

Adolf Galland se narodil 19. března 1912 ve vestfálském Westerholtu. Rod Galland patřil k hugenotům, který uprchl z Francie v roce 1742 a usadil se ve Vestfálsku. Létání bylo Adolfovým koníčkem už od dětství. Jako mladý chlapec létal na větroních v okolí rodného Westerholu. Po maturitě se přihlásil do pilotní školy, kterou vedla Lufthansa v Brunšviku. Tehdy bylo přes 4000 uchazečů a místo bylo jen pro dvacet. Během studií, v roce 1933, poprvé potkal Göringa, když pozval Gallanda a jeho výcvikový kurz do Berlína. Sám Galland vzpomíná na první setkání: *„Byl jsem sice překvapen jeho značným „výtlakem vody“, ale první rozpačitý dojem zmizel, protože se tu rozhovořil*

⁷⁷ NĚMEČEK, s. 135–157.

⁷⁸ MOSLEY, Leonard, *Bitva o Británii*, Praha 2001, s. 48–90.

nadšený letec.“.⁷⁹ Po absolvování kurzu byl Galland poslán na tajný vojenský výcvik do Itálie. Na podzim roku 1932 sloužil Adolf jako pilot Lufthansy do chvíle, než byl začátkem roku 1934 pozván do Berlína a byla mu nabídnuta služba aktivního důstojníka. Armádní výcvik proběhl v Drážďanech. Po roce 1935 skončilo utajování německého vyzbrojování a Galland byl přeložen k nově vznikající eskadře Richthofen v Döberitzu u Berlína. Zde havaroval se svým strojem, nehodu přežil a s otřesem mozku byl převezen do nemocnice. Tam zjistili, že má poškozené oko z minulé nehody a není schopen létat. Adolf Galland musel na kontrolu zraku, kterou prošel jen díky svému příteli, který mu dal pořadí písmen na zkouškové tabuli. Tím, že se je Adolf naučil z paměti, dokázal zkouškou projít.⁸⁰

V roce 1937 vyplul z Hamburku do Španělska. Přestrojen za turistu, předstíral člena turistické skupiny „Radostí k síle“. Byl přiřazen, jako velitel k 3. stíhací letce, jednotce určené k podpoře pěchoty a útoků na pozemní cíle.⁸¹ Tato jednotka byla vyzbrojená zastaralými a pomalými Heinkely H-51. Díky zastaralosti, oproti jeho nepřátelům, se Galland věnoval přímé podpoře nacionalistických jednotek. Kvůli tomu získal bohaté zkušenosti o fungování Luftwaffe. Tyto zkušenosti dokázal uplatnit během druhé světové války. Během jeho španělské mise se potkal s Wenerem Möldersem. Jejich zprvu chladný vztah se brzy zlepšil. Především poté, co si Galland všiml jeho jedinečných schopností. Také ve Španělsku si Adolf nakreslil poprvé na své letadlo myšáka Mickeyho s doutníkem. Tento obrázek pak zdobil jeho letadlo ještě několikrát během druhé světové války. Jeho mise ve Španělsku skončila roku 1938. Díky jeho bohatým poznámkám, o více než 300 bojových letech, dostal práci na německém ministerstvu letectví. Naštěstí po nějakém čase dostal za úkol výcvik a vybavení dvou skupin přímé podpory pozemních vojsk, určených k útoku na Sudety. Tato skupina byla opět vybavena zastaralými typy letadel. Během polského tažení startoval až čtyřikrát denně. Za toto úsilí byl vyznamenán Železným křížem 2. třídy. Galland se toužil dostat k frontovým stíhačkám, proto začal simulovat revmatismus. Jeho přítel lékař mu přímo zakázal létání v otevřených kokpitech. Tyto kokpity měly právě zastaralé dvouplošníky. Díky tomuto podvodu se dostal k moderním stíhačkám.

⁷⁹ GALLAND, Adolf, *První a poslední*, Plzeň 1994, s. 15.

⁸⁰ GALLAND, s. 7–25.

⁸¹ *Adolf Galland*. In ww2awards.com [online], [cit 2016-7-04]. Dostupné z: <http://en.ww2awards.com/person/215>.

Zde se setkal opět s Mölderssem, který ho naučil jak takový stroj správně pilotovat a sestřelovat nepřátelské letouny.⁸²

Prvního leteckého vítězství dosáhl 12. května 1940. Ten den dokázal sestřelit tři Hawker Hurricane. Během boje nad Francií získal na své konto ještě několik sestřelů britských stíhaček. V červnu 1940 byl přeložen k 26. stíhací letce - Jagstaffel 26 (JG 26) a převzal velení třetí skupiny. Velitel jedné z letek třetí skupiny, Gerhard Schöpfel, vzpomínal na tu dobu: „*S Gallandem nastaly úplně jiné časy. Vystřídal von Berga, veterána z první světové války. Ve funkci velitele skupiny pak změnil všechno. Galland měl na nepřítele dobrý nos, určitě proto, že lov patřil k jeho nejmilejším zábavám.*“⁸³ S 26. stíhací skupinou bojoval celou válku na západní frontě, kde jako jeden z mála dokázal nasbírat všech 104 sestřelů. Dne 18. července byl Galland povýšen na majora u JG26. Zde také strávil celou bitvu o Británii, včetně nejkritičtějších chvil. Do září dokázal získat 40 leteckých vítězství. Dne 1. srpna 1940 mu byl udělen Rytířský kříž Železného kříže a 25. září získal navíc ještě Dubové ratolesti k Rytířskému kříži, jako třetí voják německé branné moci. Dva nositelé před ním byli Werner Mölders a generál Dietl. Dne 1. listopadu 1940, po padesátém sestřelu, byl jmenován do funkce komodora u stíhací eskadry 26. Galland byl znám pro své rytířské chování a pro svůj velký smysl pro spravedlnost. Jako důkaz těchto vlastností lze brát jeho iniciativu, kdy chtěl sestřelený britský pilot Bader z Anglie dovést své protézy. Protože Bader byl jedním z es, Galland osobně vyřizoval jeho požadavek.⁸⁴

Dne 10. května 1941 byl Galland telefonicky pověřen ke stíhání Rudolfa Hesse. Ten ukradl Messerschmit Me 110 a snažil se prchnout do Anglie. Vzhledem k nastávající noci a velkému množství těchto letounů ve vzduchu, nechal Galland vyslat jen sporadicky pár letadel. I přestože byl Hess pilot v první světové válce, jeho šance na dosažení Anglie byly velice mizivé i tak to ale dokázal. Po napadení Sovětského svazu, zahájila RAF takzvanou nonstop ofenzivu. Jednalo se o útoky samostatných stíhaček nebo malých skupin na kontinentální cíle. Tato akce brzy přerostla v bombardovací nálety. Tato změna poslala Luftwaffe do defenzivy. Během léta 1941 sestřelil Galland

⁸² KAPLAN, Philip, *Stíhací esa Luftwaffe za druhé světové války*, Praha 2008, s. 14–18.

⁸³ TOLIVER, Raymond Frederick, CONSTABLE, Trevor James, *Německá stíhací esa*, Plzeň 1996 s. 32.

⁸⁴ Tamtéž, s. 32.

nad Francií 21 Spitfirů, 3 Bleinheimy a 1 Huricane. Po smrti Mölderse byl Adolf jmenován generálem stíhačů a to i přes jeho značné protesty.⁸⁵

Na konci roku 1943 začala Německu po řadě neúspěchů na všech frontách těžká doba. Náčelník štábu Luftwaffe, Hans Jeschonnek, spáchal po neúspěchu u Stalingradu a bombardování Hamburku sebevraždu. V tomto období se Galland stával terčem vzteku a obviňování od Göringa. Adolf Galland pokaždé bránil sebe i stíhače a nikdy se nebál obhajovat své názory. V období těžkých spojeneckých náletů na Německo razil agresivní obranu. I přes vysoké ztráty dokázala Luftwaffe úspěšně ničit nepřátelské bombardéry a stíhače. Velký zlom nastal v březnu 1944, kdy byla nasazena na doprovodné lety americká stíhačka P-51 Mustang, který dokázal doprovázet bombardéry až nad cíl. Tím mohli spojenci zaútočit na jakýkoliv cíl kdekoliv v Německu. Poměr s jakým Luftwaffe tehdy bojovala, byl sedm ku jedné ve prospěch spojenců. Vrchní velení Luftwaffe dokonce navrhovalo použít podobný způsob útoku jako japonské kamikadze, ale Galland prosadil útočné jednotky se speciálně upravenými stroji. Koncem roku 1944 Göring ztratil veškerý respekt, který měl ať u Hitlera nebo letců samotných. Tento fakt přispěl k vytvoření určitých rebelských myšlenek v řadách důstojníků. Tyto myšlenky byly podpořeny odvoláním Gallanda z funkce generála stíhačů na konci ledna 1945. Celá tato situace vyvrcholila schůzí Göringa a všech komodorů jednotlivých eskader, za které mluvil Günther Lützow. Přednesl řadu stížností, které se ve většině případů shodovaly již s dřívějšími názory Gallanda, např. přidělení nové proudové stíhačky Me 262 stíhačům a ne bombardovacím skupinám. Göring ze vzteku toto shromáždění ukončil. Všichni stíhači byli označeni za zrádce, Lützow byl poslán do Itálie a měl zákaz styku s Gallandem. Ten měl zákaz vstupu do Berlína do okamžiku, kdy se o této aféře dozvěděl Hitler a rozkaz zrušil. Po odeznění této aféry stál před Gallandem jeho poslední válečný úkol. V lednu 1945 začal budovat novou jednotku JV 44, která byla vybavená novými proudovými stíhačkami. V této jednotce se sešlo mnoho es z celé války, piloti, kteří létali od prvního dne polského tažení až do teď. Tato jednotka byla umístěna v Mnichově. Měla velké zpravodajské, technické i zásobovací problémy a byla pod neustálými útoky amerických stíhačů. Ani tyto faktory neodradily piloty neustále startovat proti přesile. V posledních týdnech války byla tato jednotka vyzbrojena raketami R4M. Díky těmto raketám mohl pilot sestřelit i několik bombardérů najednou. Přes všechno toto vybavení se již nepodařilo

⁸⁵ GALLAND, s. 90–98.

průběh války nijak změnit. Dne 26. dubna 1945 Adolf Galland odstartoval k poslednímu letu. Po sestřelení amerického bombardéru, byl sám zasažen nepřátelskou stíhačkou. Byl nucen nouzově přistát na letišti, které bylo zrovna pod útokem. Podařilo se mu přistát, opustit stroj a dostat se do bezpečí.⁸⁶

Adolf Galland začínal a končil válku jako velitel eskadry. Za celou dobu války absolvoval 705 bojových letů a získal 104 vzdušných vítězství, především na západní frontě. Do roku 1947 byl uvězněn ve vojenské věznici. Poté bydlel rok v severoněmeckém Kielu. Přijal nabídku argentinské vlády, která ho žádala o pomoc při budování letectva. Původní smlouva na čtyři roky byla následována druhou, která ho udržela v Argentině až do roku 1954. Adolf Galland zemřel v roce 1996 ve věku 83 let. Lidé, kteří ho znali, na něj vzpomínají jako na skromného a smířlivého člověka, který s každým dokázal vyjít. Mohlo se jednat o argument, jeho čas, názor nebo jen autogram. Byl opravdovým gentlemanem a rytířem v jedné osobě.⁸⁷

4.2 Werner „VATI“ Mölders

Werner Mölders se narodil 18. března 1913. Jeho otec Victor Mölders, záložní poručík 145. královského císařského pluku, byl povolán v srpnu 1914. Bojoval na francouzské frontě a padl 2. března 1915 a Werner tak vyrůstal téměř bez otce. Pocházel ze čtyř dětí, tři chlapci a holčička. Mladá vdova se s dětmi přestěhovala z Porúří do Braniborska ke strýci Pulovi. Díky strýci našel mladý Werner zálibu v přírodě a lovu. Tyto zkušenosti se mu později hodily v pilotní kabině. První zájem o létání projevil již v jedenácti letech. Jeho strýc ho vzal na letiště, kde se Mölders poprvé mohl proletět letadlem i když zatím jen jako pasažér. Werner Mölders maturoval na gymnáziu v sedmnácti letech. Nepatřil mezi nejlepší studenty, přesto byl v kolektivu velice oblíben. Choval se velice otevřeně a kamarádsky, kvůli tomu se stal členem veslařského klubu „Saldria“.⁸⁸ Kvůli svému sportovnímu nadání a týmovému duchu dopomohl družstvu několikrát k vítězství. V rodině brzy převzal vůdčí roli. Svě matce se snažil být oporou a sourozencům šel příkladem. Nejblíže k sobě měli s jeho bratrem Victorem. Společně vstoupili do Svazu nového Německa. Za krátkou dobu se stal poručíkem a později i vedoucím skupiny. Tento svaz byl katolické mládežnické hnutí, které vedl Erich Klawitter. Proto byl Werner vychován v křesťanském duchu. Tento fakt výrazně

⁸⁶ GALLAND, s. 232.

⁸⁷ KAPLAN, s. 81.

⁸⁸ FORELL, Fritz, von, *Mölders*, Plzeň 1995, s. 10.

ovlivnil jeho vztah k fašistickému režimu. O tom, že chce být vojákem, byl rozhodnut od primy. Pro špatnou politickou situaci v Německu po druhé světové válce, nebylo jednoduché se k armádě dostat. Werner měl štěstí, a tak 1. dubna 1932 se stal praporčíkem. „V říjnu 1932 odjel Mölders do válečné školy v Drážďaněch, potom do Královce a na začátku léta 1933 do školy ženistů do Mnichova.“⁸⁹ Dne 1. února 1933 byl převelen k letectvu.⁹⁰

Při prvním pokusu o přijetí do letectva mu byla diagnostikovaná mořská nemoc. Kvůli tomu se nikdy nemohl stát letcem. Dvacetiletý Werner se nenechal odradit a usilovně trénoval, jak dostat mořskou nemoc pod kontrolu. Na druhý pokus byl uznán podmíněčně schopným k létání. Základní výcvik podstoupil v Letecké dopravní škole v Chotěbuzi. Mořská nemoc mu způsobovala při letu bolest hlavy a silnou nevolnost. Usilovným cvičením dokázal tyto faktory překonat a již za rok se stal instruktorem v Luftwaffe. Nejvíce bojových zkušeností získal ve španělské občanské válce, kde létal ve „stíhací skupině J 88 Legie Condor“. Do té nastoupil „14. dubna 1938“.⁹¹ Do této jednotky byli piloti posláni většinou na devět měsíců. Po odchodu Adolfa Gallanda převzal Mölders pozici velitele u skupiny J 88. Ve španělské válce dokázal sestřelit 14 nepřátelských strojů. Kvůli tomu se stal jedním z es této války. V tomto období se setkal s Willhelmem Balthazarem, Edi Neumannem a mnoha dalšími budoucími esy Luftwaffe. Z počátku létal na zastaralých letounech He 51, ale koncem června 1938 byla skupina J 88 přezbrojena na Bf 109.⁹² V této válce se ukázala další z Möldersových předností a to jeho vojenské a taktické uvažování. Provedl inovaci zastaralé letecké taktiky.⁹³

Na základě svých zkušeností ze Španělska začal Werner Mölders vylepšovat současnou taktiku. Vymyslel zcela novou leteckou formaci „Schwarm“(roj), neboli čtyřprstou formaci. V této formaci letěly dva páry stíhačů. V každém páru je jeden pilot útočný a druhý ho kryje. Velitel takového páru musí být výborný střelec, pozorovatel a musí mít zkušenosti a schopnosti s leteckým soubojem. Díky této taktice má tento pilot volnost a může se plně věnovat útočení na nepřátelské letouny. Na podobném principu funguje celý roj, kde útočnou a obranou funkci přebírají celé páry. Kvůli výškovému členění

⁸⁹ Tamtéž, s. 14.

⁹⁰ Tamtéž, s. 5–19.

⁹¹ Warner Mölders. In ww2awards.com [online], [cit 2016-7-04]. Dostupné z: <http://en.ww2awards.com/person/212>.

⁹² SKOTNICKI, Marius, *Legion Condor*, Hostomice 1996, s. 108.

⁹³ TOLIVER, s. 44–46.

celé formace zmizel problém s udržováním těsné formace. To dávalo pilotům jistou volnost v rozhlížení. Tato taktika je používána do dnešních dní. U amerických leteckých sil je nazýván dvojitý útočný systém.⁹⁴

Po vypuknutí druhé světové války zaznamenal svůj první sestřel až při tažení proti Francii. Dne 19. září 1939 se mu podařilo sestřelit Curtis Hawk. Mölders útočil na své cíle z malé dálky, proto měl takové úspěchy. Jeho štěstí ho opustilo 5. června 1940, kdy byl sestřelen při hlídkování nad Francií. Pád přežil a brzy byl zajat a uvězněn. O týden později po kapitulaci Francie byl opět propuštěn a vrátil se k letectvu. Po návratu byl jmenován majorem a bylo mu předáno velení 51. eskadře. Dne 28. července 1940 na svém prvním bojovém letu s novou jednotkou sestřelil první Spitfire. Ovšem při tomto letu byl vážně zraněn do nohy, dokázal nouzově přistát a byl převezen do nemocnice. Toto zranění ho vyřadilo jen na pár týdnů. Během akcí ve Francii a později v bitvě o Británii počty jeho sestřelů rychle rostly. Dne 22. října 1940 dosáhl svého 50. vzdušného vítězství. Na konci bitvy o Británii měl na svém kontě 54 sestřelů. Do konce roku 1940 dokázal sestřelit ještě několik dalších strojů. Díky tomu byl 26. února druhým nejlepším pilotem Luftwaffe s 68 vítězstvími. V červnu 1941 byla celá jeho eskadra JG 51 převelena na východní frontu.⁹⁵

První nasazení na východní frontě bylo ve středním prostoru Brest-Litevska-Mogileva. Hlavním úkolem stíhačů byl doprovod bombardérů. Během přízemního letu potkali piloti třicet sovětských bombardérů Martin.⁹⁶ Všechny třicet se podařilo sestřelit. V bojích proti SSSR získal nejvíce sestřelů. Jak sám napsal své ženě: *„Rozjela se obrovská válka a jsem hrdý, že jsem se svou eskadrou nasazený v centru bojů. Musí se tady počítat se zcela neobvyklými čísly, protože Rusové opravdu všude vystupují masově. Eskadra pořádně zapracovala hned první den. Stodvaatřicet strojů zničila na zemi a devětašedesát jich sestřelila v leteckých bojích...“*⁹⁷ Dne 3. července dostal od Adolfa Hitlera k jeho Rytířskému kříži, Dubovou ratolest s meči. O týden a půl později dostal Brilianty za nejuspěšnějšího stíhače. Svého stoprvního sestřelu dosáhl 15. července 1941, stal se tak prvním pilotem, který dokázal překonat hranice sta sestřelů. Během září proběhla svatba s jeho dlouholetou partnerkou Louisou. Ve Frankfurtu je oddal

⁹⁴ Tamtéž, s. 47.

⁹⁵ Warner Mölders. In ww2awards.com [online], [cit 2016-7-04]. Dostupné z: <http://en.ww2awards.com/person/212>.

⁹⁶ FORELL, s. 76–85.

⁹⁷ Tamtéž, s. 78.

Erich Klawitter. Sovětský odpor začínal sílit a v polovině září 1941 Mölders připravoval svojí eskadru na obléhání Moskvy.⁹⁸

Řešil problémy se zásobováním a problémy pozemního vojska se stále silnějšími svazy sovětských bombardérů. Jako generál stíhačů začínal mít problémy s Udetem, který se staral o výrobu a na svůj úkol nestačil. Sám Mölders si stěžoval, že by se raději soustředil jen na své cíle jako pilot. V době mimořádně tvrdých bojů na Krymu byl jmenován inspektorem stíhačů. Hilter tak nařídil, aby nepřišel o tak schopného člověka. V této době obdržel zprávu o sebevraždě Udet. Mölders bral svojí odpovědnost velice vážně, jak jednou vzpomínal Günther Rall, major a třetí nejlepší německý a světový stíhač s 275 sestřely: „Mölders se každé ráno vydal s Fieslerem Storchem na let podél fronty. Měl vlastní vysílačku. Přistál, ukryl stroj, sám se schoval do zákopu a dotud hovořil s piloty ve vzduchu..., Večer letěl zpět a řídil velitelské pohovory. Probral bojové lety tohoto dne a řekl nám, co jsme udělali správně a jakých chyb jsme se dopustili.“⁹⁹ Ještě před odletem na Udetův pohřeb, kde měl mít čestnou stráž u rakve, řešil vážné zásobovací problémy. Neměl dostatek munice, paliva ani náhradních dílů. Plánoval si, jak požádá hlavní velení o řešení těchto problémů. Za velice špatného počasí odstartoval z letiště Čaplinka He 111, ve kterém letěl Mölders jako cestující. Letadlo se za velkých problémů dostalo až do Německa. Pilot Kolbe, veterán z Legie Condor byl nucen přistát ve Lvově. Mölders rozhodl, že i přes velice špatné počasí budou pokračovat do Berlína. Letadlo havarovalo nedaleko Wroclavi, Kolbe a Mölders byli na místě mrtví.¹⁰⁰

I přes svoji brzkou smrt se stal Werner Mölders jedním z nejlepších pilotů celé druhé světové války. Byl prvním pilotem, kterému se podařilo překonat hranici 100 sestřelů. Za své bojové úspěchy získal Španělský kříž ve zlatě s meči a brilianty a Rytířský kříž s dubovými ratolestmi, meči a brilianty. Jím vylepšená čtyřčlenná formace je používána v řadě leteckých armád do dnešních dnů.

⁹⁸ FOREL, s. 76–85.

⁹⁹ TOLIVER, s. 51

¹⁰⁰ Tamtéž, s. 50–56.

Závěr

Bakalářská práce, která se zaměřuje na postavení Luftwaffe v jedné z jejích nejvýznamnějších bitev, měla jako hlavní cíl shrnout a popsat průběh celé bitvy. Dále se měla zabývat přiblížením jednotlivých strojů použitých během bojů a nejvýznamnějších pilotů tohoto období. Tato bitva byla první porážkou Třetí říše a výrazným způsobem ovlivnila další průběh celé války. Kvůli nepodrobení Anglie nezískalo Německo stabilní západní frontu pro svůj útok na Sovětský svaz. Celá tato situace nakonec vedla k porážení Německa a ukončení druhé světové války.

Obsah práce se nejvíce věnuje hlavnímu cíli, tedy samotné bitvě. Bitva o Británii skončila jasným neúspěchem Luftwaffe a celého Německa. Byla to první prohra od vypuknutí druhé světové války. I přestože Německo do tohoto konfliktu vstupovalo jako dominantní strana. Británie se díky odvaze vlastních lidí, ale i důležitým taktickým a strategickým chybám německého velení dokázala ubránit. Celá tato bitva se odehrávala ve vzduchu pomocí leteckých soubojů. Během celé bitvy se Luftwaffe snažila zničit britskou leteckou armádu RAF.

V červnu 1940 Hitler oznámil plán na napadení Anglie. Operace byla nazvaná Seelöwe (Mořský lvoun) a jednalo se o plány na vylodění německé armády na anglickém území. K úspěšnému provedení celé akce byla nutná vzdušná převaha. Tohoto úkolu se ujal německý ministr letectví, vrchní velitel Luftwaffe, říšský maršál Hermann Göring s jeho do té doby bezchybnou Luftwaffe.

V první fázi bitvy se Luftwaffe pokusila zničit RAF, dále usilovali o rozvrácení zásobování Velké Británie a v neposlední řadě způsobit co největší ztráty britskému válečnému i obchodnímu loďstvu. Proto se Luftwaffe soustředila převážně na útoky proti námořním konvojům mířícím z Doveru a do Doveru. Také šlo o vylákání co největšího počtu britských pilotů do boje, aby jich bylo co nejvíce zničeno během leteckých soubojů. Po selhání této taktiky přišlo německé velení v čele s Göringem s novým plánem. Jednalo se o silné čtyřdenní útoky na letištní síť v jižní Anglii.

Tímto plánem vstoupila bitva do své druhé fáze. Tato akce dostala krycí název Den Orla a byla provedena v období od 13. srpna do 15. srpna a cílem se stalo jedenáct letišť a několik měst v jižní Anglii. I přes rozsáhlé nálety nebyla akce příliš úspěšná. Přišla další změna dosavadní taktiky. Zintenzivnění náletů nad britská letiště, továrny a

jiné cíle přímo spojené s funkcí RAF. Tato taktika, ačkoliv byla pro Luftwaffe velice nákladná a náročná, dokázala RAF téměř položit.

V posledním okamžiku, kdy celá RAF byla v hodně špatné pozici, změnila Luftwaffe zase svojí taktiku a ustoupila od náletů na letiště a další cíle. Tato změna byla provedena především díky špatné funkci německých zpravodajských služeb a špatnými informacemi o britských ztrátách. Poslední fáze bitvy se datuje od 7. září, kdy Hitler nařídil nálety na Londýn, které byly do té doby jasně zakázané. Z prvotních náletů nad průmyslové oblasti Londýna se postupně staly teroristické nálety na civilní obyvatelstvo. I přes hrůzu náletů a veliké počty mrtvých nebo zraněných civilistů, nebyla britská morálka nikdy zlomena. To nakonec vedlo po několika odloženích k odložení operace Seelöwe na neurčito.

V práci je stručně analyzovaná celá bitva a její vývoj od prvního dne až po odložení Seelöwe. Celá bitva byla popsána z pohledu německé strany, která se zde dopustila několika zásadních strategických i taktických chyb kvůli kterým nakonec bitvu prohrála. Autor se v kapitole o pilotech snažil ukázat fakt, že ne každý voják bojující na straně fašistického Německa musel být nutně sympatizantem s tehdejší ideologií nebo nejvyšším velením zastupující tyto zvrácené myšlenky.

Seznam zkratek

Bf 109 - Messerschmitt Bf 109. Jedná se o jednomístnou německou stíhačku.

Bf 110 - Messerschmitt Bf 110. Jedná se o těžkou dvoumístnou německou stíhačku.

He 111 - Heinkel He 111 byl německý střední bombardér.

Ju 87 - Junkers Ju 87 byl německý střemhlavý bombardér, také nazývaný Stuka.

Ju 88 - Junkers Ju 88 byl nejmodernější německý střední bombardér používaný během bitvy o Británii.

Do 17 - Dornier Do 17 byl německý střední bombardér.

JG - Jagdgeschwader název německých stíhacích eskader. Označené byly zkratkou JG a přísluším číslem, např. JG 52.

KG - Kampfgeschwader, název německých bombardovacích eskader. Označené byly zkratkou KG a příslušným číslem, např. KG 54.

ZG - Zerstörergeschwader, název německých eskader složených z těžkých stíhačů Messerschmitt Bf 110, také nazývané Zerstörer (ničitel).

StG - Stukaschwader, název označující eskadru střemhlavých bombardérů Ju 87 Stuka.

LG - Lehrgeschwader, název označující německou eskadru složenou z různých druhů strojů.

Erprobungsgruppe - byla německá eskadra tvořená stroji BF 110 upravených na rychlé bombardovací útoky.

Seznam literatury

- BUNGAY, Stephen, *Nejnebezpečnější nepřítel*, Plzeň 2007.
- FORELL, Fritz, von, *Mölders*, Plzeň 1995.
- GALLAND, Adolf, *První a poslední*, Praha 1994.
- GOSS, Chris, *Piloti bombardovacích letounů Luftwaffe. Bitva o Británii*, Praha 2005.
- GOSS, Chris, *Stíhači Luftwaffe v bitvě o Británii. Červen – květen 1940*, Praha 2002.
- GROEHLER, Olaf, *Letecká válka 1939–1945*, Praha 1981.
- GUNSTON, Bill, *Bojová letadla druhé světové války*, Praha 1984.
- GUNSTON, Bill, *Německá, italská a japonská bojová letadla druhé světové války*, Praha 1997.
- HOYT, Edwin, *Andělé smrti*, Plzeň 1996.
- IRWING, David, *Luftwaffe. Vzestup a pád*, Brno 1995.
- JULLIAN, Marcel, *Bitva o Británii*, Praha 2007.
- KAPLAN, Philip, *Stíhací esa Luftwaffe za druhé světové války*, Praha 2008.
- LORD, Walter, *Dunkerský zázrak*, Praha 1987.
- MOSLEY, Leonard, *Bitva o Británii*, Praha 2001.
- MURRAY, Williamson, *Strategie pro porážku. Luftwaffe 1933–1945*, Praha 1999.
- NĚMEČEK, Václav, *Vojenská letadla 3*, Praha 1992.
- PENISTON - BIRD, Corina, *Blitz*, London 1990.
- PIEKALKIEWICZ, Janusz, *Letecká válka 1939–1940*, Plzeň 1995.
- ROBERTS, Andrew, *Eminet Chiirchillians*, Phoenix 1995.
- SCUTTS, Jerry, *Stíhací eskadra JG 54*, Plzeň 1995.
- SKOTNICKI, Marius, *Legion Condor*, Hostomice 1996.

SPICK, Mike, *Stíhací esa Luftwaffe*, Brno 1999.

ŠNAJDR, Miroslav, *Bez zpátečního lístku*, Praha 2012.

TOLIVER, Raymond, Frederick, CONSTABLE, Trevor, James, *Německá stíhací esa*, Plzeň 1996.

VÁLKA, Zdeněk, *Stíhací letadla*, Olomouc 1996.

VRÁTNÝ, Jiří, HURT, Zdeněk, *Ilustrovaná historie letectví*, Praha 1989.

WEBB, Edwin, DUNCAN, John, *Blitz over Britain*, Kent 1990.

Internetové články

Adolf Galland. In ww2awards.com [online], [cit 2016-7-04]. Dostupné z: <http://en.ww2awards.com/person/215>.

Hawker Hurricane. In <http://www.warbirdalley.com> [online], [cit 2016-2-04]. Dostupné z: <http://www.warbirdalley.com/hurry.htm>.

JU 88. In <https://www.flightglobal.com> [online], [cit 2016-25-04]. Dostupné z: <https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1940/1940%20-%203422.html>

Nazi Fighter. In <https://www.flightglobal.com> [online], [cit 2016-25-04]. Dostupné z: <https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1940/1940%20-%203013.html>.

Supermarine Spitfire. In <http://www.warbirdalley.com> [online], [cit 2016-2-04]. Dostupné z: <http://www.warbirdalley.com/spit.htm>.

Warner Mölders. In ww2awards.com [online], [cit 2016-7-04]. Dostupné z: <http://en.ww2awards.com/person/212>.

Resumé

The topic of this bachelor work is a war history of the Luftwaffe party in the Battle of Britain. The main part of this thesis is focused on the battle itself and the course of the events. In the Battle of Britain the Germany Nazi party tried to take an advantage of the Britain's air space for successful invasion to Britain. It was mostly an aerial conflict which lasted from June to November 1940 and ended with a postponing invasion.

The Battle of Britain started on 10th June 1940 with advancing attacks on British convoys sailing to Dover and back. Luftwaffe was attacking the convoys and at the same time was trying to lure the enemy planes to fight and destroy the most of them. This whole phase of the battle is called Kanalkampf (The Channel Battle) and it lasted one month. On the 1st August 1940 Hitler published directive no.17 which described how the attack on England will be going. The first phase was the air domination which was the Luftwaffe's task.

Hermann Göring planned a massive aerial attack called *Adlerangriff* ("Eagle Attack"), which took place on August 13. The targets were the English airports, 11 of them, but also Portsmouth and Portland were attacked. The offensive continued on August 15 with participation of all three aerial armies, several British airports were eliminated and others were damaged as a result. Intense attacks on English airports continued until the end of the August. Although Luftwaffe suffered from big losses, they managed to place RAF in a very bad situation. However RAF got better after the tactics changed on the attacking London.

The first air strike took place on September 7, 1940 as an answer for the bombing of Berlin. Luftwaffe focused only on London, that way the RAF could regenerate and defend its capital. Attacks on London are the last phase of the Battle of Britain. At first Hitler postponed the Seelöwe operation for a fortnight but after more setbacks he postponed it indefinitely. Although airstrikes on London lasted until the end of war, the Battle of Britain ended in the November 1940.

Obrazové přílohy:

1. Říšský maršál Herman Görning



(Zdroj: <http://media-2.web.britannica.com/eb-media/13/11413-004-D9FFDA51.jpg> , [cit. 2016-04-05]).

2. Generál polní maršál Albert Kesselring



(Zdroj: https://cs.wikipedia.org/wiki/Albert_Kesselring#/media/File:Bundesarchiv_Bild_183-R93434,_Albert_Kesselring.jpg , [cit. 2016-04-05]).

3. Generál polní maršál Hugo Sperrle



(Zdroj: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f7/Bundesarchiv_Bild_146-1987-121-30A,_Hugo_Sperrle.jpg/220px-Bundesarchiv_Bild_146-1987-121-30A,_Hugo_Sperrle.jpg, [cit. 2016-04-05]).

3. Adolf Galland



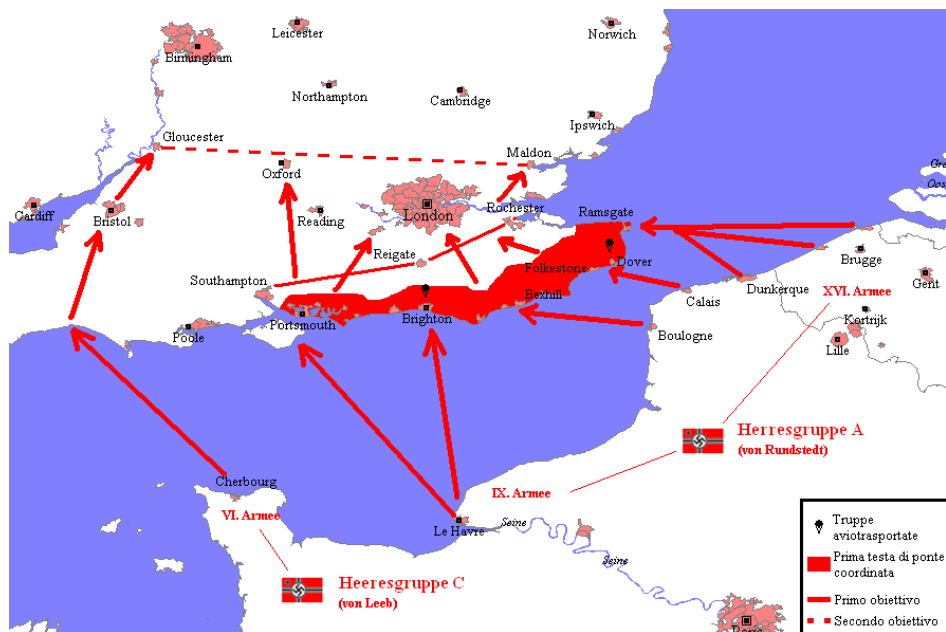
(Zdroj: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a8/Bundesarchiv_Bild_146-2006-0123,_Adolf_Galland.jpg, [cit. 2016-04-05]).

4. Werner Mölders



(Zdroj: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/b6/Bundesarchiv_Bild_146-1971-116-29,_Werner_M%C3%B6lders.jpg/250px-Bundesarchiv_Bild_146-1971-116-29,_Werner_M%C3%B6lders.jpg , [cit. 2016-04-05])

5. Plán operace Seelöwe (Mořský Lvoun)



(Zdroj: https://cs.wikipedia.org/wiki/Operace_Seel%C3%B6we#/media/File:Operazione-leone-marino.PNG , [cit. 2016-04-05]).

6. Rozdělení jednotlivých leteckých armád obou zemí, dosah britských radarů.



(Zdroj: <http://www.filldaz.xf.cz/bitvy/bobmap.jpg>, [cit. 2016-04-05])

7. Supermarine Spitfire Mk. I.



(Zdroj: http://www.spitfiresite.com/photos/historic/uploaded_images/spitfire-site-19sqn-cozens-793515.jpg, [cit. 2016-04-05]).

8. Messerschmitt Bf 109



(Zdroj: <http://www.airwar.ru/image/idop/fww2/bf109g/bf109g-6.jpg>, [cit. 2016-04-05]).

9. Heinkel He 111 nad Londýnem



(Zdroj:http://static.warthunder.com/upload/image/News/september14/Heinkel_over_Wapping_920.jpg, [cit. 2016-04-05]).