

ÚVOD A HISTORICKÉ SOUVISLOSTI

Německý útok na Sovětský svaz pod krycím názvem operace *Barbarossa* byl ofenzivou, která do té doby neměla obdoby ani co do rozsahu, ani co se týče tvrdosti bojů. Od jejího zahájení za brzkého rána 22. června 1941 se frontová linie během několika týdnů protáhla do délky 4 480 km, aby spojila arktické pustiny kolem Barentsova moře na severu se subtropickými příbřežními kraji Černého moře na jihu.

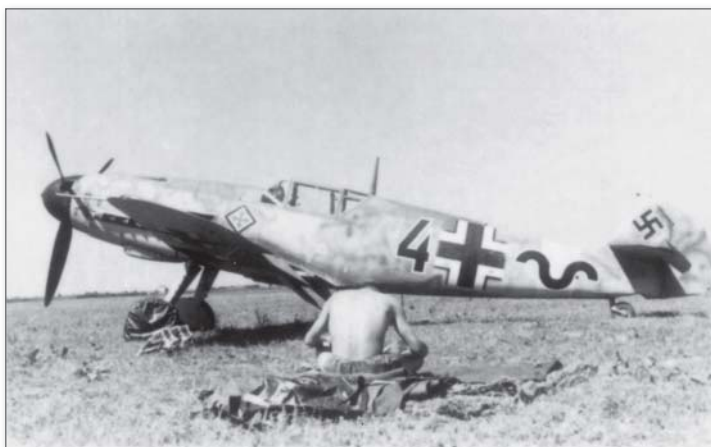
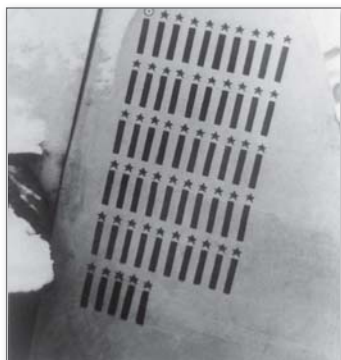
Síly proti sobě stojících armád se na první pohled zdály téměř vyrovnané. Němci k prvnímu útoku nasadili 120 divizí a jako bezprostřední zálohu drželi dalších 26, což bylo celkem 146 divizí, tedy dohromady zhruba tři miliony mužů. Sovětská armáda jim čelila 149 divizemi rozmístěnými v západních vojenských okruzích.

Německé a sovětské divize se však velmi lišily jak svým složením, tak počty mužů a techniky. Vezměme například nejdůležitější tanky, které hrály v tažení na východ zcela zásadní roli. Na samém počátku nasadili Němci 17 pancéřových divizí (a další dvě v záloze) proti 36 sovětským – což byla zdánlivá převaha v poměru 2:1 ve prospěch Rudé armády. Ve skutečnosti sovětská tanková divize roku 1941 čítala asi 400 tanků, zatímco její německý protějšek mezi 150 a 200 tanky... Převaha na straně Sovětů byla tedy čtyřnásobná.

Rudé letectvo mělo podle úředních dokumentů podobnou početní převahu. Zřídka zmiňovanou skutečností je, že luftwaffe vstoupila do operace *Barbarossa*, tedy nejambicióznějšího podniku wehrmachtu,

Na počátku operace *Barbarossa* bylo jediným příznakem přítomnosti jednomotorových stíhaček na dálném severu 10 Bf 109E stíhací letky v Kirkenes. Tento *Emil* varianty E-7 (opatřený pouštním prachovým filtrem) hlídkuje nad nehostinným pobřežím Severního ledového oceánu.





s mnohem menším počtem frontových letounů (2 598), než kolik v květnu 1940 dislokovala na počátku blitzkriegu na Západě (3 826) nebo ve vrcholné fázi bitvy o Británii o necelé tři měsíce později (3 705).

Co se týká jednomístných stíhaček, měla *jagdwaaffe* v předvečer útoku podél východní fronty rozmístěných přesně 619 provozuschopných strojů (převážně Bf 109F). To bylo něco přes dvě třetiny (68 %) celkových sil stíhacího letectva, přičemž zbývající třetina byla dislokovaná na západě, na domácím území a ve Středomoří.

Přesto to bylo právě zde, na východě, kde stíhací piloti *luftwaaffe* (přes své nedostatečné počty a přílišné rozptýlení) později dosáhli nejvyšších individuálních výsledků v historii vzdušných bojů – skóre, která se na jiných bojištích a u jiných letectev posléze považovala za nedosažitelná.

Celá knižní řada nakladatelství Osprey *Letouny stíhacích es* vychází z všeobecně uznávané britské a americké definice „stíhacího esa“, což je každý stíhací pilot, jemuž je uznáno pět a více vzdušných vítězství. Při použití tohoto údaje jako srovnávacího kritéria by tato publikace pojednávající o pilotech Bf 109 na východní frontě nabyla takového rozsahu, že by byla sotva něčím jiným než jedním dlouhým seznamem jmen. Do této kategorie totiž u *luftwaaffe* spadá přes 5 000 stíhacích pilotů!

V samotném stíhacím letectvu *luftwaaffe* se onoho dogmatického pojmu „As“ neboli eso v souvislosti s konkrétním počtem vítězství moc často nepoužívalo. Přednost se dávala obecnějšímu pojmu „*Experte*“ čili experti, který se chápal ve významu piloti výjimečných schopností a dosahující výjimečných úspěchů. Autor hovořil s několika stíhacími piloty *luftwaaffe*, kterým bylo uznáno 50 nebo více vzdušných vítězství – tedy mnohem více než kterémukoli esu západních spojenců – jen aby vždy vyslechl se vši vážností pronesená slova: „Ale já jsem nebyl žádný velký expert. To byste měl mluvit hlavně s ...“ Načež následovalo jméno některé hvězdy s třikrát nebo čtyřikrát vyšším počtem vítězství, než měl na kontě mluvčí sám.

Vypadá to, že velení *luftwaaffe* bylo úspěchy svých vlastních pilotů značnou měrou zaskočeno. V počátečních měsících války zajistilo 20 vzdušných vítězství svému držiteli vyznamenání Rytířským křížem.





V historii leteckých bojů dosáhli pouze dva stíhací piloti více než 300 sestřelů – *Hauptmann* Erich Hartmann (vlevo) a Major Gerhard Barkhorn (vpravo), oba od JG 52.



Oberfeldwebel Ullmann od II./JG 3 ukazuje místo, kde právě sestřelil nepřátelský stroj. Šéftechnik 6. *staffel* má důvod tvářit se nedůvěřivě, protože místo havárie se následně nepodařilo nalézt a sestřel zůstal nepotvrzený.

Ke konci války museli délesloužící piloti na východní frontě docílit hodně přes 100 sestřelů, než toto vyznamenání dostali.

Nic neilustrovalo lépe propastný rozdíl mezi podmínkami východní a západní fronty, než právě ta „stovka“ sestřelů. Jen hrstka vybraných stíhacích pilotů *luftwaffe* dosáhla na metu 100 sestřelů při nasazení výhradně proti západním spojencům. Naopak na východě tohoto výkonu dosáhlo přes 70 pilotů. Osm si nárokovalo více než 200 vítězství a dva dokonce překročili číslo 300!

Ve světle poválečných výzkumů dnes existuje shoda v tom, že k nadhodnocování výsledků docházelo v každém letectvu. To se převážně přičítalo zaujetí bojem a vlivu bojové víry. Někdy to byl důsledek skutečného omylu – charakteristický pruh kouře táhnoucí se za Bf 109, střemhlav unikajícím na plný plyn, zmátl mnohé spojenecké stíhací piloty nebo střelce, kteří si mysleli, že svého protivníka smrtelně zasáhli. Jen ve velmi vzácných případech šlo o úmyslný podvod. A s každým



Oberleutnant Kurt Sochatzy, Staffelkapitän 7./JG 3, měl více štěstí. Svědek na zemi pořídil teleobjektivem snímek jedné z jeho obětí – dvoumotorového tupolevu – jenž beznadějně padá mezi stromy. Sochatzy nahlásil 38 sestřelů sovětských letounů (a jediný spitfire od 603. perute během bojů nad kanálem La Manche), než se sám stal 12. 8. 1941 obětí taranu I-16 nad Kyjevem. Strávil pak osm let v zajetí v SSSR. (Ve skutečnosti se jedná o nezaměnitelnou siluetu dálkového bombardéru Il-4, na počátku války ještě označovaného jako DB-3.)

Major Gerhard Barkhorn přijímá gratulace po splnění 1 000. bojového letu. Pásky na věnci označují země, nad kterými od svého příchodu ke II./JG 52 v srpnu 1940 bojoval. Jsou to (z leva odspodu) Dánsko, Belgie, Sovětský svaz, Francie, Anglie a Holandsko. Do konce války Barkhorn uskutečnil nejméně 1 104 bojových letů.



pilotem, který byl podezřelý z falšování svého počtu sestřelů, provedli jeho nadřízení velmi krátký proces.

Každé z bojujících letectev se snažilo, aby se uznávání nárokovaných sestřelů řídilo řadou přísných podmínek. O to více pak letectvo německé, které vyžadovalo písemné potvrzení sestřelu jedním nebo více svědky akce ve vzduchu plus – bylo-li to možné – doplňujícím potvrzením, rovněž písemným, od pozemního pozorovatele. S ohledem na množství kancelářské práce, kterou to vyvolávalo až na OKL* v Berlíně, není divu, že obdržet oficiální potvrzení nároku mohlo někdy trvat i více než rok.

I přes tato přísná byrokratická opatření jsou některé astronomičtější počty sestřelů hlášené piloty Luftwaffe na východní frontě stále předmětem debat, pochybností a vyslovené nedůvěry. Takže jak se jich vlastně dosahovalo?

Na to neexistuje žádná prostá odpověď, spíše jde o důsledek jedinečné shody okolností, která se v žádných jiných taženích nikdy neopakovala.

Za prvé je nutné mít na paměti, že piloti Luftwaffe se nestřídali v tzv. turnusech s dlouhými přestávkami mezi nimi, jak bylo zvykem u spojeneckých letectev. Většina jich zůstávala u operační činnosti, dokud buď nebyli zabiti, nebo již nebyli schopni další služby, případně nebyli povýšeni do štábní funkce. Nepočítáme-li období dovolených, byli tu mnozí, kteří u frontových jednotek sloužili po celou válku od prvních dní, kdy boje propukly, až do posledního dne.

Po značnou část vzdušných bojů na východě měla *jagdwaffe* také neoddiskutovatelnou převahu ve třech zásadních podmínkách nutných pro přežití i k úspěchu – výzbroj, výcvik a taktika.

Bf 109 byl mnohem lepší zbraní než cokoli jiného, co mohli Sověti během počátečních let války

* OKL = Oberkommando der Luftwaffe (Vrchní velitelství Luftwaffe)



Sudovitý tvar opuštěného I-16 spočívajícího vedle tohoto *Friedricha* od II./JG 54 ilustruje propastný konstrukční rozdíl mezi sovětskými a německými stíhacími letouny v počátečních etapách operace *Barbarossa*.

na východě nasadit. Podle názoru některých veteránů jí zůstal až do samého konce – pokud nebyl ničím zatížen (tzn. byl bez přidavných podkřídelních zbraní jako kanonových gondol nebo trubic s raketami), byl Bf 109 lepší než sovětský Jak-9.

Za druhé, všichni polní velitelé *jagdwaaffe* měli tu neocenitelnou výhodu, že prodělali důkladný výcvik. Ironií osudu někteří – jako Lützow a Trautloft – byli dokonce absolventy tajné stíhací letecké školy v Lipecku poblíž Voroněže, kterou *reichswehr** provozoval ve spolupráci se Sověty v letech 1925 až 1933. Mnozí také létali s Legií Kondor** ve Španělsku a těsně před tažením na východě velký počet stíhacích pilotů prodělal boje v Polsku, na západě a na Balkáně. Tato cenná kvalifikace a zkušenosti jim umožňovaly pružně vymýšlet novou a efektivní

taktiku, díky které mohli čelit jakékoli situaci, s níž bylo možné se ve vzduchu setkat. Mnoho z výše uvedeného mohlo stejnou měrou platit i pro všechna ostatní tažení, kterých se *jagdwaaffe* zúčastnila. Východní frontu však odlišovala druhá strana oné rovnice – povaha a výbava protivníka.

Stalinské čistky konce 30. let sovětské ozbrojené síly oslabily a zasadily těžké rány jejich velitelskému sboru. Mnoho důstojníků letectva včetně těch, kteří měli čerstvé bojové zkušenosti (ze Španělska, z Dálného východu a Finska), potkalo propuštění, uvěznění, ba i horší osud. To rudé letectvo nejen ochudilo o jeho jádro s neocenitelnými odborníky, ale i důkladně zastrašilo ty, kteří zůstali, takže to potlačilo jakoukoli jejich iniciativu, již by jinak prokazovali, a způsobovalo, že plnili bojové rozkazy do posledního písmenka bez ohledu na jejich důsledky.

Ve snaze nahradit ztráty způsobené svými vlastními činy nařídil tehdy Kreml rychlé rozšiřování sovětských ozbrojených sil. Čas ale nebyl jeho spojencem. S důrazem spíše na počty letců než

* *Reichswehr* = ozbrojené síly meziválečné německé republiky v letech 1919–1935. V roce 1935 z něj vznikl *Wehrmacht*.

** Legie Kondor byla jednotka německého válečného letectva a armády, která od července 1936 do března 1939 bojovala na straně frankistů ve španělské občanské válce.

Ačkoli sám neměl nijak vysoké skóre, byl Hannes Trautloft, těžící z bohatých zkušeností získanými od výcvikového střediska v Lipecku přes službu u legie Kondor ve Španělsku, prototypem velitele stíhačů. Velel JG 54, slavným „zeleným srdcím“, v letech 1940–1943.



na jejich kvalitu byl pilotní výcvik uspěchaný a povrchní. V důsledku toho byly během počátečních etap operace *Barbarossa* výkony sovětských letců obecně na mnohem nižší úrovni než výkony letců luftwaffe. Tuto nepružnost a nezkušenost potvrzují bojová hlášení německých pilotů, která jsou plná zpráv o formacích ruských letounů, se buď „urputně držely svého kurzu a výšky a přitom byly jeden po druhém sráženy“, nebo „se motaly ve vzduchu jako obrovský, chaotický roj včel“.

Nedostatečný výcvik však rozhodně neznamenal, že by se sovětským pilotům nedostávalo odvahy. Spíše naopak. Když nebyli schopni srazit své protivníky z oblohy jinak, uchýlovali se mnozí k přímému nárazu do nepřátelského letounu. Rusové tyto útoky nazývali „taran“ a k prvním zaznamenanému případu došlo už pár minut po zahájení operace *Barbarossa*.

Dne 22. června v 04:15 ppor. D. V. Kokorjev ze 124. stíhacího pluku narazil do záďe průzkumného

Do 215 poblíž Sambrówa poté, co se zasekly kulometry jeho stroje MiG-3. O 10 minut později npor. I. T. Ivanov od 46. pluku zneškodnil stejným způsobem bombardér He 111 během souboje nad Rovnem. Na rozdíl od svého předchůdce Ivanov svůj čin nepřežil. Dne 2. srpna byl posmrtně vyznamenán titulem Hrdina Sovětského svazu.

Počáteční boje si od rudého letectva vybraly krutou daň. Při horlivé snaze nahradit ztráty a dostat piloty co nejdříve na frontu nebyly výcvikové programy po mnoho měsíců zdaleka plnohodnotné. Znatelné zlepšení se dostavilo teprve v pozdějších etapách války na východě. Tou dobou ale mělo mnoho expertů luftwaffe z východní fronty za sebou již další dva až tři roky zkušeností. A i když se už nepouštěli se svými sovětskými protivníky do žádných riskantních podniků, protože nikdy netušili, kde se mohou střetnout s některým ze samostatných talentů rudého letectva, většina je jich přesvědčená,



„Lakovaná rakev“ LaGG-3 s patrnými příznaky bojového poškození na centroplánu pravého křídla byl německými jednotkami ukořistěn na sovětském nákladním vagonu, ještě než jej stihli transportovat k opravě do zázemí.

že si před průměrnými sovětskými letci udržovali trvalý náskok.

Stejná totalitní posedlost početní převahou vedla Kreml k diktátorskému přístupu k sovětskému leteckému průmyslu. Zavalité polikarpovy, které bojovaly za republikánské Španělsko, byly v létě roku 1941 nemoderní či již zastaralé. Roku 1940 začaly do služby přicházet tři „moderní“ konstrukce. Všechny ale trpěly vážnými dětskými chorobami a četnými závadami.

Jak-1 byl nespolehlivý a měl slabou palebnou sílu. LaGG-3, i MiG-3 postrádaly obratnost a neodpouštěl nováčkům žádné chyby. Ti, kteří byli vybráni k létání na stíhačce LaGG-3, říkali s černým humorem (ale samozřejmě jenom mezi sebou), že iniciály tvořící název letounu znamenají „lakovaná garantovaná rakev“*. I piloti s mnoha hodinami

* „Lakirivannyj garantirovannyj grob“



Ne každý letec, který byl nucen přistát za nepřátelskými liniemi, měl takové štěstí jako neznámý pilot tohoto stroje od II./JG 53. Vyzvedla jej a zpět do bezpečí odvezla hlídka ze 16. divize granátníků „Reichsführer SS“.

nalétanými na polikarpovech považovali nové jednoplošníky za líné a těžko ovladatelné.

I přesto byly počty vyrobených kusů důležitější než výkony. Moskvu zajímaly jenom počty letounů na frontě. Podobně jako u pilotních výcvikových programů, i zde se situace pozvolna zlepšovala. Jak Lavočkin, tak Jakovlev posléze své původní konstrukce vyvinuli ve skvělé stíhačky. Všechno to ale nějakou dobu trvalo. Avšak na to, co skutečně dokáže Mikojanova konstrukční kancelář, si musel svět počkat až do roku 1950 na válku v Koreji – a i tehdy revoluční konstrukce letounu MiG-15 značnou měrou vycházela z kořistních výsledků německého výzkumu a z britské konstrukce motorů.

Velmi ceněny byly dodávky letadel do Sovětského svazu podle smlouvy Lend-Lease, které měly „překlenout mezeru“ mezi úvodním šokem operace Barbarossa a náběhem sovětského průmyslu na plný výkon po evakuaci výrobních závodů do bezpečí za pohořím Ural. A mezi roky 1941 a 1945 bylo jen ze Spojených států do Sovětského svazu skutečně dodáno téměř 10 000 stíhaček.

I zde ale kvantita převládala nad kvalitou, neboť z nich bylo 7 000 Bellů P-39 a P-63 s motorem v těžišti. První z těchto stíhacích typů USAAF považovalo za „obzvláště velké zklamání“ a RAF jej odmítlo pouze po jediném operačním nasazení. Obě stíhačky od Bellů rudé letectvo používalo intenzivně, byť hlavně k přímé podpoře vojsk a postřelování

pozemních cílů. Zastaralé P-40 se také dodávaly ve velkých počtech, výkonných P-47 obdržel SSSR jen méně než 200 a P-51 nezískal ani jeden – jedinými mustangy, které se do Sovětského svazu dostaly, bylo 10 strojů verze Mk.I ze zásob RAF a s motory Allison.

Také Britové poskytli přes 4 000 hurricanů a spitfirů, a ačkoli si oba typy získaly dobré jméno, zejména druhý z nich nebyl zrovna vhodný pro často primitivní podmínky, s nimiž se měl setkávat na předsunutých sovětských přistávacích plochách.

A konečně k taktice. Přes obrovské vzdálenosti neměly vzdušné boje na východě v zásadě strategickou povahu. Obě letectva se soustředila primárně na přímou podporu pozemních operací ve středních a malých výškách. Z důvodů, které objasníme později, se stíhací piloti luftwaffe jen neradi pouštěli příliš daleko za sovětské linie.

Sovětské nejvyšší velení samo využívalo pilotů a leteckých osádek stejně strnule – a takřka jimi plýtvalo – jako tomu bylo u pozemního vojska. Stejně jako na zemi, kde bez ohledu na ztráty vrhalo velení proti zakopaným německým postavením jednu vlnu pěchoty za druhou v řadě čelních útoků tak dlouho, dokud nebyl poslední útok skosen palbou nebo dokud nebyla obrana přemožena, tak i ve vzduchu posílalo k bombardování cílů podél německé frontové linie jednu vlnu sovětských letadel za druhou.



Zaplněné letiště nedlouho před koncem balkánského tažení. Na původní fotografii lze rozpoznat marking *Emila* zachyceného vzadu pod levým křídlem Henschelu Hs 126. Ten prozrazuje, že jde o stroj adjutanta skupiny II./JG 54 *leutnanta* Steindla...



... jenž je zde zachycen za letu s tímtež *Emilem* varianty E-7 při stíhacím/bombardovacím bojovém letu jen o pár dní později na počátku operace *Barbarossa*. Mezitím se však musel vzdát úzkého žlutého pásu za trupovým křížem a prapodivná a pro tuto jednotku typická kamufláž v podobě nepravidelného dláždění již začíná prosvítat pod tenkou vrstvou žlutého smytlého laku, narychlo naneseného na kryt motoru.

Stíhací piloti luftwaffe zajišťující obranu, obvykle se základnami blízko prostoru operací, odlétali i 5 či 6 – často i více – akcí za den. Při hlídkování nad frontou se spouštěli střemhlav na nepřátelské stroje, jeden či dva vyřadili, rozprášili jejich formaci a pak stoupali zpět do výše, aby vyčkávali na další vlnu.

I když jde o značné zjednodušení, taková byla podstata vzdušných bojů na východní frontě. Při snaze smést nepřítele naprostou početní převahou sověti stoicky snášeli nevyhnutelné ztráty. A experti luftwaffe sbírali vyznamenání.

Co se týká tažení samotného, dělila se východní fronta na tři hlavní části či osy postupu – severní, centrální a jižní (vlastně čtyři, pokud se započte i poněkud izolovaná finská/arktická oblast, která byla operační oblastí poněkud statičtější).

Přes mnohem větší délku fronty se luftwaffe do operace *Barbarossa* pustila osvědčeným a vyzkoušeným způsobem – uskutečněním řady preventivních úderů, které byly zaměřené na zničení nepřátelského letectva na zemi. V tom se ukázala jako pozoruhodně úspěšná. Ale i sémě konečné porážky Německa už klíčilo.

Hitlerův úmysl napadnout Sovětský svaz byl poprvé vyjádřený ve Vůdčově směrnicí č. 21 z 18. prosince 1940. Zahájení operace *Barbarossa* původně plánoval na konec jara 1941. Ale obtíže, které prožíval jeho spojenec v rámci Osy Mussolini v Řecku a povstání lidu Jugoslávie proti vstupu do Paktu tří (Německa, Itálie a Japonska) jej přiměly, aby si nejdříve podrobil Balkán.

To operaci *Barbarossa* zdrželo o několik životně důležitých týdnů. Počátečním cílem wehrmachtu byla Moskva. Dne 15. listopadu 1941 se průzkumný oddíl od praporu *Panzerpionierbataillon 62* dostal na vzdálenost necelých 20 km od Kremłu. Zimní sněhy však přinutily německou armádu zastavit. Sovětské hlavní město se udrželo a *führer* přišel o jedinečnou příležitost k „rychlému závěru“ kampaně na východě.

Německá ofenziva byla obnovena na jaře 1942. Tentokrát nebyla zaměřená na Moskvu, ale podél jižního sektoru vstříc ropným polím na Kavkaze a na město Stalingrad. Šestá armáda dosáhla Stalingradu koncem srpna, aby tam pak byla obklíčena a zničena během zimních měsíců let 1942–1943.

Heroickou stalingradskou bitvu mnozí považují za zvrat ve válce na východě. V podstatě to však byla až třetí letní ofenziva, zahájená v centrálním sektoru v půli léta roku 1943, která ve skutečnosti předznamenala počátek konce wehrmachtu v Sovětském svazu. Operace *Zitadelle* známější jako bitva u Kurska byla největší tankovou bitvou v historii vojenství. Když Hitler 13. července nařídil svým tankům, aby se z boje stáhly, bylo to více než jen tiché doznání lokálního ústupu. Tento ústup dláždil cestu mohutným sovětským ofenzivám let 1944–1945, které skončily vstupem Rudé armády do Berlína.

Toto byly ony temné kulisy, na jejichž pozadí krátce, a přesto tak jasně zazářili nejúspěšnější stíhací piloti, jaké kdy svět poznal (a kteří snad již zůstanou nepřekonáni).