

JG 51 V BOJI

Dne 6. září 1942, tedy den, kdy se I./JG 51 vrátila zpět na východní frontu, byl poznamenán posledními přípravami závěrečného německého postupu na Stalingrad. Den poté bylo obsazeno strategicky důležité letiště Gumrak, německý průzkum se dostal k předměstím města a sovětský generál Andrej Jeremenko stáhnul své bojové velitelské stanoviště na vzdálenější břeh řeky Volhy. V následujících čtyřech měsících veškeré ostatní dění na východě zastínil život – a nakonec i zánik – i zápasy von Paulusovy 6. armády od jejího počátečního útoku až po obklíčení Rusy, jakoby z mrtvých povstalými.

I./JG 51 byla počátku přidělena daleko od rozvíjející se bitvy na severní sektor fronty, kdy v rámci aklimatizace na FW 190 prováděla volné stíhání (*Freie Jagd*) v síle roje a dvojic v okolí Ljubaně jihovýchodně od Leningradu. Za několik dní však byla přeložená jižně od jezera Ilmeň, aby poskytovala vzdušné krytí zranitelnému úzkému hrdlu, kterým proudily zásoby do hřibovitého výběžku u Dëmjanska.

V říjnu – s příchodem zimy – se I./JG 51 přesunula opět na jih, tentokrát do výběžku u Rževa a Vjazmy na centrálním úseku fronty ve směru na Moskvu. Podobně jako u „dëmjanského hřibu“ o více než 300 km na sever, vznikl i výběžek u Rževa a Vjazmy – byť ve větším měřítku – z „ohnisek odporu“, tedy z německých jednotek, které stály pevně na svém místě a vzdorovaly sovětské protiofenzívě z jara toho roku. A právě zde měla válečná kariéra FW 190 na východní frontě doopravdy začít.

Mezitím byla do Jesau stažena jako druhá jednotka k přezbrojení na FW 190 II./JG 51 Hpt. Gräsera. Její přeškolení však bylo zkráceno zprávami o spojeneckém vylodění v severní Africe. Jako součást reakce luftwaffe na toto nebezpečí letky 4. a 5./JG 51 ihned odevzdaly FW 190 a přesunuly se do vídeňského Nového Města k převzetí 20 Bf 109G-2/trop již zářících novou kamufláží pouštní hnědou barvou a pak se přesunuly na jih na Sicílii a odtud na bojové pozice v Tunisku.

K nahrazení odeslaných letek II. skupiny byla z výběžku u Vjazmy a Rževa stažena do Jesau k přezbrojení na FW 190 III./JG 51 Hpt. Karl-Heinze Schnella, aby se připojila k osiřelé 6. letce. To znamenalo, že I./JG 51 byla za zesilujícího tlaku Sovětů jedinou stíha-

cí skupinou brání výběžek zevnitř, byť ji podporovala IV./JG 51 s Bf 109 se základnou v nedalekém Vitebsku. Nové sovětské letouny – převážně střemhlavé bombardéry Petljakov Pe-2 a všudypřítomné Šturmoviky Il-2 – se již neobjevovaly v mohutných, nahodile uspořádaných svazech, tak charakteristických v počátečních měsících sovětské kampaně, ale účily teď sice ve stejných, ne-li ještě větších celkových počtech než předtím, a operovaly v menších, disciplinovaných formacích. Přes téměř nepřetržité nálety na pět hlavních letišť v tomto výběžku – zejména rozlehlý komplex u Dugina s jeho betonovou dráhou o délce 1,5 km, hangáry a kasárnami, sklady zásob a vybavení – piloti I./JG 51 ve svých FW 190 začali brzy rozšiřovat svá skóre, jež nashromáždili při létání na Bf 109 (eskadra dosáhla 1. listopadu 4000. vítězství). V tomto období byl u této skupiny nováčkem – nikoli však na východní frontě – Hpt. Heinz Lange. Ten dosáhl svého prvního vítězství již dávno předtím, kdy zbráním jeho Bf 109E podlehli Blenheim RAF na průzkumné misi nad Německem. Poté co byl Lange velitelem letky I./JG 54 na leningradském úseku fronty, byl 26. října jmenován velitelem 3./JG 51 a na své setkání s FW 190 vzpomíná takto:

Na FW 190 jsem poprvé letěl 8. listopadu 1942 u Vjazmy v Sovětském svazu. Byl jsem absolutně nadšený. Létal jsem na každé jeho stíhací verzi, která byla na východní frontě nasazená. Díky jeho menšímu trupu byl z něj rozhled o něco lepší než z Bf 109. Myslím si, že focke-wulf byl obratnější než messerschmitt – i když ten byl schopen udělat utaženější horizontální zatáčku – tak pokud jste FW 190 zvládli, mohli jste z něj vytáhnout spoustu „géček“ a vést si zrovna tak dobře. Co do sil v řízení a citlivosti jste museli u stodevítky vyvinout větší sílu na řídicí páku. S FW 190 byla akrobacie potěšením!

Konstrukčně byla stodevadesátka zřetelně messerschmittu nadřazená, zejména ve střemhlavém letu. Hvězdicový motor FW 190A byl taky odolnější vůči nepřátelské palbě. Palebná síla, která se podle příslušné série lišila, byla značná, a to i mezi všemi německými stíhačkami. Osově umístěný kanon u messerschmittu byl přirozeně přesnější, ale to byla opravdu významná výhoda jen v boji stíhač proti stíhači. Kanon ráže 30 mm u stodevítky se často zaseká-



Rozptyl na zamrzlé hladině jezera Ivaň západně od Moskvy během zimy 1942/43 pro odřad FW 190A-3 z I./JG 51. U letounu nejdále od fotografa, vlevo v pozadí, se vyměňuje motor BMW. Letouny štábu skupiny na pravé straně nesou na trupu rozlišovací pásky i žluté pruhy pod trupovými kříži označující příslušnost k tomuto bojišti. Tyto letouny se intenzivně zapojovaly do ochrany Ju 87 svrhávajících zásoby obklíčeným obráncům oblasti Vělikije Luki.

val, zejména v ostrých zatáčkách – tímhle způsobem jsem přišel nejmíň o 6 sestřelů.

Ve vývoji našich stíhacích operací byl nejvýznamnějším krokem přechod z těsného roje (Kette) tří letadel ke „stíhací čtyřce“ (Schwarm) o čtyřech letadlech. Tato inovace se vyvinula během španělské občanské války za značného přispění Wernera Mölderse. Této taktice přepisují velký počet sestřelů dosažených německými stíhacími piloty.

Lange se nakonec stal šestým a posledním komoďem JG 51 a válku zakončil se 70 sestřely, z nichž kromě jednoho dosáhl všech na východě.

24. listopadu 1942, kdy už zima začínala štípat do nosu, Rusové přešli veškerým plánům na obnovu německého útoku na Moskvu tím, že vrhli sedm armád podporovaných houfy pluků frontového letectva proti severnímu křídlu výběžku u Rževa a Vjazmy. Německá centrální fronta byla prolomena u samotného Rževa a v prostorech Bělyj a Vělikije Luki. Tento poslední průlom byl nejnebezpečnější. Vělikije Luki byl životně důležitý železniční uzel, Němci jej původně obsadili v srpnu 1941 a od té doby jej pomocí zátarasů proměnili na nejsilněji chráněnou základnu

v Centrálním sektoru. Ta byla nyní obklíčena. Jako jediná stíhací ochrana v celé oblasti byly obě skupiny JG 51 tvrdě tlačeny k reakcím na všechny výzvy, které se na ně najednou hrnuly – volání nejen po tom, aby odráželi sovětské letecké útoky, ale aby též chránili vlastní bombardéry pokoušející se shazovat zásoby obklíčeným obráncům prostoru Vělikije Luki. I v tak napjaté situaci byl Hpt. Krafft nucen vyčlenit část I. skupiny, aby operovala ze zamrzlé hladiny jezera Ivaň poblíž „Velikých Luk“. Odtud doprovázela Ju 87 „střemhlav bombardující“ zásobovacími kontejnery jednotky sevřené pod nimi mezi zátarasy. V prosinci se k nim připojila III./JG 51 a 6. letka. Obě tyto jednotky se právě vrátily z Jesau a létaly nyní na FW 190A-4. Ale ani toto úsilí luftwaffe nebylo nic platné. 1. ledna 1943 Vělikije Luki padly.

Mezitím na severním křídle výběžku Ržev-Vjazma hlavní část I./JG 51 utrpěla první bojové ztráty na FW 190. Dne 10. prosince zahynul v akci Hpt. Horst Rieman, jenž také sloužil jako spojovací důstojník eskadry. Pak o čtyři dny později flak sestřelil Hpt. Kraffta a Ufz. Ritterbusche. Nositel Rytířského kříže Heinrich „Gaudi“ Krafft, který velel I. skupině od

května a jehož skóre se zastavilo na číslici 78, sice havárii přežil, ale jen aby jej pak ubili sovětsí vojáci.

Na rozdíl od dřívějšího volného stíhání u I./JG 51 piloti III. skupiny nedostali žádný čas na to, aby své nové oře podrobili „drezuře“. Po návratu z Jesau, kde je přeškolení stálo jednu ztrátu na životě při vzdušné kolizi, se ocitli přímo uprostřed bojové vřavy.

Piloti JG 51 museli tvrdě čelit narůstajícímu sovětskému tlaku, který byl pocítován po celé délce Centrálního sektoru. Právě tam teď zahájili období „hasičských“ akcí, kdy byly jednotlivé skupiny, letky, někdy dokonce jednotlivé roje, odesílány sem a tam podél fronty z jedné ohrožené oblasti ke druhé. Koncem roku I./JG 51 rotovala mezi jezerem Ivaň, Vjazmou a Orlem. Ne zrovna nepřírozené ztráty začaly narůstat; nejtragičtější z nich pak byla ztráta Hpt. Rudolfa Busche, který převzal bojové velení I. skupiny po ztrátě „Gaudiho“ Kraffta. 17. ledna Busch vzlétnul ze zamrzlé hladiny jezera Ivan jako wingman komodora eskadry Obstlt. Karl-Gottfrieda Nordmanna. Stále ve strmé stoupavé zatáčce musel Nordmann letoun přetáhnout, protože jeho FW 190 se bez výstrahy převrátil na opačné křídlo a narazil do Busche, který se zřítíl v plamenech za nepřátelskými liniemi. Zraněnému Nordmannovi se podařilo dostat na padáku do bezpečí, ale toto neštěstí jím tak otrásl, že i když se po vyléčení ze svých zranění vrátil k velení eskadry, nikdy již operačně nelétal. Za Nordmannovy nepřítomnosti eskadru vedl Hpt. Schnell, velitel III. skupiny.

Na počátku roku 1943 byla III. skupina přeložena k Orlu. Tady měl svůj velký den Oblt. Günther Schack z 9./JG 51. Po doprovodu formace Ju 87 k jejich cíli se Schackův roj vracel na základnu, když jej pozemní kontrola informovala o hlášení, že 8 „stěhováků“ (*Möbelwagen* – německé kódové označení nepřátelských bombardérů) přelétá německé linie u místa Novosil. FW 190 se semky a brzy objevily osm Pe-2 letících v řadě za sebou. Následovalo to, co Schack svými vlastními slovy popsal jako „hon na kachny“. Během pěti minut všech osm Pe-2 hořelo na zemi a z nich pět si nárokoval sám Schack.

Po 10 dní následujících po zničení oněch Pe-2 byla III./JG 51 v akci každý den. A do 11. února se Schackovo skóre zvýšilo na 30. Jeho zvláště silnou stránkou byl útok a palba v zatáčce, tedy manévr, který vyžadoval značnou zručnost a který předvedl nejlépe 23. února. Ke konci toho dne I. a III. skupina sundala společně celkem 46 letadel. Pět připadlo na Schacka a z toho byly tři letouny LaGG-3, které sestřelil

z těsného obranného kruhu čtyř strojů během necelé minuty, kdy opět použil svou oblíbenou strmou klesavou zatáčku, tedy manévr, který mimochodem legendární Werner Mölders o dva roky dříve označil za „neproveditelný“. Ke konci války bude Günther Schack již velitelem skupiny se 174 sestřely na kontě, jež všechny dosáhne na východní frontě.

Jak únor přenechával své hájemství březnovým plískanicím, krize v centrálním sektoru fronty vrcholila. Severně se postupně vyklízel „hřib“ u Děmjanska. Na pomoc krytí posledních fází ústupu byla III./JG 51 dislokována do Krasnogvardějska a dočasně přidělena k JG 54.

V březnu se také museli Němci s konečnou platností vzdát všech nadějí, že by výběžek u Rževa a Vjazmy mohl být využit jako východiště k útoku na Moskvu. I. a IV./JG 51 podporovala ústup pozemních sil, jak nejlépe se svými omezenými možnostmi uměla, přičemž I. skupina měla nyní už jen 8 provozuschopných FW 190 a IV. na tom se svými Bf 109 byla jen o málo lépe. Poté co se výběžek zhroutil a fronta se vyrovnala, byla IV. skupina stažena na odpočinek a k přezbrojení na FW 190. Mezitím se I. skupina, které nyní velel Maj. Erich Leie, přesunula na jih k Brjansku, kde vznikalo nové nebezpečí. U Brjanska měla I./JG 51 opět příležitost, aby krátce létala onen typ bojových misí srdci stíhacího pilota neblíží – volné stíhání. A v řadách I. skupiny se začínala zjevovat dvě nová jména – Joachim „Achim“ Brendel a Josef „Pepi“ Jennewein. Podobně jako Günther Schack od 9. letky, byli tito dva dlouhodobými příslušníky JG 51, ale ani jeden z nich co do skóre za dobu působení na Bf 109 nijak nezazářil. Brendelův vzestup ke slávě měl začít na jaře roku 1943. Během následujících dvou let nashromáždí celkem 189 sestřelů – všechny na východě – včetně 25 letadel Jak-9 a neuvěřitelných 88 šturmoviků! Rakušan „Pepi“ Jennewein, světový šampion v lyžování z roku 1940, se stal esem během bitvy o Británii. Ale svůj talent začal prokazovat také až teprve dostal do rukou FW 190, kdy dosáhl 7 vítězství za jediný den a při jedné mimořádné příležitosti 5 bombardérů za pouhých 6 minut – stát se okamžitým esem snad ani nejde rychleji!

Ke konci března 1943 se však na obou stranách letová i pozemní bojová činnost téměř zastavila. Příchod jarního tání přišel jako vítaná úleva. Ofenzivní činnost se v Centrálním sektoru omezila na minimum, neboť Němci se – stejně jako Sověti – snažili přeskupit své síly k další nadcházející velké zkoušce – k bitvě u Kurska.