



STÍHAČI NAD ZÁPADNÍ FRONTOU

MAREK BRZKOVSKÝ

 PRESS

Stíhači nad západní frontou

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Marek Brzkovský
Stíhači nad západní frontou – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2022

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



OBSAH

Úvod	5
Nad západní frontou klid?	8
První z dlouhé řady Messerschmitty Bf 109 B až D	17
Gladiatory nad Narvikem	27
Werner Mölders pod palbou	40
Frederick James Barker Nejlepší palubní střelec RAF	49
Hawker Hurricane Tažný kůň RAF	60
Josef František Stíhač s duší dobrodruha	73
Čechoslováci u 1. perutě RAF	84
Pět let nad západní frontou	97
Whirlwindy nad západní Evropou	116
První bojové nasazení stíhačky Fw 190	131
Gregory Augustus Daymond Eso perutí „Eagle“	137
Největší letecká bitva roku 1942	148
Šestitunová bestie	160
Jak se plaší smrt	172
Duel nad plážemi Normandie	179

Bestie s velkým chladičem	194
Major Duane „Bee“ Beeson	210
Messerschmitt Me 262 poprvé v boji	222
Stíhací esa v poslední velké letecké bitvě na západě	232
Lidové stíhačky: omyl, či poslední naděje Luftwaffe?	244
Seznam použité literatury a pramenů	253

Úvod

Válka na západě začala 3. září 1939. Na obou stranách fronty už létaly prakticky jen stíhačky moderní celokovové konstrukce se zatahovacím podvozkem a krytou kabinou. Jejich rychlost běžně překračovala 500 km/h a ve výzbroji měly často i kanony ráže 20 mm. O výsledku souboje však stejně většinou nerozhodly jejich výkony, ale kvalita muže svírajícího řídicí páku. Po několika měsících tzv. podivné války se na západě rozhořely tvrdé boje, které vyvrcholily v létě 1940 během střetnutí, jež vstoupilo do dějin jako „bitva o Británii“. Přes počáteční úspěchy se německé Luftwaffe nepodařilo zničit britské stíhací letectvo a to dál způsobovalo jejím bombardovacím svazům krvavé ztráty. Dne 17. září vydal Adolf Hitler rozkaz, že invazi do Velké Británie odkládá na neurčito. Winston Churchill o tom ve svých pamětech napsal: „Dne 15. září 1940 bitva vyvrcholila. Tehdy Luftwaffe podnikla svůj největší útok na Londýn. Šlo o jednu z rozhodujících bitev naší historie, stejně jako třeba bitva u Waterloo. Ačkoli se později ukázalo, že nepřítel ztratil pouze 56 strojů, jednalo se o mezník bitvy o Británii. Vůdce se rozhodl odložit vylodění a den 15. září se stal definitivním dnem skonu operace Seelöwe.“

Bitva svedená v létě 1940 neměla dosud obdoby – celá se odehrála jen ve vzduchu. Německý neúspěch měl několik důvodů. Velení Luftwaffe podcenilo význam a účinnost britských radarových stanic. Sice o radarech

věděli a sami je používali, útoky proti nim však neprováděli důsledně a později od nich úplně upustili. Šlo o naprosto zásadní chybu, neboť zničení stanic na samém začátku bitvy bylo v jejich silách a na další průběh bojů mohlo mít zásadní vliv. Po celou dobu trvání střetu měli Němci nedostatek informací o organizaci britské protivzdušné obrany, principech jejího fungování a řízení. Dosud totiž proti jejich bombardovacím svazům nepřátelští stíhači startovali na poplach na poslední chvíli, nebo museli hlídkovat předem a úspěšný přepad býval spíš dílem náhody. Tentokrát na ně však nepřítel vždy čekal v maximálním počtu a většinou i ve správné výšce a čase. Další faktor představovala nekritická víra ve vlastní nepřemožitelnost a velké podcenění protivníka. Dosavadní vítězství dala totiž Němcům pocit převahy a toho, že úspěch je předem zaručen. To vše v době, kdy RAF disponovalo stovkami bombardérů, jejichž dolet k útoku na říšské hlavní město více než dostačoval. O to hůře pak velitel Luftwaffe snášel nálety britských letounů a nechal se lehce vyprovokovat k útokům na Londýn, místo k akcím nutným pro přípravu invaze.

Na jaře 1941 Luftwaffe skoro všechny stíhací eskadry přesunula na východ Říše k chystanému útoku na SSSR. Na západě zůstaly jen dvě eskadry, které měly čelit očekávané letní ofenzívě RAF. Většinou se jednalo o hromadné akce typu Circus, při nichž na cíle ve Francii

útočily malé formace bombardérů. Hlavním záměrem ale nebylo bombardováním zničit cíl. Velké množství spitfirů, které bombardéry doprovázely, mělo donutit stíhačky Luftwaffe k boji a co nejvíce jich zničit. Brzy se ukázalo, že to nebude tak lehké. Němci, byť s poměrně omezenými silami, většinou dokázali početně silnějším Britům zasazovat těžké rány. Za celé trvání ofenzívy roku 1941 Britové odepsali 411 stíhaček. Němci, kteří dokonale těžili ze všech výhod boje nad vlastním územím, odepsali jen 154 strojů. Velmi podobně situace na západě vypadala i po celý rok 1942. S příchodem jara totiž RAF rozjelo další leteckou ofenzívu. Tu v březnu odsouhlasil samotný britský premiér Winston Churchill. Po nedobrych zkušenostech z loňského léta byla ale stanovena podmínka, že se bude pokračovat pouze tehdy, pokud bude poměr vítězství a ztrát jedna ku jedné. To se však ukázalo jako velmi nereálné. Němci totiž do jara 1942 dokázali přezbrojit JG 2 a JG 26 na vynikající Focke-Wulfy Fw 190, které měly nad Spitfiry Mk.V značnou výkonnostní převahu. K největší bitvě roku 1942 na západě došlo 19. srpna během britského nájezdu na přístavní město Dieppe.

Němci se během příštího roku dostávali pod stále větší tlak. Výpravy spitfirů byly stále početnější, a navíc přibýly útoky typhoonů na pozemní cíle po celé Francii. Největším problémem se ale stávala americká osmá letecká armáda (*The Eighth Air Force*). Čtyřmotorové flying fortresses a liberatory se používaly stále hlouběji nad Německo a nebezpečný začal být i jejich doprovod – mohutné P-47 Thunderbolt. Letecká válka na západě se díky nim začala postupně měnit. Němečtí stíhači se totiž dosud střetávali s nepočetnými formacemi

blenheimů či bostonů, jejichž pumový náklad mnoho škody nenapáchal a jež měly většinou jen Němce vyprovokovat ke startu a boji. To B-17 unesly až 7 983 kg pum a ignorovat je rozhodně nešlo. Létały navíc v sevřených boxech, každý stroj nesl nejméně deset kulometů ráže 12,7 mm, a němečtí stíhači tak při útoku na ně museli prolétat křížovou palbou desítek těchto zbraní. Zničit čtyřmotorový Boeing B-17 Flying Fortress se ukázalo jako velmi obtížné.

Na začátku roku 1944 u amerických jednotek stále stoupal počet vynikajících strojů P-51 Mustang a jejich piloti začali stíhače Luftwaffe systematicky vybíjet. Situace u německých stíhacích jednotek nebyla koncem jara 1944 vůbec dobrá. Většina velkých es již tou dobou padla a nováčci, kteří absolvovali zkrácený výcvik, se nedokázali proti obrovské přesile prosadit. To horší však mělo teprve přijít. Šestého června ráno začala invaze do Normandie. Luftwaffe měla připravený plán na přesun posil z jiných bojišť, ale první – rozhodující – den vylodění byla k dispozici jen JG 2 a nekompletní JG 26. Následovala několikátýdenní bitva nad Francií, kterou Němci jednoznačně prohráli. Pak přišel už jen ústup a další porážky. Nic na tom nezměnilo ani nasazení nejnovějších proudových Me 262. Americké bombardéry německá města srovnávaly se zemí už takřka bez odporu a hloubkoví stíhači na zemi napadali každý jen trochu důležitý cíl. Z Luftwaffe zbyl pouhý stín její bývalé slávy a do jara 1945 ji američtí a britští stíhači doslova vymazali z oblohy. Západní fronta vždy představovala nejtěžší bojiště, na němž operovaly ty nejmodernější stroje. Užívala se zde nejmodernější technika, včetně radiolokátorů, raket, vystřelovacích sadaček, proudových a tryskových motorů. Němci

také proto při hodnocení úspěchů nutných pro udělení nejvyšších vyznamenání uznávali jeden sestřel na západě za stejně hodnotný

jako tři na východě. Právě na tyto boje, leteckou techniku a slavné piloty se zaměřuje kniha, kterou držíte v rukách.

Na tomto místě bych rád poděkoval všem, kdo jakkoliv pomohli při psaní této knihy. Zvlášť bych chtěl poděkovat „kolegům z oboru“, Janu Šafaříkovi, Ondřeji Repkovi, Michalu Rakovi a Otovi Jírovcovi. Také nechci zapomenout na Jiřího Rajlicha, Miroslava Šnajdra a Petra Stachuru, jejichž knihy a články mi byly velkou inspirací.

Marek Brzkovský
Brno, leden 2022

NAD ZÁPADNÍ FRONTOU KLID?



Pro období zimy 1939–1940 se s odstupem vžilo označení podivná válka. Na zemi podivná skutečně byla, neboť pozemní jednotky na sebe jen hleděly přes zemi nikoho a do střetů se nepouštěly. Úplně jiná situace však panovala ve vzduchu. Stíhači obou stran často přelétali hranice a provokovali se navzájem k boji. Obě strany sem také často vysílaly průzkumné letouny s cílem získat informace o postavení protivníka.

Třetího září odpoledne vypršelo ultimátum vydané vládami Francie a Velké Británie vyzývající Adolfa Hitlera ke stažení jednotek útočících na Polsko. Obě země vyhlásily třetí říši válku. Ta nasadila většinu sil – 1. a 4. leteckou armádu proti Polsku, na západě operovala 3. a v oblasti Severního moře 2. letecká armáda. Všechny disponovaly moderní výzbrojí a výborně vycvičeným personálem. To Francouzi na tom byli o poznání hůře. Hlavně bombardovací útvary měly ve výzbroji množství

zastaralých typů a přezbrojování na moderní LeO 451 probíhalo velmi pomalu. Stíhací skupiny na tom byly o něco lépe a většina létala na Moranech Saulnier MS.406 nebo Curtissech H.75 Hawk. Britové disponovali v září poměrně moderním letectvem. Jeho nejlépe vyzbrojené útvary ale měly zůstat u samotné protivzdušné obrany Ostrovů a do Francie se už v září začaly přesouvat stíhací perute vyzbrojené Hawker Hurricane. Jednalo se o poměrně výkonný letoun, který se během podivné války



Pilot Messerschmittu Bf 109 od eskadry JG 2 Richthofen



Werner Mölders se stal prvním velkým esem Luftwaffe, už 8. září 1939 však byl poprvé sestřelen.

velmi osvědčil. Bombardovací jednotky disponovaly hlavně lehkým jednomotorovým

bombardérem Fairey Battle a o něco výkonnějšími Bristol Blenheim.

Nad Německo se sice už první noc vydalo deset britských bombardérů, v pumovnicích však nesly pouze letáky. Byl to první z řady podobných náletů, které pak pokračovaly dalších osm měsíců. K prvnímu leteckému souboji na západě došlo 4. září, kdy posádka dvoumotorového blenheimu od 110. perutě zaútočila na německý námořní Dornier Do 18. Přes množství vypálené munice se jí ho však nepodařilo zničit. Prvního sestřelu na západě dosáhl pilot Messerschmittu Bf 109, desátník Alfred Held z II./JG 77. Odpoledne 4. září 1939 poslal do moře bombardér Vickers Wellington, útočící na dvojici lodí Gneisenau a Scharnhorst v ústí Labe. K několika prvním vzdušným soubojům došlo i nad Maginotovou linií, kde se utkávaly hlavně francouzské a německé stíhačky. Vůbec první proběhl už 8. září a po boji s letouny Curtiss Hawk od stíhací skupiny GC II/4 musel velitel I./JG 53 Werner Mölders s prostříleným strojem nouzově přistát. Jednalo se o jedno z největších es Luftwaffe, které mělo na účtu 14 sestřelů dosažených v občanské válce ve Španělsku.

Proti lodím a přístavům

I když je období od podzimu 1939 do května 1940 označováno jako podivná válka (resp. jako válka v sedě), v oblasti Severního moře probíhaly poměrně intenzivní boje. Velení RAF zaměřilo svou činnost hlavně proti lodím a proti velké námořní základně ve Wilhelmshavenu. Na lodě se snažila útočit i Luftwaffe a skvělou příležitost k tomu

dostala už 26. září, kdy na moře vyplula velká britská flotila. Její součástí byly i tři bitevní lodě a letadlový nosič Ark Royal. Němci o tom věděli a vyslali do vzduchu 18 námořních hlídkových Dornierů Do 18. Těm se ji skutečně podařilo lokalizovat a následoval rozhodný útok. Krátce po poledni se nad loděmi objevilo devět bombardovacích



V září 1939 tvořily hlavní složku výzbroje RAF stíhací Hawker Hurricane Mk.I. Tento sloužil u třetí perutě.

Heinkelů He 111 od skupiny I./KG 26. Ty shodily pumy z malé výšky, přesto se jim však nepodařil ani jeden zásah. Pak následoval střemhlavý útok Junkersů Ju 88 a jedna puma zasáhla bitevní křižník Hood. Nevybuchla však. Jiná německá posádka po návratu ohlásila pravděpodobný zásah letadlové lodě. Když pak další průzkumný letoun zpozoroval britské bitevní lodě, ovšem ne tu letadlovou, vznikl chybný názor, že šla ke dnu. Toho se okamžitě chytila německá propaganda a halasně oznámila potopení Ark Royal. Plavidlo však ve skutečnosti netrpělo žádné poškození.

Po konci září, které se vyznačovalo intenzivními boji nad západní frontou, nastal příští měsíc náhlý útlum leteckých aktivit. A to i přesto, že Luftwaffe po porážce Polska na západ přesunula další jednotky. Bylo to způsobeno nejen tím, že se zhoršilo počasí, ovšem i celkovou situací. Němci zatím útočit nehodlali a také spojeneckému velení došlo, že bezprostřední nebezpečí útoku nehrozí. Proto značně omezilo průzkumné akce směřující za Maginotovu linii. Jediné aktivity probíhaly nad Severním mořem. To listopad byl mnohem rušnější a nad statickou frontou proběhlo mnoho zuřivých stíhacích soubojů.

Největší souboj stíhaček

Vůbec nejkrvavější střet proběhl 6. listopadu odpoledne. Z letiště Lachen odstartovalo na hlídku 27 letounů Messerschmitt Bf 109 D

stíhací skupiny JGr. 102 a do akce je vedl sám kapitán Johannes Gentzen. Nad Met Němci narazili na devítku Curtissů Hawk od skupiny

GC II/5 a s převahou výšky a od slunce je napadli. Překvapivý útok jim však nevyšel a následoval zuřivý manévrový souboj. Zajímavé je, že se v něm v osobním souboji utkali přímo oba velitelé a Gentzen sestřelil hawk pilotovaný poručíkem Pierrem Houzém. Jinak se ale Němcům příliš nedařilo. Na francouzské straně fronty dopadly čtyři sestřelené Bf 109 a další čtyři těžce poškozené nouzově přistály na německém území. Jednalo se o zatím největší německou porážku ve vzduchu a velitel jednotky kapitán Gentzen musel ještě večer odjet do Berlína objasňovat její příčiny. Většině velitelů Luftwaffe však bylo jasné, že Bf 109 D už na moderní americké hawky nestačí. Za pár týdnů pak začala JGr. 102 dostávat nové dvoumotorové Messerschmitty Bf 110 C.

Ve Francii se už od léta nacházely stovky československých letců, kteří opustili okupovanou vlast s nadějí zapojit se do boje proti Německu. Prodělávali přeskolení na francouzskou techniku a 1. prosince 1939 bylo prvních dvacet z nich připraveno. Odešli na frontu, kde posílili stavy pěti stíhacích skupin létajících na strojích MS 406 a Curtissech H.75.

Poslední měsíc roku 1939 došlo k několika útokům bombardérů RAF v oblasti Severního moře. Největší proběhl 18. prosince 1939 během střetnutí, které vešlo ve známost jako bitva o Helgolandský záliv. Dvě hodiny před polednem vyrazilo 24 wellingtonů z 9., 38. a 149. perutě k ozbrojenému průzkumu do oblasti Helgolandu. Dva musely pro technické potíže otočit k návratu, ale zbylých 22 strojů pokračovalo k německému pobřeží. Blížící se formaci zachytily německé radiolokační stanice Freya a po krátké prodlevě, způsobené nedůvěrou některých velitelů k radarům, byl



Pozemní personál pracující na motoru Daimler-Benz DB 601 umístěném v přídi Messerschmittu Bf 109 E

vyhlášen poplach pro stíhače bránící oblast. Do vzduchu šly všechny dostupné Messerschmitty Bf 109 a Bf 110 od několika útvarů působících na severu Německa. Stíhači britské bombardéry brzy dostihli a vrhli se na vedoucí roj wellingtonů. Střelci ve věžích osazených dvojicí kulometů ráže 7,7 mm neměli šanci běsnění stíhačů zabránit a do moře padal jeden hořící wellington za druhým. Do boje zasáhly i dvoumotorové Messerschmitty Bf 110 od ZG 76. Budoucí velitel nočních stíhačů, kapitán Wolfgang Falck, poslal v plamenech do moře jeden bombardér, poté však schytl



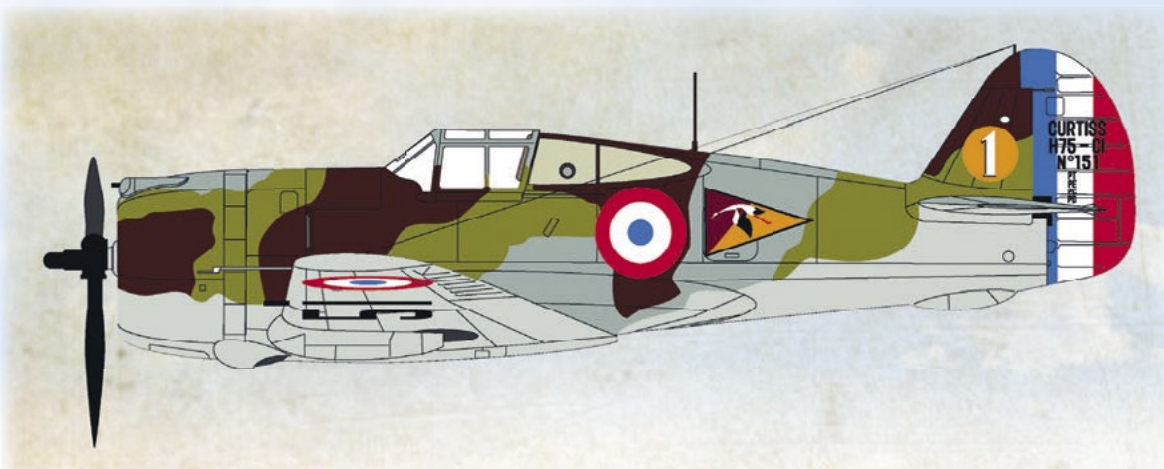
Těžký stíhací Messerschmitt Bf 110 C od skupiny II./ZG 76

spršku střel do pravého motoru. Zanedlouho se zastavil i levý motor jeho letounu, a tak Falck musel svůj stroj dovést na nouzové přistání. Celkem si stíhači Luftwaffe v tomto boji připsali 28 sestřelů. Dalších 10 jim velení oficiálně nepotvrdilo. Skutečné britské ztráty byly sice o něco nižší, přesto pro ně akce skončila naprostou katastrofou. Němečtí stíhači reálně

sestřelili 12 wellingtonů a šest havarovalo při nouzových přistáních v Anglii. Další dva letouny utrhly poškození – bez úhony vyvázly jen dva! Britové začínali chápat, že bombardéry bez stíhacího doprovodu nemají na denní obloze šanci na přežití a později přešli k nočnímu bombardování. Nyní každopádně nastupující zima aktivity letectva značně utlumila.

Americký letoun pro francouzské letectvo

Nejvýkonnějším spojeneckým letounem nasazeným za tzv. podivné války byl z USA dodávaný Curtiss H.75 Hawk. Jednalo se o velmi kvalitní samonosný celokovový dolnoplošník, poháněný hvězdicovým motorem Wright Cyclone nebo Pratt & Whitney Twin Wasp. Jeho první prototyp vzlétl už v květnu 1935 a brzy následovala sériová výroba.



Curtiss H.75 Hawk od francouzské stíhací skupiny GC I/5

V červenci 1937 přišla velká objednávka na 210 sériových P-36A, které byly dodávány od dubna 1938. Od roku 1937 firma Curtiss nabízela i zjednodušenou exportní verzi Curtiss Hawk 75 s pevným kapotovaným podvozkem pro chudší státy, kde nižší výkonnostní úroveň stíhacích strojů tolik nevadila. V květnu 1938 objednala francouzská vláda 100 kusů letounů Curtiss Hawk H75A-1. Ve výzbroji nesly čtyři nebo šest kulometů ráže 7,7 mm. Letoun dokázal, v závislosti na konkrétní verzi, vyvinout maximální rychlost až 520 km/h. To bylo o něco méně než u německého Messerschmittu Bf 109 E, stroj však měl lepší obratnost, příjemné letové vlastnosti a v bojích roku 1940 se velmi osvědčil. Létala na něm většina nejlepších francouzských stíhacích es kampaně včetně Čechů Aloise Vašátka a Františka Peřiny. Francouzské letectvo věrné vládě ve Vichy je užívalo až do roku 1942 a nasadilo i do bojů proti Spojencům v Maroku a Alžírsku. V dalších fázích války tyto stíhačky létaly i ve Středomoří, v Barmě a v barvách finského letectva i na severu východní fronty. V „zemi tisíců jezer“ pak hawky bojovaly proti sovětskému letectvu až do konce léta 1944. Poslední vítězství ohlásil pilot hawku 26. července a u výcviku do-sloužily až roku 1948.

Nové stroje pro Francii i RAF

Britské RAF nastávající přestávky využilo k tomu, že u některých perutí začalo nahrazovat jednomotorové stroje Fairey Battle o něco výkonnějšími dvoumotorovými letouny Bristol Blenheim. Francouzské letectvo se během zimních měsíců také snažilo zbavit zastaralé

výzbroje u svých bombardovacích útvarů a některé dostávaly i z USA dodávané Douglasy Boston a Martiny Maryland. Až do jara následujícího roku se však nepodařilo přezbrojit zdaleka všechny. U stíhacích útvarů se situace nijak neměnila a na frontě se nenacházela

zatím žádná formace s novými Marcelly Bloch MB 152 ani s Dewoitine D.520. Od obou typů si velení hodně slibovalo. To u Luftwaffe probíhalo přezbrojování mnohem vyšší rychlostí a z výzbroje rychle mizely Bf 109 D a nahrazovaly je Bf 109 E. Už její první verzi Bf 109 E-1 poháněl nový motor Daimler-Benz DB 601. První prototyp tohoto stroje vzlétl 18. prosince 1937 a sériové stroje létaly rychlostí 555 km/h. Brzy pak následovala verze E-3, která nesla v křídle místo kulometů dvojici kanonů ráže 20 mm. Tyto stroje pak tvořily páteř výzbroje stíhacích útvarů Luftwaffe v prvních letech války. Stále také stoupal počet útvarů s dvoumotorovými Messerschmitty Bf 110. Do boje

nad západní frontou však dosud příliš často nezasahovaly. Únor roku 1940 byl zdaleka neklidnějším měsícem dosud probíhající vzdušné války. Evropu sužovaly mrazy zimy, která byla označovaná za nejkrutější za posledních 50 let.

V březnu se počasí začalo konečně lepšit a zima se dala na ústup. Nad frontou došlo k několika větším soubojům stíhaček, v nichž většinou za delší konec tahala Luftwaffe. Své skóre v této válce konečně otevřeli i českoslovenští letci. Dne 2. března odstartovala k hlídce nad hranici trojice stíhacích Curtissů H.75 skupiny GC II/5. Řídící páku jednoho z nich svíral i český stíhač Josef Janeba. Velitel tohoto



Stíhači RAF za podivné války stále užívali nepružné tříčlenné formace. Tyto hurricany létaly v roce 1940 u 56. perutě.

roje zpozoroval německý průzkumný Dornier Do 17P letky 1.(F)/22 a začala honička. Pilot Do 17 obratně manévroval a přes množství zásahů se mu nakonec podařilo uniknout do vzdušného prostoru neutrální Belgie. Tam boj pokračoval, neboť na něj zaútočila trojice

belgických hurricanů. Po dlouhé přestřelce ale posádka Do 17 unikla i jim. Francouzský zpravodajský důstojník po vyslechnutí hlášení pilotů GC II/5 přiřkl každému z trojice stíhačů třetinu pravděpodobného sestřelu. Jedním z vítězů tak byl i Josef Janeba.

Hurricany v boji

Na jaře do boje stále častěji zasahovali i britští stíhači. Dobré výsledky měly hlavně perutě č. 1 a 73, vyzbrojené hurricany. Obě sídlily nedaleko fronty a jejich příslušníci se často dostávali do soubojů s letouny Luftwaffe. Německým průzkumným letounům zasazovaly bolestivé údery. Při soubojích se stíhačkami se ale ukázalo, že britská taktika pro boj s nimi není dobrá. Vadilo užívání nepružných trojčlenných rojů a předpisy o seřazení kulometů na střelbu ze vzdálenosti 400 metrů. To bylo příliš daleko. Trvalo poměrně dlouho, než velení RAF vyslyšelo připomínky frontových letců.

Pokračoval i proces přezbrojování francouzského letectva. Průzkumná GR II/33

začala dostávat vysoce výkonné letouny Marcel Bloch MB.174 a posilovaly i útvary střemhlavých bombardérů. Dvě námořní skupiny se přezbrojily na americké Voughty V-156 a třetí začala dostávat domácí Loire-Nieuport LN.411. Francouzi si uvědomovali, jaký vliv měly na válku v Polsku německé střemhlavé Junkersy Ju 87, a chtěli disponovat stejně účinnou zbraní. Z výroby přicházely také moderní bitevní Breguety Br.693.

V dubnu se boje dále zintenzivnily a stíhači se nad horkou hranicí utkávali skoro denně. Už 2. dubna skupina stíhaček MS 406 zaútočila na německý průzkumný Do 17 doprovázený devíti stíhačkami Messerschmitt Bf 110

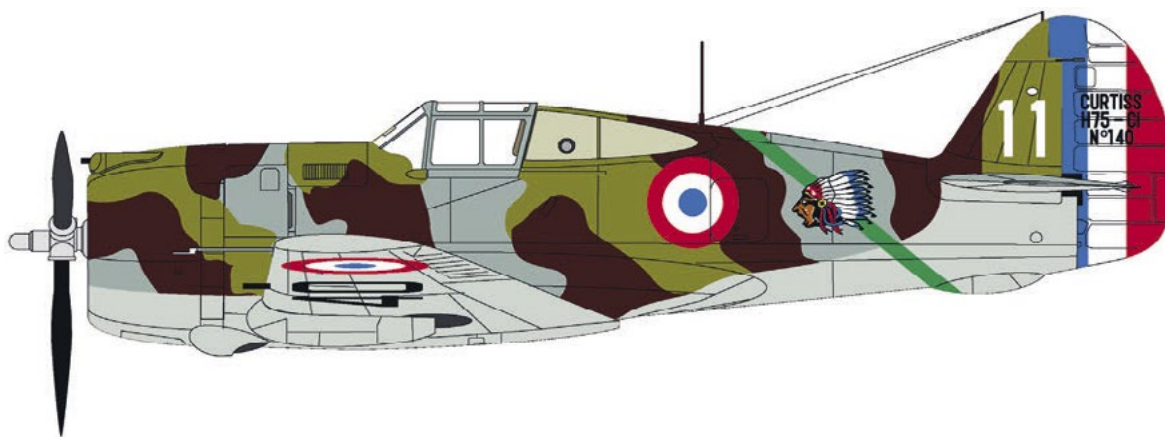


Hawker Hurricane Mk.I prvního stíhacího esa RAF Edgara Kaina ze 73. perutě

ze skupiny V.(Z)/LG 1. Rozpoutal se zuřivý souboj, v němž český stíhač Antonín Mikolášek ve spoluúčasti s dalšími dvěma Francouzi sestřelil stíhačku Bf 110. Po přistání všichni automobilem odjeli na místo souboje a podařilo se jim najít svou oběť. Ze sestřeleného Bf 110 však zůstal jen dýmající kráter. Motory se zabořily několik metrů do země a trosky hořely ještě tři dny.

Od září do konce dubna následujícího roku piloti Luftwaffe ohlásili na 160 vzdušných vítězství. Zdaleka nejvíce, celkem osm, jich nárokoval Werner Mölders. Francouzští stíhači

za toto období dosáhli 70 potvrzených sestřelů a přibližně stejného počtu sestřelů pravděpodobných. Večer 9. května byla u všech spojeneckých jednotek na západě vyhlášena bojová pohotovost. Německý útok se totiž očekával každým okamžikem. Když druhý den ráno skutečně přišel, ukázalo se, že přípravy na něj byly zoufale nedostatečné. Následovalo tažení, které ničím nepřipomínalo zákopové boje předchozího světového konfliktu. Wehrmacht názorně předvedl, co znamená slovo Blitzkrieg.



Curtiss H.75 Hawk francouzské stíhací skupiny GC II/5

PRVNÍ Z DLOUHÉ ŘADY

MESSerschMITTY Bf 109 B AŽ D



Stíhací Messerschmitt Bf 109 tvořil páteř výzbroje Jagdwaffe od konce třicátých let až do samého závěru druhé světové války. Celkem sjelo z výrobních linek 33 984 těchto elegantních strojů. Šlo o mimořádně zdařilou konstrukci, cesta k tomuto stíhacímu plnokrevníku však rozhodně nebyla jednoduchá a přímá.

V roce 1934 zkonstruoval mladý a nadaný Ing. Willy Messerschmitt dvoumístný sportovní letoun Bf 108A. Jednalo se o celokovový

dolnoplošník se zatahovacím podvozkem a krytou kabinou posádky. I když ho poháněl jen slabý motor, jeho výkony vzbudily velkou



Efekttní letový záběr nově vyrobeného Messerschmittu Bf 109 B-1

pozornost. Na podzim téhož roku začal Messerschmitt pracovat na podobně koncipované stíhačce a 28. května 1935 vzlétl první prototyp nesoucí označení Bf 109. Ze začátku ho poháněl britský motor Rolls-Royce Kestrel o výkonu 695 koní, ale už v lednu následujícího roku byl hotov prototyp Bf 109 V2 poháněný agregátem Jumo 210 A o výkonu 680 koní. Na podzim 1936 byly poslány do Španělska na vyzkoušení v bojových podmínkách letouny Bf 109 V3, V4 a V6. Už na jaře téhož roku se německá rozvědka dozvěděla o výkonech prototypu britského spitfiru

a krátce nato následovala objednávka na sériovou výrobu stodevítek. První kusy Bf 109 B-1 přišly v únoru 1937 ke stíhací skupině II./JG 132 Richthofen. Léta rychlostí 460 km/h a ve výzbroji měly dva synchronizované kulomety ráže 7,92 mm, umístěné v přídi. Třetí tato zbraň se ze začátku montovala mezi bloky motoru a páčila dutou hřídel vrtule. Zpětný ráz však poškozoval motorové lože a zbraň se navíc při střelbě přehřívala a zasekávala. Od montáže se proto později upustilo. Letouny rovněž nesly radiostanici FuG VII. Vyrobito se jich celkem 341 kusů.

Ve výhni první války

Už v létě 1936 Němci poslali do občanskou válkou zmítaného Španělska své první stíhačky Heinkel He 51. Když se však nad bojištěm poprvé objevily sovětské stíhací dolnoplošníky

Polikarpov I-16, ukázalo se, že na ně německý letoun absolutně nestačí. Proto velení Luftwaffe pro „pozvednutí morálky“ odeslalo do Španělska jeden z prvních prototypů Bf 109. Na jaře



Pozemní personál Luftwaffe při údržbě Bf 109 C-1 od stíhací eskadry JG 137

roku 1937 pak do země dorazily první sériové stroje Bf 109 B-1. Zajímavé je, že úplně první sestřel na tomto letounu (dne 6. dubna 1937) dosáhl nadporučík Günther Lützow a jeho obětí se shodou okolností stal československý stíhací Letov Š.231, létající v barvách republikánského letectva. Messerschmitty Bf 109 B se na tomto bojišti velmi osvědčily a staly se zcela nejlepším stíhačkou frankistického letectva. Němci tak konečně zlomili technickou převahu republikánských Polikarpovů I-16.

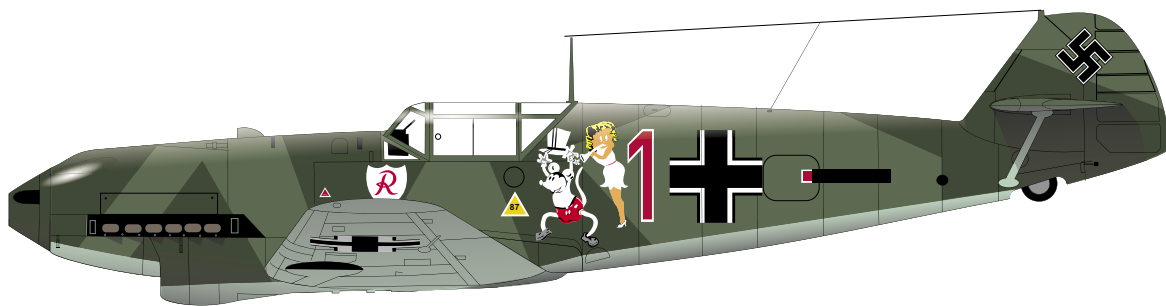
Už v létě roku 1937 přišly ke stíhací skupině I./JG 132 v Německu první Messerschmitty

Bf 109 C-1. Ty poháněl motor Jumo 210 G o 700 koních, hlavně však měly výzbroj posílenou o dva kulomety umístěné v křídlech. Výrobní linky jich však opustilo jen 58, než se produkce nově soustředila na Messerschmitt Bf 109 D. Německo se výkonů svého nového stíhacího stroje rozhodlo využít i propagandisticky – 11. listopadu 1937 překonal upravený prototyp Bf 109 V13 s motorem Daimler-Benz DB 601 R-III světový rychlostní rekord. Jeho pilot Dr. Hermann Wurster ze stroje dokázal vymáčknout neuvěřitelných 611 km/h, čímž zlomil dosud platný americký rekord o 44 km/h.

Měření sil s dvouplošníky

V době příchodu sériově vyráběných letounů Messerschmitt Bf 109 B tvořily základ výzbroje všech ostatních států – mimo Sovětský svaz – klasické dvouplošníky. Ty měly jedinou, zato však velmi výraznou silnější stránku v porovnání s německým Bf 109 – spočívala v obratnosti. Pokud by došlo na manévrový souboj, dvouplošník by se dokázal dostat messerschmittu za ocas po pár otáčkách. Messerschmitt však byl výrazně rychlejší a z toho důvodu by jeho pilot mohl určovat, zda přijme

boj, či zvolí ústup. Němečtí stíhači brzy zjistili, že se s obratnými dvouplošníky nesmí pouštět do boje v zatáčkách. Také k tomu neměli mnoho důvodů. Pokud se dokázali dostat nad nepřítele, zaútočili střemhlavým letem, vypálili smrtící dávku, aby následně opět nabrali výšku. Když to situace umožňovala, útok zopakovali. Pilotům dvouplošníků při takovémto způsobu boje zbývala jen možnost unikat zpod útoků rychlejšího protivníka s využitím extrémní obratnosti svého letounu.



Messerschmitt Bf 109 B eskadry JG 2, září roku 1939

„D“ jako Dora

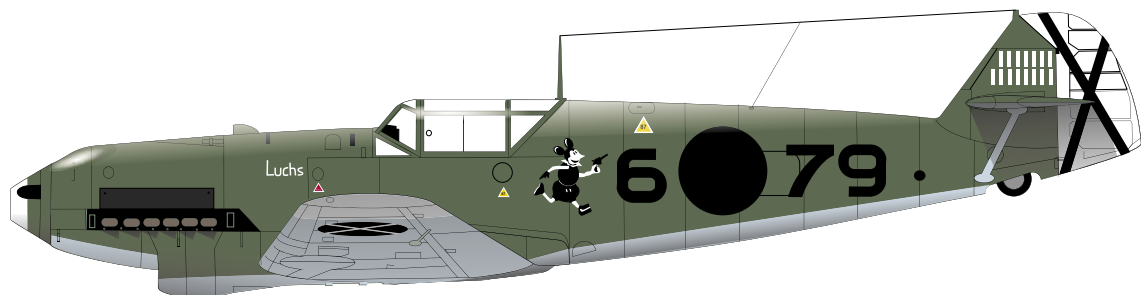
Pro příští verzi „stodevítky“ velení Luftwaffe už počítalo s výtvořem oddělení na výrobu motorů továrny Daimler-Benz, tedy s agregátem DB 600 Aa. Messerschmitt nechal několik prvních motorů namontovat do pěti předseriových Bf 109 D-0, ty však přinesly velké zklamání. Pohonné jednotky se ukázaly jako mimořádně poruchové a nespolehlivé, a jejich výroba ve velkém tak nikdy pořádně nezačala. U Messerschmitta se již ale rozbíhala nová výrobní série, pro niž se tedy musela urychleně hledat náhradní pohonná jednotka. V dostatečném množství byly k dispozici jen motory Junkers Jumo 210 D, ty však měly podstatně nižší výkon, než jakým disponoval původně zamýšlený Daimler-Benz DB 600 Aa. Letoun proto dosahoval rychlosti pouze 470 km/h. Původně se počítalo s výzbrojí tvořenou jedním kanonem ráže 20 mm střilejícím dutou hřídelí vrtule. Zbraň ale trpěla mnoha technickými závadami, a tak se výzbroj ustálila na čtyřech kulometech ráže 7,92 mm. Dva byly umístěny v přídi nad motorem, dva v křídlech.

Výroba se rozběhla na jaře roku 1938 a kromě Messerschmittu se vyráběly i u koncernu Focke-Wulf, Fieseler a Arado. Celkem



Čtveřice Bf 109 D, západní fronta, zima 1939-1940

z výrobních linek sjelo 647 letounů ve verzi Bf 109 D. V létě téhož roku dorazily první „Dory“ do Španělska, kde si díky své silnější výzbroji okamžitě získaly přízeň pilotů. Stihly ještě zasáhnout do krvavé bitvy na Ebru a tvořily základ výzbroje stíhací složky Legie Condor až do konce konfliktu v březnu 1939. Němečtí stíhači na nich sestřelili velkou většinu z 314 potvrzených vítězství, jichž zde dosáhli. Nejúspěšnějším pilotem se zde stal Werner Mölders, který získal nad Španělskem 14 vzdušných vítězství. Stroje, které přežily dlouhou občanskou válku, zde Němci zanechali a pak je



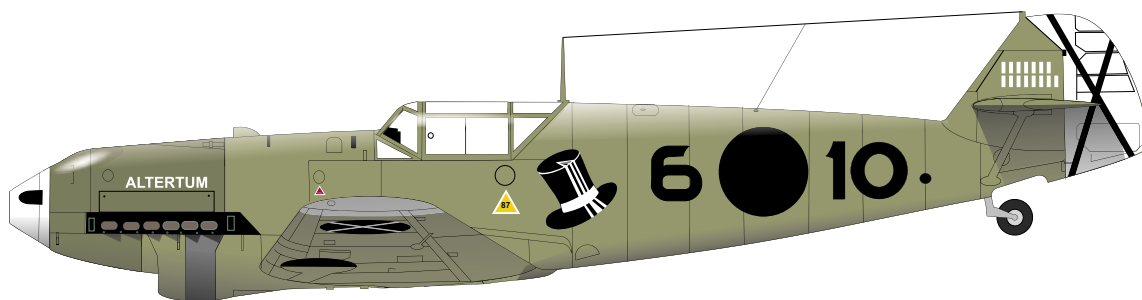
Bf 109 D-1 Wernera Mölderse, který získal nad Španělskem 14 vzdušných vítězství.



Werner Mölders podává hlášení po úspěšném letu. Jeho letoun Bf 109 D-1 má otevřené nábojové schránky křídelních kulometů.

do služby zařadilo španělské letectvo, u něhož sloužily až hluboko do čtyřicátých let. Země však zůstala v následném světovém konfliktu neutrální, takže se do boje již nezapojily.

V době mnichovské krize na podzim roku 1938 mohlo Německo vyslat do boje přibližně 1 100 stíhacích letounů, z nichž bylo ale jen asi 500 kusů typu Bf 109. Zbytek připadal



Osobní Bf 109 B-1 Wernera Mölderse, Španělsko 1938

na starší He 51 a Arada Ar 68. Ty však sloužily hlavně k útokům na pozemní cíle. Nad našimi dvouplošnými avii by měly Bf 109 v bojových podmínkách jasnou převahu. Messerschmittův konstrukční tým zatím dál pokračoval ve vývoji svého díla. Velké zlepšení jeho výkonů přinesla verze Bf 109 E-1, kterou poháněl motor Daimler-Benz

DB 601. První prototyp vzletl už 18. prosince 1937 a sériové stroje létaly rychlostí 555 km/h. Brzy pak následovala verze E-3, která nesla v křídle místo kulometů dvojici kanonů ráže 20 mm. Tyto stroje ještě stihly závěr války ve Španělsku a pak tvořily páteř výzbroje stíhacích útvarů Luftwaffe v prvních letech války.

Září roku 1939

Těsně před vypuknutím druhé světové války sloužilo u prvoliniových jednotek Luftwaffe 1 073 messerschmittů různých verzí. Převládaly už vysokovýkonné Bf 109 E, ve službě se však stále nacházelo 447 starších strojů poháněných motorem Jumo 210. Celkem 164 jich sloužilo u stíhacích eskader a dalších 283 tvořilo prozatímní výzbroj těžkých stíhacích

eskader, které čekaly na přezbrojení na dvoumotorové Messerschmitty Bf 110. Na začátku září 1939 se ještě tři stíhací skupiny vyzbrojené celkem 82 letouny Bf 109 D zúčastnily útoku na Polsko. Zvláště úspěšně si vedla těžká stíhací skupina I./ZG 2 vedená kapitánem Johannesem Gentzenem. Ta během měsíce bojů ohlásila 21 vzdušných vítězství. Sám velitel pak



První německé stíhací eso druhé světové války, kapitán Johannes Gentzen, hrdě pózuje před svým Bf 109 D-1.



V létě 1938 nahradily Dory na Messerschmittových výrobních linkách nové, výkonné Bf 109 E.

sedm. Poláci proti agresi mohli nasadit jen 128 už značně zastaralých hornoplošných stíhaček PZL P.11 a 30 ještě starších strojů P.7. Ukázalo se, že na Dory absolutně nestačí, a vzájemné souboje skoro vždy končily vítězstvím stíhačů Luftwaffe. Ti si během kampaně nárokovali 119 sestřelů. Zaplatili však ztrátou 32 zcela zničených Messerschmittů verze C a D.

Dory se účastnily i úvodních střetů na západní frontě. Zde se jim však už příliš nedařilo. Už v prvních týdnech světového konfliktu došlo k několika soubojům s moderními francouzskými stíhačkami a brzy se ukázalo, že na Morane-Saulniery MS.406 německé stroje zdaleka nestačí. Ještě hůře pak dopadlo několik soubojů s Curtissy H.75, dodanými do Francie z USA. Výrobní závody v Německu ale pracovaly naplno a během dlouhé

zimy 1939–1940 dodaly množství nových Messerschmittů Bf 109 E, na něž se přezbrojovaly další německé jednotky. U těžkých stíhacích eskader se pak konečně podařilo dokončit přezbrojení na dvoumotorové Bf 110 C. Poslední Dory zmizely od bojových útvarů Luftwaffe až na jaře 1940. Jako poslední si je ve výzbroji ponechaly některé noční stíhací útvary, které je ještě nasadily do úvodních bojů bitvy o Francii v květnu 1940. Zde došlo i k několika soubojům a piloti Dor nárokovali také několik sestřelů britských, francouzských a nizozemských letounů. Velení ale brzy zjistilo, že tyto stroje k nočním akcím příliš vhodné nejsou, a následovalo přezbrojení na dvoumotorové Messerschmitty Bf 110 C a Junkersy Ju 88 C. Poslední Dory pak dosloužily u výcvikových jednotek Luftwaffe v letech 1942 a 1943.

První moderní jednoplošník

První prototyp Morane-Saulnieru MS.406 vzletl ve Francii už 8. srpna 1935. První sériově vyráběné kusy ale továrnu začaly opouštět až na konci roku 1938. MS.406 dosahoval maximální rychlosti 486 km/h a ve výzbroji měl jeden kanon ráže 20 mm v hřídeli motoru a dva kulomety ráže 7,5 mm v křídlech. Poháněl ho řadový motor Hispano-Suiza 12Y-31 o výkonu 632 kW. Letoun se vyznačoval robustní konstrukcí a měl i dobrou obratnost a příjemné letové vlastnosti. Disponoval však na svou váhu slabým motorem a trpěl řadou poruch. Na začátku války mělo francouzské letectvo ve stavu 572 kusů. Letouny se dostaly do boje už za podivné války a také během bitvy o Francii tvořily základ francouzského letectva. Nad Bf 109 D měl jasnou převahu, brzy se však ukázalo, že na nové Messerschmitty Bf 109 E rozhodně nestačí – ještě během jara 1940 jej u útvarů stále častěji nahrazovaly nové D.520. V omezené míře tyto stroje pak v letech 1940 až 1942 užívalo i vichystické letectvo. Od září 1939 započala švýcarská společnost Eidgenössisches Konstruktions-Werkstätte se sériovou výrobou licenčních strojů MS.406H, označených D-3800. Ty tvořily základ neutrálního švýcarského letectva po celou druhou světovou válku a několikrát pronásledovaly i čtyřmotorové americké bombardéry přelétající přes hranice země. V únoru 1940 dorazilo třicet kusů MS.406 do Finska a dalších 57 koupili Finové v dalších letech. Během bojů se sovětským letectvem se poměrně osvědčily, příliš jim však nesvědčily tvrdé severské podmínky a mechanici si stěžovali na nadměrnou složitost a poruchovost. Přesto létaly až do konce bojů se Sověty v létě 1944. V říjnu 1942 byly ve Finsku zahájeny práce na úpravě draku MS.406 pro zástavbu kořistního sovětského motoru VK-105P, dodaných z Německa. Přestavěné letouny se zcela obměněnou přední částí trupu začaly opouštět výrobní linky továrny v létě 1943, a to pod označením Mörkö-Moraani. Přestavby pokračovaly až do konce války na jaře 1945 a k výcviku tyto letouny sloužily až do roku 1952.



Základ výzbroje francouzského letectva tvořily v roce 1939 stroje MS.406.

Dory nad Švýcarskem

Na podzim roku 1938 si švýcarské letectvo u Messerschmitta objednalo pět stíhaček Bf 109 D a brzy následovala zakázka na dalších pět strojů. Luftwaffe sice neměla dostatek letounů ani pro své jednotky, cena, kterou Švýcaři nabídli, byla ale tak vysoká, že nešlo odolat. Dory do alpské země začaly přelétávat na přelomu roku a dostaly zde přezdívku „David“. Toto označení by bylo v Německu naprosto nepřijatelné pro svůj židovský původ. Do výzbroje je dostala Fliegerkompagnie 15 a od vypuknutí války v září 1939 držely pohotovost pro případ narušení vzdušného prostoru neutrální země. Do boje se dostaly až 1. června 1940, kdy si německé bombardéry He 111 zkracovaly cestu z náletu na Francii. Švýcaři

na ně zaútočili a dva He 111 se nakonec zřítily. Hůř dopadl boj z 4. června. Na poplach vzlétly dva Bf 109 D a vydaly se stíhat ohlášené narušitele hranic. Při tom se však rozdělily. Nad Švýcarsko ale tentokrát nepronikly jen pomalé bombardéry, ale i doprovodné těžké stíhací Bf 110 od skupiny II./ZG 2. Jejich piloti zpozorovali osamoceně letící stroj poručíka Rudolfa Rickenbachera a vrhli se na něj. Rickenbacherův letoun schytl spršku střel a pilot sám nakonec musel vyskočit na padáku. Ten se však neotevřel, a mladý Švýcar se tak stal prvním v boji padlým letcem v historii země. Zbylé Bf 109 D pak čekala další dlouhá mírová služba – poslední byly vyřazeny ze služby až koncem roku 1949.



Messerschmitt Bf 109 D v barvách švýcarského letectva

Technické údaje Messerschmittu Bf 109 D-1

Rozpětí:	9,87 m
Délka:	8,64 m
Prázdná hmotnost:	1 510 kg
Motor:	Junkers Jumo 210 D o výkonu 500 kW
Max. Rychlost:	470 km/h
Dolet:	450 km
Dostup:	8 000 m
Výzbroj:	4× kulomet mg 17 ráže 7,92 mm