

eduard

**LIMITED EDITION
DUAL COMBO**



INSTRUCTION SHEET

Adlerangriff

2136-NAV1

1/72



ADLERANGRIFF



Top Luftwaffe ace of Battle of Britain Major Adolf Galland, Kommodore of JG 26 „Schlageter“. After the war he said: „I like Mickey Mouse. I always have. And I like cigars, but I had to give them up after the war.“ During Battle of Britain he even asked for installation of cigar lighter into his Bf 109. Photo: SDASM

The Battle of Britain is one of a list of legendary milestones that defined World War Two, while, at the same time, being one that played out exclusively in the air. As far as the RAF is concerned, it began on July 10th 1940 and lasted to the end of October of the same year. Its multi-national character was underscored by the fact that thirteen other nations had participated on Britain's behalf. As far as the Germans are concerned, the battle began just shy of a month later, and ended with the first failure since the war began.

To grasp the circumstances surrounding the Battle of Britain, it is necessary to remind ourselves of some important facts emanating from the Battle of France, which itself went from the 10th of April to June 25th, 1940. During this time period, German pilots and anti-aircraft gun crews claimed a total of 2,379 enemy aircraft shot down, with another 1,850 destroyed on the ground. However, the Germans lost 1,401 aircraft, with a further 672 damaged. Pilots flying the Messerschmitt Bf 109 claimed 1,233 kills, but themselves lost 284 aircraft, with another 178 damaged. The number of shot down Bf 109s accounted for 28% of the total of the Order of Battle of units that served in the conflict. A total of 83 pilots lost their lives, and 51 were wounded. A further 56 ended as prisoners of war. The actual total of captured airmen was much higher, and prior to the fall of France, the Allies were in talks regarding the transfer of all prisoners taken on French soil to Canada. That, however, did not happen, and as a result, at the end of June and beginning of July, several hundred well trained and experienced pilots were returned to Germany, instead of making their way across the Atlantic. Among them were such notable figures as Werner Mölders, Wolf-Dietrich Wilcke and Klaus Mietusch.

The Wehrmacht defined its priorities in the war against England at the end of June, with three possible outcomes: 1) initiating a blockade that would cut off United Kingdom from the rest of the world, 2) terrorizing attacks against the civilian population, and 3) an invasion with the goal of occupying United Kingdom. Assets would be focused on the defeat of the RAF and to gain, and maintain, air superiority, which would make the invasion possible.

Fighter units of the Luftwaffe needed to replace their losses in terms of men and material after the French campaign. There was a realization that the needed infrastructure was not in place in northwest France to support the planned attack on United Kingdom. The building of airfields through July and into August, which was a critical period for the harvest, was naturally met with protests from French farmers.

Three Luftflotte were employed for the attack on Great Britain, each tasked with targets in specific areas of the island. Luftflotte 5 (with no fighter component) was based

in Scandinavia and focused on action over eastern Scotland. With bases in Western Europe, Luftflotte 2 concentrated their efforts on eastern England and Luftflotte 3 was to focus on western England and Wales.

Fighter wings armed with single engined aircraft (Jagdgeschwader) during the spring of 1940 were taking delivery of the modernized Bf 109E-4, which were equipped with a pair of 20mm MG FF/M cannon in the wings, instead of the MG FF that was in the Bf 109E-3. The redesigned cockpit canopy allowed for the installation of a larger armoured plate behind the pilot's head, and for the easier installation of an armoured windscreen. However, this version still did not offer the option of a long range tank under the fuselage. This resulted in limited range for the Bf 109s used against England, and the Bf 109E-7, which did accommodate a drop tank, did not come into service until after the Battle of Britain, in November 1940. The older E-3, with two cannon and two 7.92mm machine guns, and the 'light' E-1 version, armed with four of the 7.92mm guns, were, surprisingly, in production until August 1940.

To facilitate the Bf 109's use as a fighter-bomber, German aircraft manufacturers were producing the E-1/B and the E-4/B, equipped with fuselage racks for 250kg bombs. Another modification, albeit less common, was in the installation of the DB 601N engine, rated at 1175k. So-equipped aircraft were designated Bf 109E-3/N or E-4/N, and required the use of 100octane fuel, C3. These versions could achieve higher performance at higher altitudes, but their numbers were very limited. Determining the exact version of the Emil is often quite difficult, because aircraft were often upgraded, and some more than once.

Individual Jagdgeschwader units were attached to the aforementioned Luftflotte 2 and 3. For their organizational elements, and their co-ordination within the system, each Luftflotte had a command hub directing fighter ops (Jagdfliegerführer, shortened to Jafü), and their designation number corresponded to that of the Luftflotte under which they fell.

The commander of Jafü 2 was a First World War fighter pilot, GenMaj. Kurt-Bertram von Döring, and he was responsible for JG 3, JG 26, JG 51, JG 52 (including I.(J)/LG 2) and JG 54. Besides that, Luftflotte 2 also had under it II. Fliegerkorps, which included Erprobungsgruppe 210, tasked with the testing of aircraft in the role of fighter-bomber, and flew such types as the two seat Bf 110 as well as the Bf 109E.

Another veteran of the First World War was Oberst Werner Junck, and he was the commander of Jafü 3, giving him command of JG 2, JG 27 and JG 53. The Battle of Britain was the last aerial campaign where the German side was led by veterans of the First World War. For example, Kommodore JG 3, Obstlt. Carl Vieck served in the infantry in 1918, JG 27 CO Obstlt. Max Ibel was with a flame thrower unit, and Kommodore JG 2 'Richthofen' Obstlt. Harry von Bülow-Bothkamp was a Great War fighter ace. This generation gradually left these positions as commanders of air assets, and by about the midway point of the battle with the RAF were replaced by younger and more aggressive flyers. The top dog among them that were left was Kommodore JG 51, Oberst Theo Osterkamp, a holder of the Pour le Mérite and the most successful naval fighter of World War One. He was replaced by the then also legendary Major Werner Mölders. Osterkamp took over command of Jafü 2.

The Luftwaffe conducted a 'contact phase' over The English Channel over the course of July 1940. It's purpose was to probe the tactics and capabilities of the enemy. At the same time, it was to reduce the assets of the RAF. The bulk of these operations were the responsibility of Osterkamp's Jagdgeschwader 51 and several other individual fighter groups (Jagdgruppen). These actions involved escorting bombers that were harassing shipping convoys, as well as fighter sweeps, which were performed over the southeast of England. The main goal was to gain superiority over the English Channel, and the Germans also referred to this period of the war as 'Kanal Kampf'.

The Channel was a significant psychological barrier to overcome for the German pilots, who were trained for years for combat over dry land. The awareness of the fuel gage, the compass and time were more relevant under the new conditions. Despite initial fears and trepidations, only a few pilots ended up in the drink due to the exhaustion of their fuel. The vast majority of pilots who had to ditch in the Channel had to do so for reasons of damage sustained in combat as opposed to having run out of gas. To this end, the Germans made efforts to ensure the best chances of survival for their airmen by providing rescue services. There was even a case of a German pilot being rescued by his colleagues from the Thames estuary!

The Germans did manage to gain air superiority over the Channel during 'Kanal Kampf'. But the RAF turned out to be a very capable opponent. Noteworthy were the experiences of III./JG 52 over the 24th and 25th of July over Margate and Dover. Over the course of both fights with No. 610 Squadron RAF Spitfires, two enemy aircraft were downed, but losses amount to eight aircraft and pilots. What was shocking about the whole thing was that shot down or captured were the Gruppe commander, his Adjutant, and four Staffel COs! The unit had to be withdrawn from the front after a few days. The rookies at the time with the unit included the likes of future legends Günther Rall, Edmund Rossmann and Josef Zweremann.

Over the latter half of July and the first week of August, northwestern France saw a significant influx of fighter units, and their numbers reached twenty-five Jagdgruppen, integrated into (except for ErprGr. 210) the aforementioned eight Jagdgeschwadern. From the German point of view, the Battle of Britain began on August

8th, 1940, when the so-called 'Intensified Phase of the War Against England' (verschärferte Luftkrieg gegen England) began, and lasted to the end of October of the same year.

These fifty days, however, did not involve a concentrated, day-to-day struggle. For example, there were twelve days of complete aerial inactivity brought on by lousy weather. German actions over eighteen days were considered light, with a total of under 200 sorties. In most cases the sorties were weather reconnaissance and intercepts of Allied aircraft over France and Belgium.



Messerschmitt Bf 109E-4 of Stab JG 53 „Pik As“ photographed during refueling at captured British airbase La Villiaze, Guernsey, Channel Islands. Hptm. Wilhelm Meyerweissflog a 51 years old Great War veteran was captured with this machine on September 5, 1940. Photo: Bundesarchiv via Wikimedia Commons

From the beginning of that so-called 'Intensified Phase' of the war, the number of combat ready pilots fell from around 950 to 650. Only on fifteen days, the number of combat sorties was so high, that there was a specific number of pilots that flew more than once. German historian, Dr. Jochen Prien and his collaborators, claim that between the 8th of August and 30th of October, 1940, the average German pilot undertook fifty combat sorties lasting 80 to 100 minutes, and that around twenty of these flights would have involved contact with the enemy. Naturally, there were exceptions, usually involving Gruppe and Staffel commanders.

After two days of widespread combat over England, the Germans began Operation 'Eagle Attack' (Unternehmen Adlerangriff) on August 13th, which was an intensive phase in the confrontation with the RAF, and raids on her infrastructure. This day had the codename 'Eagle Day' (Adlertag), and started a week of the battle. By August 18th, German fighter pilots (on Bf 109s and Bf 110s) claimed 386 kills for the loss of 61 downed or heavily damaged Bf 109s and 70 two-seat Bf 110s. Over that time of just short of a week, the Luftwaffe lost 93 twin-engined bombers and 42 Ju 87 Stuka dive-bombers. The Ju 87 was no longer utilized over England from that point on. However, it wasn't so much a result of the losses themselves, which were quickly made good, but rather for type's range limitations. After August 15th, bombers of Luftflotte 3 and 5 were relieved of daylight bombing duties, and began only nighttime operations.

A week after Adlertag, the Luftwaffe leadership decided that a change in the way fighter escorts were conducted was in order. They were required to stay as close as possible to those in their trust, which took away their main tactical advantage – free lance escort missions, spotting the enemy and attacking in time from a height advantage. The difficulties of close escort missions was explained by Günther Rall (275 kills) in his memoirs: 'Escorting Stukas over the Channel could be likened to trying to get a family of hedgehogs across a highway. Stukas flew horizontally at some 250km/h, which wasn't much more than a fully loaded and fueled Bf 109 needed just to stay in the air...on the highway, you can only save the hedgehogs by stopping traffic as far away as possible, and not by zigzagging through traffic with them.'

At the beginning of September the RAF began to concentrate solely on the bomber formations, and tried to ignore those formations that the radar stations identified as fighters. On September 5th the Luftwaffe decided to nominate a Staffel in every Jagdgruppe, and task them with bombing missions. In this way, the Germans reduced their fighter capacity, fighters which might have played a pivotal role in the defeat of the RAF, which wasn't all that far off to begin with. Another, and more critical, mistake came on September 7th, when Göring decided to switch the target from the infrastructure of the RAF to London. This led to many civilian casualties, but the RAF was able to use this time to reorganize and replace losses. All came to a head on September 15th over eastern London, when a combination of bad weather and a well coordinated RAF intercept caused the German to suffer their greatest losses during the Battle of Britain – 36 bombers and 22 fighters were either shot down or heavily damaged.

The Luftwaffe changed tactics once again on September 20th. Its fighter-bombers conducted bombing raids from altitudes of several thousand meters. The effectiveness of these raids was very low, and involved instilling fear into the general population, but it did force the RAF to send out fighters against fighter formations of the Luftwaffe.

In the following weeks, the Luftwaffe shifted tactics in various ways, and achieved partial success in combat against RAF fighters and during attacks by twin-engined bombers. An attack against Supermarine in Woolston was able to temporarily halt production of the Spitfire. By mid-October, in any case, the Germans put off the invasion of England, dubbed Operation 'Sea Lion' (Unternehmen Seelöwe), indefinitely. The danger of an invasion on the remaining free part of Europe had been eliminated. In hindsight, using the Bf 109 as a bomber can be viewed as a waste, which themselves were in need of an escort. These missions were called Jaboeinsätze, and in October, the Luftwaffe conducted some 2,633 of them, most focused on London. This involved around 660 tonnes of explosives. The same amount of destructive potential could be delivered three years later on Germany by around 240 Boeing B-17s in one raid.

An interesting chapter in all this lies in the system of identification markings on single-engined fighters during the Battle of Britain. At the beginning of August, an order was issued to the units, specifying the application of yellow paint on a small areas of the rudder, fin, and ends of the wings. There was a certain amount of confusion surrounding these orders, and, at least, downed II./JG 2, I./JG 3, III./JG 27, I./JG 52 and III./JG 53 aircraft carrying white identifiers were documented by the British. This was supported by an order issued by the Luftwaffe on August 10th, which reiterated that white is not to be used, and that the correct color was yellow. At least some units under Jafü 3 had not implemented any markings before the end of August.

The well documented cases of yellow cowls and completely yellow rudders were ordered on September 9th, 1940, to be used as identifying features for aircraft used as fighter-bombers, which evidently included their escorts. It is interesting to note that the Germans issued orders on September 3rd, requiring identifying markings on French civil and courier aircraft. This also involved yellow wingtips, as well as yellow ends of the fuselage to the length of about 2m, and the rudder.

Between August 8th and October 31st, 1940, the Luftwaffe paid for the Battle of Britain with the loss of over five hundred Bf 109s, either destroyed outright or heavily damaged. Approximately four hundred of their pilots were either killed in action, or were captured, and around another fifty were seriously injured. German airmen (including Bf 110 crews) claimed 2,169 victories. Luftwaffe leadership assumed that about one-third of these could have been claimed by more than one pilot, and this would not be too far off actual RAF losses. Even so, the Luftwaffe could not objectively gauge the overall situation of the enemy, and were led to make bad decisions. The British, in this regard, were in a much more favorable position, and thanks to radar, were able to effectively and appropriately react to tactical situations as they developed. As such, ULTRA, who was able to uncover German messages by deciphering the Enigma codes, didn't play a pivotal role in the direction that the fighting took. The Germans sent out most orders and instructions via land based telecommunication channels. ULTRA was able to uncover the preparations for 'Adlertag', but was not able to provide its meaning or timing.

Likely, the greatest losses suffered in one day of all Jagdgruppen involved in the fighting was by I./JG 77, on August 31st, 1940. It was its first involvement in the Battle of Britain. The unit claimed five victories, but lost seven Bf 109s and six pilots, and another two aircraft were damaged. The only pilot who was rescued, was Fw. Adolf Borchers, future holder of the Knight's Cross, and an ace with 132 kills to his credit.

The most successful fighter pilots between August 8th and October 31st, were Adolf Galland of JG 26 with 32 kills, Helmut Wick of JG 2 with 30 kills, Werner Mölders of JG 51 with 28, Walter Oesau from JG 51 with 25, and Herbert Ihlefeld of I.(J)/LG 2, with 21 kills. The three most successful Jagdgruppe in the same time period were I./JG 2 'Richthofen' with 126 confirmed kills, III./JG 26 'Schlageter' with 105, and III./JG 51 with 89 kills.



Staffelkapitän of 9./JG 3 Oblt. Egon Troha was captured with this Bf 109E-4 on October 29, 1940 after combat with 74. Sq. Spitfires. This airplane originally belonged to Lt. Franz Achleitner who was captured with different machine on August 24. Photo: IWM via Wikimedia Commons



Major Adolf Galland, Kommodore JG 26 „Schlageter“ a neúspěšnější stíhač Luftwaffe v Bitvě o Británii. Po válce vzpomínal: „Mám rád Mickey Mouse. Vždy jsem ho měl rád. A také mám rád doutníky, ale musel jsem se jich po válce vzdát“. Během Bitvy o Británii si dokonce řekl o nainstalování zapalovače doutníků do své stodevítky. Foto: SDASM

Bitva o Británii je jedním z legendárních milníků druhé světové války a současně první bitvou, která se odehrála zcela v režii leteckých sil. Z pohledu RAF započala 10. července a trvala až do konce října 1940. Jejím mezinárodní dopad umocňuje fakt, že na straně RAF se bojů zúčastnili letci dalších třinácti zemí. Z německého pohledu začala bitva až o necelý měsíc později a skončila prvním vojenským neúspěchem od vypuknutí války.

Pro okolnosti bitvy o Británii je dobré si připomenout některá důležitá fakta z výsledku bitvy o Francii, která probíhala od 10. května do 25. června 1940. Němečtí letci a protiletadloví dělostřelci při ní ohlásili sestřelení 2379 letounů protivníka a dalších 1850 strojů bylo zničeno na zemi. Luftwaffe však přišla o 1401 strojů a dalších 672 bylo poškozeno. Němečtí stíhači s Messerschmitty Bf 109 nárokovali 1233 vítězství, sami však přišli o 284 zničených a 178 poškozených letounů. Počet sestřelených Bf 109 představoval 28 % z tabulkového stavu nasazených jednotek. Celkem 83 stíhacích letců padlo a 51 bylo zraněno. Dalších 56 skončilo v zajetí. Celkový počet zajatých letců Luftwaffe byl daleko vyšší a před kapitulací Francie mezi sebou Spojenci vedli jednání o transferu všech letců zajatých na území Francie do Kanady. To se však nepodařilo a tak se na přelomu června a července vrátilo několik set skvěle vycvičených letců do Německa namísto aby putovali přes Atlantik. Mezi nimi byli tak významní stíhači jako Werner Mölders, Wolf-Dietrich Wilcke nebo Klaus Mietusch.

Velení Wehrmachtu na konci června definovalo priority „války proti Anglii“ s třemi možnostmi: 1) „obležení“ při němž mělo dojít k zablokování přepravy mezi Británií a zbytkem světa 2) „terorizující útoky“ proti civilnímu obyvatelstvu a 3) „vyloštění“ s cílem obsadit Velkou Británii. Jejich následné válečné úsilí se soustředilo na porážku RAF a získání vzdušné převahy, která by umožnila vyloštění v Anglii.

Stíhací jednotky Luftwaffe po bitvě o Francii potřebovaly doplnit ztráty na technice i na lidech. Pro plánovaný útok proti Británii navíc neměly v severozápadní Francii dostatečnou infrastrukturu. Budování polních letišť v červenci a na začátku srpna, tedy v době žní, se pochopitelně setkala s protesty francouzských zemědělců.

Pro útok na Británii byly vyčleněny tři Luftflotte, které měly na starosti cíle v různých částech ostrova. Luftflotte 5 (bez stíhacích jednotek) se základnami ve Skandinávii byla zaměřena na východní Skotsko, ze základen v západní Evropě operovala Luftflotte 2 soustředěná na východní část Anglie a Luftflotte 3 měla napadat cíle v západní části Anglie a ve Walesu.

Stíhací eskadry s jednomotorovými letouny (Jagdgeschwader) během jara a léta 1940 dostávaly modernizované Bf 109E-4, které byly vybaveny dvěma 20 mm kanony MG FF/M v křídle namísto MG FF u verze Bf 109E-3. Nový typ překrytu kabiny u verze E-4 umožňoval instalovat zvětšené pancéřování opěrky hlavy a snadnou montáž pancéřového skla. Tato zlepšená verze však stále nezahrnovala možnost použití přídavné nádrže pod trupem. Stodevítky tedy měly značně limitovaný dolet a verze Bf 109E-7, která použítí přídavné nádrže umožňovala, byla k dispozici až po skončení bitvy o Británii v listopadu 1940. Starší verze E-3 s dvěma kanony a dvěma kulomety ráže 7,92 mm a „lehká“ verze E-1 vybavená čtyřmi kulomety ráže 7,92 mm se kupodivu vyráběly až do srpna 1940.

Pro budoucí použití stodevítek v roli stíhacích bombardérů vyráběly německé letecké továrny verze E-1/B a E-4/B vybavené trupovým závěsníkem pro 250 kg pumu. Další, ale méně obvyklou modifikací, byla montáž motoru DB 601N s výkonem 1175 k. Takto vybavený stroj se označoval Bf 109E-3/N nebo E-4/N a vyžadoval 100 oktanové palivo C3. Umožňoval stodevítce dosahovat lepších výkonů ve vyšších letových hladinách, ale počet těchto strojů byl malý. Určit konkrétní verzi „Emila“ je někdy obtížné, protože byly často upravovány na „vyšší standard“, některé stroje i vícekrát.

Jednotlivé Jagdgeschwader byly začleněny pod již zmíněnou Luftflotte 2 a 3. Pro jejich vedení a koordinaci měla každá Luftflotte své středisko velení stíhacích operací (Jagdfliegerführer, zkráceně Jafü) označené stejným číslem jako nadřízená Luftflotte.

Velitelem Jafü 2 byl stíhač z první světové války GenMaj. Kurt-Bertram von Döring a spadaly pod něj JG 3, JG 26, JG 51, JG 52 včetně I.(J)/LG 2 a JG 54. Mimoto k Luftflotte 2 patřil i II. Fliegerkorps v jehož podřízenosti byla nasazena Erprobungsgruppe 210. Tato jednotka se specializovala na testování stíhaček v roli stíhacích bombardérů a používala jak dvoumístné Bf 110, tak i Bf 109E.

Další stíhací veterán Velké války Oberst Werner Junck byl velitelem Jafü 3 a byly mu podřízeny JG 2, JG 27 a JG 53. Bitva o Británii byla pro Němce poslední leteckou kampaní, při níž byli ve vedení bojových útvarů nasazeni veteráni z 1. světové války. Například Kommodore JG 3 Obstlt. Carl Vieck sloužil v roce 1918 u pěchoty, velitel JG 27 Obstlt. Max Ibel u jednotky s plamenomety a Kommodore JG 2 „Richthofen“ Obstlt. Harry von Bülow-Bothkamp se stal za Velké války stíhacím esem. Tato generace postupně opustila své pozice v čele bojových útvarů zhruba do poloviny letecké bitvy s RAF a vystřídali ji mladší a agresivnější letci. První vlaštkou byl na konci července 1940 Kommodore JG 51 Oberst Theo Osterkamp, držitel řádu Pour le Mérite a nejspěšnější námořní stíhač 1. světové války. Ve funkci jej vystřídal již v tu dobu legendární Major Werner Mölders. Osterkamp se ujal funkce velitele Jafü 2.

Ze strany Luftwaffe nad Kanálem La Manche během července 1940 probíhala takzvaná „kontaktní fáze“ (Kontaktphase), která měla za cíl otestovat taktiku a schopnosti nepřítele. Současně měla oslabit letecké jednotky RAF. Tíhu těchto bojů po větší část měsíce měla na svých bedrech jen Osterkampova Jagdgeschwader 51 a několik samostatných stíhacích skupin (Jagdgruppen). Šlo jak o doprovody bombardérů při útocích na konvoje, tak i o volné stíhání, které logicky zasahovalo až nad pobřeží jihovýchodní Anglie. Cílem bylo získat vzdušnou převahu nad Kanálem, tomuto období Němci říkali také „Kanalkampf“.

Průliv byl výraznou psychologickou bariérou pro německé letce, kteří byli řadu let cvičeni pro boj nad pevninou. Kontrolka stavu paliva, kompas a hodinky byly v tomto období mimořádně důležité. Ale oproti některým zažitým předstávám jen několik málo letců skončilo ve vlnách La Manche kvůli vyčerpání paliva. Naprostá většina nouzových přistání na vodní hladině byla během Bitvy o Británii způsobena bojovým poškozením. V tomto směru se ale Němci snažili své letce zajistit námořní a leteckou záchrannou službou. Došlo i k případu, že německý pilot byl vyzvednut svými kolegy v ústí Temže!

Němcům se během „Kanalkampfu“ podařilo dosáhnout nad průlivem vzdušné převahy. Ale RAF jim byla zdatným soupeřem. Za pozornost stojí boje, kterými prošla III./JG 52 během 24. a 25. července u Margate a Doveru. Při obou střetnutích se Spitfirey z 610. squadrony RAF jí sice byla uznána dvě vítězství, ale přišla o osm letounů a letců. Ovšem šokující je, že padli nebo zajati byli velitel Gruppe, jeho pobočník a čtyři velitelé Staffel! Jednotka musela být po pár dnech stažena z fronty. Jako začínající stíhači u ní v této době létala budoucí legendární esa východní fronty Günther Rall, Edmund Rossmann nebo Josef Zwerternann.

V druhé polovině července a v prvním týdnu srpna se do severozápadní Francie přesunul výrazný počet stíhacích jednotek a jejich počet dosáhl dvacet pět Jagdgruppen začleněných (až na ErprGr. 210) do výše zmíněných osmi Jagdgeschwader. Z německého pohledu začala Bitva o Británii 8. srpna 1940, kdy započala fáze takzvané „zostřené letecké války proti Anglii“ (verschärferte Luftkrieg gegen England) a trvala až do konce října 1940.

Během těchto padesáti dnů se však nejednalo o nepřetržitou denodenní bitvu. Například dvanáct dnů uplynulo bez jakýchkoli bojových letů kvůli nepříznivému počasí. Osmnáct dnů bitvy mělo na německé straně poměrně malou aktivitu, s počtem bojových letů méně než dvě stě. A šlo navíc o průzkumné akce a stíhání spojeneckých letounů nad Francií a Belgií.

Od začátku „zostřené letecké války“ klesal počet bojeschopných stíhacích letců z přibližně 950 na 650. Jen během patnácti dnů byl počet bojových letů tak vysoký, že určitý počet pilotů startoval více než jednou. Německý historik



Messerschmitt Bf 109E-4 ze Stab JG 53 „Pik As“ vyfotografován během doplňování paliva na základně La Villazie na ostrově Guernsey v Normanských ostrovech. Hptm. Wilhelm Meyerweissflog byl jednapadesátiletým veteránem z první světové války. S tímto strojem padl do britského zajetí 5. září 1940. Foto: Bundesarchiv via Wikimedia Commons

Dr. Jochen Prien a jeho spolupracovníci uvádí, že od 8. srpna do 30. října 1940 německý stíhač v průměru absolvoval 50 bojových letů v trvání 80 až 100 minut, při nichž došlo asi ve 20 případech ke střetu s nepřítelem. Přirozeně existovaly výjimky, především u velitelů Gruppe a Staffel.

Po dvou dnech rozsáhlejších bojů nad Anglií spustili Němci 13. srpna „Operaci Orlí útok“ (Unternehmen Adlerangriff), což byla intenzivní fáze konfrontace s RAF a nálety na její infrastrukturu. Tento den měl krycí jméno „Den Orlů“ (Adlertag) a započal týden této letecké bitvy. Do 18. srpna německí stíhači (s Bf 109 a Bf 110) nahlásili 386 leteckých vítězství při ztrátě 61 sestřelených nebo těžce poškozených Bf 109 a 70 dvoumístných Bf 110. Během necelého týdne Luftwaffe přišla o 93 dvoumotorových bombardérů a 42 střemhlavých Ju 87 „Stuka“. Nad Británií nebyly Ju 87 nadále nasazovány. Ale nebylo tomu tak kvůli ztrátám, které byly ihned nahrazeny, ale kvůli jejich krátkému doletu. Po 15. srpnu byly z denních operací odvolány bombardéry Luftflotte 3 a 5, nadále operovaly jen v noci.

Velení Luftwaffe se týden po Adlertagu rozhodlo, že stíhači musí změnit styl stíhacích doprovodů. Nyní měli stíhači zůstat co nejbližší svých svěřenců. To jim vzalo jejich hlavní taktickou výhodu - při vzdáleném doprovodu včas spatřit nepřítele a s výhodou převyšení zaútočit. Obtížnost takového úkolu názorně ve svých pamětech vysvětluje Günther Rall (275 v.): „Doprovod Stuk nad Kanálem, to je přibližně tak obtížné, jako když se někdo pokusí převést rodinku ježků přes dálnici. Stuky dosahují v horizontálním letu cestovní rychlosti 250 km/h, to není o moc více, než kolik potřebuje plně natankovaná a vyzbrojená stodevítka, aby se udržela ve vzduchu. ... Na dálnici se vám ježky také podaří zachránit jen když zastavíte provoz daleko od nich a ne když jdete vpravo i vlevo přímo s nimi.“

RAF se začátkem září začala koncentrovat pouze na bombardovací formace a záměrně se snažila ignorovat skupiny letadel, které její návodčí dle radarových signálů vyhodnotili jako stíhače. Luftwaffe se 5. září rozhodla z každé Jagdgruppe vyčlenit jednu Staffel a nasadit ji jako bombardovací. Němci se tak připravili o kapacitu stíhačů, kteří mohli mít zásadní roli v porážce RAF, jež nebyla daleko. Dalším a tentokrát zásadně chybným krokem bylo Göringovo rozhodnutí ze 7. září - změnit cíl náletů z infrastruktury RAF na Londýn. To vedlo k mnoha ztrátám na životech civilistů, ale RAF využila následující týden pro reorganizaci a doplnění ztrát. Vše vyvrcholilo 15. září nad východním Londýnem. Kombinace oblačnosti nad cílem a dobře organizovaný útok stíhačů RAF způsobil největší ztráty Luftwaffe v Bitvě o Británii - 36 bombardérů a 22 stíhaček bylo sestřeleno nebo těžce poškozeno.

Luftwaffe opět změnila taktiku 20. září. Její stíhací bombardéry provedly bombardování z výšky několika tisíc metrů. Bylo to sice málo efektivní a jednalo se terorizující útoky na obyvatelstvo, ale letečtí návodčí RAF začali znovu své stíhače nasazovat proti stíhacím formacím Luftwaffe.

V následujících týdnech Němci různě měnili svou taktiku a dosahovali dílčích úspěchů jak v boji s RAF, tak i při náletech dvoumotorových bombardérů. Například bombardováním továrny firmy Supermarine ve Woolstonu se jim dočasně podařilo zastavit výrobu Spitfirů. Nicméně v polovině října Němci odložili vylovení v Anglii (Unternehmen Seelöwe) na neurčito. Hrozba invaze na

poslední výspu svobody v Evropě byla zažehnána. Jako zcela neúčinné se ukázalo nasazení stodevitek v roli bombardérů, které navíc samy potřebovaly stíhací doprovod. Tyto mise nesly označení Jaboeinsätze a v říjnu jich Luftwaffe provedla 2633, převážně na Londýn. Šlo tedy zhruba o 660 tun trhaviny. Stejně množství užitečné zátěže dokázalo o tři roky později nad Německo dopravit asi 240 Boeingů B-17 při jednom náletu.

Zajímavou kapitolou je identifikační označení, které bylo během Bitvy o Británii na jednomotorových stíhacích zavedeno. Na počátku srpna dostaly stíhací jednotky rozkaz natřít letovou barvou část směrovky, konce křídla a výškovky. Došlo k určitému nedorozumění a přinejmenším u II./JG 2, I./JG 3, III./JG 27, I./JG 52 a III./JG 53 jsou z britské strany doloženy bílé identifikační prvky na sestřelených stíhačkách. To ale Luftwaffe korigovala rozkazem z 10. srpna, v němž bylo zdůrazněno, že bílá barva se používat nemá a správným odstínem je žlutá. Přinejmenším část útvarů podřízená Jafü 3 tato označení ještě na konci srpna nezavedla.

Dobře známé žluté nátěry motorových krytů a celých směrovek byly nařízeny 9. září 1940 jako identifikační prvek strojů zapojených do akcí stíhacích bombardérů, což se patrně týkalo i jejich doprovodu. Zajímavostí je, že Němci vydali 3. září rozkaz pro zavedení identifikačních prvků na francouzských civilních a kurýrních letadlech. Také se mělo jednat o žluté konce křidel, ale navíc měl být žlutě natřen konec trupu v délce přibližně dvou metrů a směrovka.

Luftwaffe za tuto leteckou kampaň od 8. srpna do 31. října 1940 zaplatila více než pětistý Messerschmitt Bf 109, které byly zničeny nebo těžce poškozeny. Přibližně čtyři sta jejich pilotů padlo nebo bylo zajato, pět desítek dalších bylo vážně zraněno. Němečtí letci v témže období (včetně osádek Bf 110 a bombardérů) nárokovali 2169 vítězství. Velení Luftwaffe předpokládalo, že až z jedné třetiny se může jednat o vítězství nárokováná dvojité. To nebylo daleko od skutečných ztrát RAF. Přesto Luftwaffe opakovaně nedokázala objektivně vyhodnotit celkovou situaci protivníka a přijímala chybná rozhodnutí. Britové v tomto směru byli ve výhodnější pozici, díky radaru dokázali pružně reagovat na taktickou situaci. Avšak jejich služba ULTRA, jež dokázala dešifrovat německé depeše kódované přístroji Enigma, neměla na průběh bojů významný vliv. Němci totiž větší hlášení a rozkazy posílali pozemní telekomunikační infrastrukturou. ULTRA například zachytila depeše o přípravě „Adlertagu“, ale nedokázala objasnit jeho význam ani načasování.

Patrně nejvyšší ztráty během jednoho dne ze všech nasazených Jagdgruppe utrpěla I./JG 77 při bojích 31. srpna 1940. Bylo to její první nasazení v Bitvě o Británii, docílila sice pěti vítězství, ale ztratila sedm Bf 109 a šest pilotů, další dva stroje byly poškozeny. Jediným sestřeleným letcem, který se z moře zachránil byl Fw. Adolf Borchers, budoucí držitel Rytířského kříže a vítěz nad 132 soupeři.

Nejúspěšnějšími stíhači mezi 8. srpnem a 31. říjnem se stali Adolf Galland z JG 26 s 32 vítězstvími, Helmut Wick z JG 2 s 30 v., Werner Mölders z JG 51 s 28 v., Walter Oesau z JG 51 s 25 v. a Herbert Ihlefeld z I.(J)/LG 2 s 21 vítězstvími. Třemi nejúspěšnějšími Jagdgruppe ve stejném období jsou I./JG 2 „Richthofen“ se 126 uznanými sestřely, III./JG 26 „Schlageter“ se 105 a III./JG 51 s 89 sestřely.



Staffelkapitán 9./JG 3 Oblt. Egon Troha byl s tímto Bf 109E-4 zajat 29. října 1940 po boji se Spitfirů 74. squadrony. Letoun původně patřil Lt. Franzu Achleitnerovi, jenž padl do zajetí s jiným strojem 24. srpna. Foto: IWM via Wikimedia Commons