

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

Aleš Ačkovič

**LETALSKA VOJNA NA VZHODNI FRONTI OD ZAČETKA DO
PADCA STALINGRADA**

Diplomsko delo

Ljubljana 2007

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

Aleš Ačkovič

Mentor: red. prof. dr. Janko Prunk

**LETALSKA VOJNA NA VZHODNI FRONTI OD ZAČETKA DO
PADCA STALINGRADA**

Diplomsko delo

Ljubljana 2007

Zahvala:

Ob zaključku diplomskega dela bi se rad zahvalil svojemu mentorju doktorju Janku Prunku za njegov dragoceni čas, za nasvete in za ljubeznivo pomoč pri nastajanju mojega dela.

Aleš Ačkovič

Letalska vojna na vzhodni fronti od začetka do padca Stalingrada

Zračni boji na vzhodni fronti so bili najdaljša neprekinjena kampanija v vsej vojni. Do nedavnega je bila zgodovina na zahodu napisana izključno iz nemških virov. Po koncu hladne vojne se je to spremenilo in počasi so se začela pojavljati dela, ki so upoštevala obe strani. To je tudi eden od razlogov, da sem si to temo izbral za diplomsko delo. Drugi razlog pa je ogromna razsežnost konflikta, ki sem ga skušal osvetliti iz perspektive letalstva. Luftwaffe je imela na vzhodni fronti najmodernejše in najbolj izurjeno letalstvo na svetu. Sovjeti na drugi strani so imeli ogromno, a večinoma zastarelo in slabo izurjeno letalstvo. Oprema je bila zastarela in nedorasla nemški. Vendar pa so se poleti 1941 že začeli pojavljati novi tipi letal, ki so bili dokaj enakovredni letalom ostalih velesil. Tako so se na vzhodni fronti hkrati bojevala najmodernejša in popolnoma zastarela letala. Luftwaffe je imela večino časa, ki ga obravnava to delo, veliko premoč, ki jo je kronala z velikim številom zmag in z relativno majhnimi izgubami. Sovjeti so se temu uprli z neverjetno vztrajnostjo in upornostjo, saj se niso zlomili navkljub katastrofalno visokim izgubam. Letalski boji na vzhodni fronti so bili zaradi tega vedno zagrizeni in neusmiljeni.

Ključne besede: letalstvo, vzhodna fronta, druga svetovna vojna.

Air war on eastern front from the beginning to the fall of Stalingrad

Air combats on eastern front were the longest campaign of the second World War. Until recently this history subject was presented to the west mostly by literature taken from German sources. After the cold war this changed and the literature was being slowly enriched by works, written from both perspectives. This is also one of the reasons why the present paper has decided to study this sequence of history. The next reason is the enormous extension of the conflict, which the work tries to present from perspective of aviation. Luftwaffe had on the eastern front most modern and best trained airforce in the world. On the other hand, the Soviets had enormous aviation, which was mostly obsolete and insufficiently trained. The equipment was outdated and inadequate for the battles with the Germans. Though in the summer of 1941 some new types of aircraft were built, which were more on par with the rest of world powers. Thus on the eastern front there were at the same time in combat most advanced and very obsolete planes. The thesis is researching a period of time, in which the Luftwaffe was a superior force, with large amount of victories and relatively small losses. Soviets defiant them with incredible perseverance and lasting resistance, despite immense casualties. The air war on eastern front was very severe and relentless.

Key words: aviation, eastern front, second World War.

KAZALO:

1. UVOD	8
2. METODOLOŠKO – HIPOTETIČNI OKVIR NALOGE	10
2.2 Cilji preučevanja	10
2.3 Hipoteze	12
2.5 Kratice	13
2.6 Opredelitev temeljnih pojmov	17
3. PREDSTAVITEV NASPROTNIKOV	20
3.1 Doktrina	20
3.2 Zgodovina obeh letalstev	21
3.2.1 Luftwaffwe	21
3.2.2 VVS	22
3.3 Predstavitev letal	24
3.3.1 Nemška letala	24
3.3.1.1 Messerschmitt Bf 109	24
3.3.1.2 Focke-Wulf FW 190	25
3.3.1.3 Messerschmitt Bf 110	26
3.3.1.4 Junkers Ju 87	26
3.3.1.5 Junkers Ju 88	27
3.3.1.6 Heinkel He 111	28
3.3.1.7 Dornier Do 17/215	28
3.3.1.8 Henschel Hs 123	29
3.3.1.9 Henschel Hs 129	29
3.3.1.10 Henschel Hs 126	30
3.3.1.11 Focke-Wulf FW 189	30
3.3.1.12 Junkers Ju 52/3m	30
3.3.1.13 Fiesler Fi 156	31
3.3.1.14 Heinkel He 115	31
3.3.1.15 Junkers Ju 86	32
3.3.2 Sovjetska letala	32
3.3.2.1 Polikarpov I-15bis	32
3.3.2.2 Polikarpov I-153	33
3.3.2.3 Polikarpov I-16	33

3.3.2.4 Jak-1/7/9	34
3.3.2.5 MiG-3	35
3.3.2.6 LaGG-3.....	36
3.3.2.7 Lavočkin La-5	36
3.3.2.8 Hawker Hurricane	37
3.3.2.10 Bell P-39 Airacobra.....	38
3.3.2.11 Iljušin Il-2	39
3.3.2.12 Suhoj Su-2	39
3.3.2.13 Polikarpov U-2/Po-2	40
3.3.2.14 Nieman R-10	41
3.3.2.15 Tupoljev SB.....	41
3.3.2.16 Petljakov Pe-2	42
3.3.2.17 Iljušin Il-4	42
3.3.2.18 Petljakov Pe-8	43
3.3.2.19 Tupoljev TB-3	43
3.3.2.20 Lisunov Li-2/PS-84	44
3.3.2.21 MBR-2.....	44
3.3.2.22 Boston A-20	44
4. BARBAROSSA SE ZAČNE.....	45
4.1 Razpored sil	45
4.2. 22. 6. 1941	46
4.3 Začetni boji	48
4.4 Bliskovita vojna	51
4.5 Sovjetski odpor se še okrepi	54
4.6 Pred vrati Leningrada	56
4.7 Največja bitka vseh časov	58
4.8 Arktična fronta	60
4.9 Jesen 1941 – vedno hujši boji	62
4.10 Operacija Tajfun	63
4.11 Dirka za sovjetsko industrijo	65
4.12 Neuspeh Barbarosse	68
5. PRVA VOJNA ZIMA IN POMLAD 1942.....	70
5.1 Sovjetska protiofenziva	70
5.2 Leningrajska zima	72

5.5 Pomlad na moskovski in južni fronti.....	78
5.6 Luftwaffine zmage na jugu.....	80
5.7 Dogajanje na skrajnem severu spomladi 1942	83
5.8 Leningrad in Ljubanski žep	85
6. OPERACIJA BLAU	86
6.1 Priprave.....	86
6.2 Zračni boji za Voronež	87
6.3 Bitke v okolici Dona	89
6.4 Kavkaška epizoda.....	91
6.5 Polarno poletje in jesen 1942.....	92
6.7 Vse za Stalingrad	98
6.8 Kavkaz – cena za Stalingrad	102
6.9 Jesen na centralnem in severnem bojišču	104
6.10 Jesen štuk nad Stalingradom	105
6.11 Uničenje 6. armade.....	106
7.1 Luftwaffe po Stalingradu.....	112
7.2 VVS po Stalingradu	114
7.3 Po Stalingradu... ..	115
7.4 Preverjanje hipotez	116
8. DODATEK.....	120
8.1 Bojni razpored na dan, 22. 6. 1941	120
8.2 Kronologija dogodkov.....	131
LITERATURA:.....	134

1. UVOD

Največja letalska bitka druge svetovne vojne se je odvijala na vzhodni fronti med nacistično Nemčijo in Sovjetsko zvezo. Kljub ogromnim razsežnostim spopada pa je to poglavje zgodovine zelo slabo poznano. Razlog za to je treba iskati v hladni vojni, ki je takoj sledila drugi svetovni vojni in je ustvarila nepremostljive ovire za zgodovinarje, da bi lahko razvili celovito sliko dogodkov. Velika večina sodelujočih v konfliktu je bila ideološko obarvana in zaradi tega še danes v Rusiji prevladujejo mnenja, ki imajo veliko skupnega s stališči, ki jih je imel medvojni Kremelj. Ravno tako na Zahodu še vedno prevladujejo predsodki in nerazumevanje bivših nemških vojakov. Posledica tega je, da je zgodovina še vedno popačena. Če primerjamo različne zahodne in vzhodne vire dobimo občutek, da le-ti sploh ne opisujejo iste vojne. Šele pred kratkim so se pojavila dela, ki objektivno in obojestransko opisujejo ta spopad. In prav na preučevanju teh del sloni moja diplomatska naloga.

Vojna se je začela 22. 6. 1941, ko je nacistična Nemčija nepričakovano napadla Sovjetsko zvezo, kljub temu da sta imeli državi od avgusta 1939 podpisan pakt o nenapadanju, operacija se je imenovala Barbarossa.

Čeprav so obveščevalne službe svarile Stalina pred kopičenjem nemških sil na meji, le-ta ni hotel tvegati vojne in zato ni storil ničesar, da bi dvignil pripravljenost svojih oboroženih sil, ki so bile zaradi čistk v tridesetih letih v katastrofalnem stanju. Posledica tega je bila, da so Nemci v prvih dneh vojne uničili ogromno število letal in druge vojaške opreme ter zajeli ogromno število ujetnikov. V prvih dneh poletja je kazalo, da je usoda Sovjetske zveze zapečaten. Sicer hrabri sovjetski letalci so se upirali nemški premoči, vendar prodiranja niso mogli zaustaviti. Vendar pa vojna še zdaleč ni bila enostranska, vsem uspehom navkljub so bile tudi nemške izgube veliko večje od pričakovanih. Bombniški polki so imeli v poletju 1941 zelo podoben odstotek izgub kot leto dni poprej med bitko za Britanijo. V jeseni so se posledice tega že začele kazati; Luftwaffe je začela izgubljati na moči, medtem ko se je odpor sovjetskega letalstva krepil.

Sovjetom je poleti 1941 uspel eden največjih podvigov v vsej vojaški zgodovini, ki je rešil državo gotovega propada, in sicer preselitev celotne letalske industrije iz zahoda Sovjetske zveze na nove lokacije vzhodno od Urala. To je kratkoročno močno zmanjšalo letalsko proizvodnjo, vendar je dolgoročno (kot sem že omenil) rešilo državo.

Večina letalskih bojev na vzhodnem bojišču je potekala pod 3000 metri, kar je močno koristilo sovjetski strani, saj so imela nemška letala najboljše zmogljivosti nad 5000 metri. Zaradi tega in nezmožnosti Luftwaffe, da bi lahko bombardirala preseljeno letalsko industrijo za Uralom, je veliko nemških častnikov kasneje trdilo, da so vojno izgubili že na samem začetku, poleti 1941!

S prihodom zgodnje in izredno mrzle ruske zime so se nemške težave še povečale; zaradi mraza, neustrezne preskrbe in preraztegnjenosti sil je nemški poizkus, da bi zasedli Moskvo propadel (operacija Tajfun). Sovjeti so nato s svežimi sibirskimi silami izvedli protinapad, ki je nevarno zamajal celotno nemško fronto. Situacijo je rešil Hitler, ki je prepovedal kakršen koli umik. Zaradi tega je fronta zdržala, vendar za ceno ogromnih človeških izgub in okoli desetine osvojenega ozemlja. To je še okrepilo njegovo prepričanje o nesposobnosti generalov in o njegovi lastni nezmotljivosti.

Zgodaj spomladi 1942 so Sovjeti izvedli še eno ofenzivo, vendar pa so tokrat oni napačno ocenili razmerje moči na bojišču in utrpeli strahovite poraze.

Za leto 1942 so Nemci pripravili ofenzivo na južnem delu bojišča in še enkrat presenetili svoje nasprotnike. Začelo se je obetavno, zavzeli so Sevastopol, takrat najmočnejšo trdnjavo na svetu, in nadaljevali proti Stalingradu in Kavkazu. Glavni cilj operacije je bil zasesti kavkaško nafto in bogate rudnike vzhodne Ukrajine. Če bi se to posrečilo, bi bila leta 1943 Sovjetska zveza na kolenih, Nemčija pa bi imela zadosti surovin za vodenje vojne proti Veliki Britaniji in ZDA, ki so decembra 1941 vstopile v vojno. Vendar pa se račun to pot ni izšel. Sovjetska stran se je iz porazov leta 1941 veliko naučila. Spremenili so organizacijo svojih oboroženih sil. V letalstvu so se začeli poleti 1942 v večjem številu pojavljati modernejši tipi letal, tudi taktika se je popravljala, vendar je treba poudariti, da je bilo v tem času nemško letalstvo še vedno močnejši nasprotnik. Izgube v zraku so bile na sovjetski strani še vedno katastrofalne, vendar pa ni več prihajalo do velikih obkolitev kopenskih sil kot leta 1941. Rdeča armada se je naučila izmikati nemškim pastem.

Septembra 1942 so Nemci začeli oblegati Stalingrad, ki so ga Sovjeti fanatično branili. Nemško vrhovno poveljstvo se je zavedalo nevarnosti, vendar je veliki strateg Hitler raje pošiljal okrepitve (tako kopenske kot letalske) v Afriko in na francosko obalo, s čimer je sicer dobival bitke, ki pa strateško niso pomenile veliko. Tam kjer bi konec leta lahko dobil vojno, pa je okrepitve zanemaril oziroma se je zanašal na nezanesljive zaveznike. Ko je v novembru že kazalo, da bo mesto padlo, so Sovjeti

izvedli izredno močan protinapad in mesto obkolili, to jim je uspelo prvenstveno zato, ker nemški zavezniki, ki so krili stalingrajske boke, niso bili sposobni nuditi nobenega resnejšega odpora. Če bi nemško vrhovno poveljstvo okrepitev poslalo v to območje operacij, bi verjetno napad odbili in s tem dobili vojno s Sovjetsko zvezo. Luftwaffe kasneje, kljub trudu, ni bila sposobna oskrbovati armade v obleganem mestu in le-ta je februarja 1943 kapitulirala. Posledično je sledil umik s Kavkaza. S tem pa so se dokončno končale Hitlerjeve sanje o osvojitvi Sovjetske zveze in s tem tudi o zmagi v celotni vojni.

2. METODOLOŠKO – HIPOTETIČNI OKVIR NALOGE

2.1 Opredelitev predmeta preučevanja

Predmet preučevanja v diplomskem delu je letalska vojna na vzhodni fronti od začetka sovražnosti – 22. 6. 1941 – do padca Stalingrada – 02. 02 1943. Kronološko gledano sem preučeval dogodke, ki so se odvijali v tem času in so bistveno vplivali na zmage in poraze obeh strani.

Analiziral sem vojaške dejavnike, ki so vplivali na potek bojev. S pomočjo te analize sem skušal najti vzroke za poteke bitk in kampanij ter ugotoviti, kaj je privedlo do poraza nemških sil pri Stalingradu.

2.2 Cilji preučevanja

Cilj preučevanja je analizirati potek bojev, ugotoviti prednosti in pomanjkljivosti nemškega (Luftwaffe) in sovjetskega (VVS) letalstva ter ugotoviti, kako so le-te vplivale na izid bojev.

Nato bom predstavil pomembnejše tipe letal in njihove zmogljivosti, kjer v literaturi velikokrat prihaja do napačnih predstav in nepoznavanja letal na obeh straneh.

Poskušal bom predstaviti poglede na letala iz let 1941/42 in ne poglede, ki so prežeti s poznavanjem kasnejših dogodkov.

Podrobno bom predstavil začetne razporede letalskih sil obeh strani in začetne boje, v katerih je Sovjetska zveza pretrpela katastrofalne izgube, vendar ni klonila. Luftwaffe je poleti 1941 dosegala svoje največje uspehe, vendar je za to plačala veliko večjo ceno, kot so nemški strategji kdajkoli računali. Veliko težavo je Nemcem povzročala

ogromna izraba letal, ki jih na preprostih, zasilnih letališčih niso mogli vzdrževati. Jeseni 1941 je že izgledalo, da bo Sovjetska zveza padla, na severu je Wehrmacht že začel oblegati Leningrad, na centralnem bojišču pa je vse kazalo, da bodo Nemci prodrli do Moskve. Tedaj pa je Adolf Hitler naredil napako in je svoje sile poslal na pomoč armadni skupini Jug in s tem dobil največjo bitko v zgodovini, vendar izgubil strateško prednost. V diplomskem delu bom pojasnil letalske spopade v vseh teh bitkah, saj je v zraku prihajalo do zelo različnih situacij. Na jugu se je VVS uspešno upiral Luftwaffe, medtem ko je bil na severu popolnoma poražen.

Prestavil bom tudi malo znane letalske boje za arktično pristanišče Murmansk, ki je bilo za Sovjete življenjskega pomena, saj so preko njega lahko dobivali pomoč iz Velike Britanije in ZDA.

Nadaljeval bom z operacijo Tajfun, s katero so Nemci hoteli zasesti Moskvo, kar bi jim glede na stanje na terenu tudi uspelo, če ne bi prišlo do jesenskega slabega vremena in dežja, ki je ceste in letališča spremenil v blatne močvare. Prvega mraza so se Nemci celo razveselili, saj jim je omogočil napredovanje z zadnjimi močmi. Vendar pa je bila priložnost iz poletja zamujena in Sovjeti so izvedli izredno močan protinapad, v katerem je VVS prvič prevzel pobudo v zraku. To se je zgodilo predvsem zaradi tega, ker Luftwaffe zaradi mraza in slabih letališč ni mogla v zrak. Situacija namreč za Luftwaffe ni bila tako kritična v okolici Leningrada, kjer je delovala iz urejenih zasedenih letališč.

Nato bom analiziral sovjetske protinapade, ki so jih Nemci z zadnjimi močmi ustavili in spomladi 1942 spet počasi prevzemali pobudo v zraku in na tleh. Pri teh bojih se bom osredotočil predvsem na zračna mostova pri Demjansku in Kholm, ki sta imela pomembno vlogo za vse naslednje operacije na vzhodu. Luftwaffe je uspelo vzpostaviti zračni most in rešiti obe obkoljeni garniziji, vendar je pri tem utrpela hude izgube, ki so ji nato v veliki meri preprečile oskrbovanje 6. armade pri Stalingradu.

Cilj preučevanja bo tudi podrobneje predstaviti boje za polotok Krim in Sevastopol. Še posebno pozornost bom posvetil bojem za Sevastopol, takrat najmočnejši trdnjavi na svetu, ki so ga Nemci zavzeli konec junija 1942.

Nemci so poleti 1942 preslepili Sovjete in napadli na jugu v smeri proti Volgi in Kavkazu. S tem so hoteli zavzeti predvsem kavkaška naftna polja. Letalski boji so bili zelo različni. Tam kjer je Luftwaffe skoncentrirala svoje sile, je bilo za Sovjete zelo težko. Zaradi preveč raztegnjenih sil se je velikokrat zgodilo, da je VVS prevzel pobudo v zraku. Tipični za to so bili predvsem boji za Kavkaz. Analiziral bom tudi

bitko za Voronež, ki je sploh zanimiva, saj se je takrat prva zlomila Luftwaffe in so situacijo rešile šele močne letalske okrepitev. Nasploh so Nemci veliko slabše prenašali izgube kot Sovjeti.

V diplomu bom obdelal tudi konvojske bitke na arktičnem bojišču, predvsem bitki za PQ-17 in PQ-18 ter neuspele nemške poizkuse, da bi uničili Murmansk in Arhangelsk.

Veliko pozornost bom posvetil gigantski bitki za Stalingrad, kjer je v začetnem delu Luftwaffe popolnoma uničila VVS, česar pa kopenske sile niso znale (mogle) izkoristiti.

Nadaljeval bom s sovjetsko protiofenzivo in z neuspešnim poizkusom Luftwaffe, da bi oskrbovala obkoljeno 6. armado. S tem se bo moje diplomsko delo končalo, čeprav so se boji nadaljevali še naprej; do maja 1945.

2.3 Hipoteze

H1: Na začetku vojne je bila Luftwaffe bolj opremljena, izurjena in je imela boljše taktiko kot sovjetsko letalstvo.

H2: Sovjetsko letalstvo je bilo navkljub katastrofalnim izgubam nevaren nasprotnik in Luftwaffe ni nikoli imela popolne prevlade v zraku.

H3: Sovjetska stran ne bi zmogla brez britanske in ameriške pomoči.

H4: Poleti in jeseni 1942 se je VVS samo še krepil, medtem ko je Luftwaffe v tem obdobju že začela kazati prve znake zatona (predvsem zaradi prevelikih potreb vseh bojišč, na katerih se je morala bojevati).

H5: Poraz pri Stalingradu je bil posledica napačnih strateških odločitev nemškega vrhovnega poveljstva in Adolfa Hitlerja.

2.4 Uporabljena metodologija

Ugotovitve v diplomskem delu temeljijo na analizi sekundarnih virov.

Pri preučevanju so bile uporabljene naslednje metode:

- analiza vsebine virov, ki sem jo uporabil pri opisovanju bojev na vzhodni fronti,
- deskriptivna metoda, s pomočjo katere sem definiral temeljne pojme, ki so potrebni za razumevanje te naloge,

- primerjalna metoda, ki sem jo uporabil, ko sem po različnih kriterijih primerjal nemško in sovjetsko letalstvo.

2.5 Kratice

AD (aviatsionaja divizija) letalska divizija (sovjetsko).

ADD (aviatsija dalnega dejstiva) daljinsko letalstvo (sovjetsko).

AE (aviatsionaja eskadrija) letalska eskadrija (sovjetsko).

Aufklgr (Aufklarungsgruppe) Izvidniška letalska skupina (nemško).

Ar-2 sovjetski bombnik strmoglavca.

Avia B-534 slovaški dvokrilni lovec.

BAB (Bombardirovchnaja avatsionaja brigada) bombniška letalska brigada (sovjetsko).

BAD (Bombardirovchnaja aviatsionaja divizija) bombniška letalska divizija (sovjetsko).

BAK (Bombardirovchni aviatsionij korpus) bombniški letalski korpus (sovjetsko).

BAP (Bombardirovochni aviatsionij polk) bombniški letalski polk (sovjetsko).

BBAP (Blizhebombardirovochni aviatsionij polk) bližinski bombniški letalski polk (sovjetsko).

Bf 109 nemški enomotorni lovec.

Bf 110 nemški dvomotorni lovec.

ČF (Černomorski flot) Črna morská flota (sovjetsko).

DB (Daimler – Benz) nemški letalski motorji.

DB (Dalnij bombardirovshchik) daljinski bombnik (sovjetsko).

DB-3 sovjetski dvomotorni bomnik (Il-4).

DBA (Dalne bombardirovchnaja aviatsija) sovjetsko daljinsko bombniško letalstvo.

DBAP (Dalnebombardirovochni aviatsionij polk) sovjetski daljinski bombniški polk.

Do 17 nemški dvomotorni (lahki) bombnik.

Do 215 nemški dvomotorni izvidnik.

ErgGr (Erganzuggruppe) nadometna letalska skupina (nemško).

FAB (fugasnaja aviatsionaja bomba) sovjetska letalska bomba.

FARR (Fortele aeriene regale ale Romane) Kraljevsko romunsko zračno letalstvo.

F (Fernaufklarungsgruppe) daljinska izvidniška skupina (nemško).

Fi 156 Štorklja – nemško enomotorno letalo za zveze ali izvidništvo.

Fiat C.R. 42 dvokrilni italijanski lovec, na vzhodni fronti so ga uporabljali Madžari.

Fiat G. 50 enomotorni italijanski lovec, na vzhodni fronti so ga uporabljali Finci.

FW 190 enomotorni nemški lovec.

GKO (Gosudarstveni komitet oboroni) državni obrambni komite (sovjetsko).

H (Herensaufklarungsgruppe) taktična izvidniška skupina (nemško).

He 70 enomotorni nemški izvidnik, na vzhodni fronti so ga uporabljali Madžari.

He 111 nemški dvomotorni bombnik.

He 114 nemški enomotorni hidroplan.

He 115 nemški dvomotorni hidroplan.

Hs 123 nemški dvokrilni jurišnik.

Hs 126 nemški enomotorni izvidnik kratkega dosega.

I (Istebitel) sovjetski lovec (dobesedno – rušilec).

I-15bis sovjetski dvokrilni lovec.

I-16 sovjetski enokrilni lovec.

I-153 sovjetski dvokrilni lovec.

Il-2 sovjetski enomotorni jurišnik.

Il-4 sovjetski dvomotorni srednji bombnik.

IAD (istrebiteljni aviatsionj divizija) sovjetska letalska divizija.

IAK (istrebiteljni aviatsionj korpus) sovjetski letalski korpus.

I.A.R. 37 romunsko izvidniško letalo.

I.A.R. 39 romunsko izvidniško letalo.

I.A.R. 80 romunsko lovsko letalo.

JG (Jagdgeschwader) nemški lovski polk.

Ju 52 nemško trimotorno transportno letalo.

Ju 87 nemški enomotorni bombnik strmoglavec.

Ju 86 nemški dvomotorni bombnik.
Ju 88 nemški dvomotorni bombnik.
Jak-1/7/9 serija sovjetskih enomotornih lovskih letal.
Jer-2 sovjetski dvomotorni daljinski bombnik.

KA (Krasnaja armija) Rdeča armada.
KAE (Korpusnaja aviatsonaja eskadrilja) Korpusna letalska eskadrilja.
KBF (Krasnoznamjonj Baltisij Flot) Baltiška flota Rdeče mornarice.
KG (Kampfgeschwader) nemški bombniški polk.
KGrzbV (Kampfgruppe zu besonderen Verwendung) nemška transportna skupina.
KOVO (Kievslj osboj vojenij okrug) Kijevisko specialno vojaško okrožje.
KuFlGr (Kustenfliegergruppe) nemška letalska skupina za nadzor obale.

LaGG-3 sovjetski enomotorni lovec.
La-5 sovjetski enomotorni lovec.
LeLv (Lentolaivue) finska eskadrilja.
LeR (Lentoregiment) finski letalski polk.
LG (Lehrgeschwader) nemški uvajalni polk.

Macchi Mc.200 italjanski enomotorni lovec.
Macchi Mc. 202 italjanski enomotorni lovec.
MG (Maschinegewehr) nemški mitraljez.
MiG-3 sovjetski enomotorni, višinski lovec.
MTAP (Mino-Torpedij aviatsonij polk) sovjetski minsko – torpedni polk.
NBAP (Nocnoj bombardirovochnij aviatsonij polk) sovjetski nočni bombniški polk.
NKVD (Narodnij komisarjat vnutrenikh del) Ljudski komisarjat za notranja dela.

OAG (Osobaja aviatsonaja grupa) sovjetska posebna letalska formacija.
OIAE(Otdelnaja istrebitelnaja aviatsonaja eskadrilja) neodvisna lovska eskadrilja.
OKL (Oberkommando der Luftwaffe) nemško Vrhovno letalsko poveljstvo.
OKW (Oberkommando der Wehrmacht) nemško vrhovno poveljstvo.
ORAE (Otdelnaja Razvedijvatelnaja aviatsonaja eskadrilja) neodvisna letalska izvidniška eskadrilja.

P-39 ameriški enomotorni lovec.

P-40 ameriški enomotorni lovec.

PBAP (Pikirujushchij bombardirovochnij aviatsionij polk) sovjetski bombniški polk za strmoglavno bombandiranje.

Pe-2 sovjetski dvomotorni bombnik strmoglavec.

Po-2 sovjetsko dvokrilno letalo za zveze in nočno bombandiranje.

PQ koda za angleške in ameriške arktične konvoje.

PVO (Protivo – vozdušnaja obotona) sovjetska protizračna obramba.

RAF (Royal Air Force) Kraljevo letalstvo Velike Britanije

R-5 sovjetski dvokrilni izvidnik ali lahki bombnik.

R-10 sovjetski izvidnik.

RS (Reaktivni snarjad) sovjetska letalska raketa.

R-Z sovjetski dvokrilni izvidnik ali lahki bombnik.

SAD (Smeshanaja aviatsonaja divizija) sovjetska mešana letalska divizija.

SAP (Smeshanij aviatsonij polk) sovjetski mešani letalski polk.

SB sovjetski hitrostni bombnik.

SBAP (Skorostnoj Bombardirovochnij aviatsionij polk) sovjetski hitrostni bombniški polk.

SC (Splitterbombe cylindrisch) nemška kasetna bomba.

SchG (Schlachtgeschwader) nemški jurišni polk.

SF (Severni flot) severna flota sovjetske mornarice.

SKG (Shnellkampfgeschwader) nemški hitrostni bombniški polk.

SM-81 italijansko transportno letalo.

StG (Sturzkampfgeschwader) nemški strmoglavsko-bombniški polk.

Su-2 sovjetski lahki bombnik.

ŠAP (Šturmovoj aviatsonij polk) sovjetski jurišni letalski polk.

ŠVAK sovjetski letalski top (20 mm).

TB-3 sovjetski štirimotorni težki bombnik.

TB-7 sovjetski štirimotorni težki bombnik.

TBAP (Tjazhjolij bombardirovochnij aviatsionij polk) sovjetski težko – bombniški polk.

U-2 sovjetsko šolsko letalo.

VA (Vazdušneje armiji) Zračna armada (sovjetsko)

VMF (Vojeno-Morskoj flot SSSR) mornarica sovjetske zveze.

VO (Vojeni okrug) sovjetsko vojaško okrožje.

VVS (Vojeno-Vozdushnje Sili) sovjetsko vojaško letalstvo.

Westa (Wetterkundungstaffel) nemška vremenska eskadrilja.

ZAB sovjetska zažigalna bomba.

ZG (Zertorergeschwader) nemški rušilni polk.

ZOVO (Zapadnij osobij vojenij okrug) Zahodno posebno vojaško poveljstvo.

(Bergstrom 2000).

2.6 Opredelitev temeljnih pojmov

VOJNA: »vsestranski, močan in množičen spopad držav, vojaško političnih zvez ali različnih družbenih sil znotraj države; v spopadu se organizirano in množično uporablja nasilje in izvaja oborožen boj za doseganje političnih, ekonomskih in vojaških ciljev družbenih razredov, držav ali narodov. Vključuje tudi druge oblike boja (političnega, ekonomskega, psihološkega in moralnega) to vodi v totalni spopad« (Vojni leksikon 1981: 589).

OPERACIJA: »kot bojna dejavnost označuje celoto vzporednih in zaporednih delovanj, ki se izvajajo koordinirano, organizirano in po enotni zamisli ter načrtu na enotnem prostoru in v določenem časovnem obdobju. Namen izvedbe operacij je doseči operativne in strateške cilje. Rezultati operacije vplivajo v večji meri na potek vojne, včasih pa na vojno v celoti« (Vojna enciklopedija 6: 338).

INVAZIJA: »v vojaškem pogledu in terminologiji označuje vdor in prodor oboroženih sil ene ali več držav na ozemlje druge države« (Vojna enciklopedija 3: 622).

TAKTIKA: »je teorija in praksa priprav in izvajanja bojev in borb na kopnem, morju in v zraku. Taktika išče najprimernejše kombinacije borb (v okviru boja) s čimer uresničuje cilje, ki jih postavlja operatika« (Lubi 2002: 5).

STRATEGIJA: »je sistem znanstvenih znanj in veščin o pripravah in vodenju vojne za doseganje političnih, ekonomskih in vojnih ciljev. Je v pristojnosti najvišjega državnega, političnega in vojaškega vodstva« (Vojni leksikon 1981: 588).

LETALSKI POLK: »je taktična enota letalstva, lahko je samostojna ali v sestavi divizije, korpusa ali večjih enot. Lahko je jurišni, lovski, bombniški, transportni, stmoglavni polk. V svoji sestavi ima običajno tri do štiri letalske skupine in tehnično osebje za vzdrževanje letal« (Vojni leksikon 1981: 44).

»V Luftwaffe je bil polk Geschwader in je imel okoli 100 letal. Sestavljen je bil iz treh skupin (Gruppe), ki so se imele vsaka po okoli 30 letal, včasih tudi več. Skupine so se nato razdelile še na 3 eskadrilje, ki so se imenovale Staffel in so imele po 12 letal.

Geschweder

I. Gruppe	II. Gruppe	III. Gruppe
1. Staffel	4. Staffel	7. Staffel
2. Staffel	5. Staffel	8. Staffel
3. Staffel	6. Staffel	9. Staffel«

(Beale 1997: 13).

»Sovjetski polk pa je bil sestavljen iz treh eskadrilij in je imel v svoji sestavi 3 eskadrilje, ki so mu dajale nominalno moč okoli 40 letal. Vsaka eskadrilja se je nato delila še na t.i. zveno, ki je bil sestavljen iz 3 do 4 letal. Zveno je v na začetku vojne predstavljal zaprto, defenzivno formacijo« (Morgan 1997: 82).

»Sovjetski polk – lovski ali jurišni polki so bili sestavljeni iz 4 eskadrilj, od katerih je vsaka imela po 15 letal in še štabni let, kar je skupaj predstavljalo 62 letal. Bombniški polki so se delili na 5 eskadrilj, vsaka po 12 letal in še štabni let, tako da so imeli bombniški polki tudi po 62 letal. Polki sestavljeni iz težkih bombnikov pa so imeli po 40 letal«

(Bergstrom 2000: 261).

LOVSKO LETALO: »je vrsta bojnega letala, ki je namenjeno in opremljeno za prestrežanje in uničevanje sovražnih letal. Uporablja se tudi za spremstvo in zaščito drugih letal pred napadi sovražnikovih lovcev« (Vojni leksikon 1981: 265).

»Lovska letala se lahko uporablja še kot lovske bombnike za napade na cilje na tleh iz majhnih višin« (Vojni leksikon 1981: 266).

BOMBNIK: »je bojno letalo, namenjeno za napade na cilje na kopnem ali na morju. Za obrambo pred lovci so bombniki med drugo svetovno vojno imeli strojnice ali lahke topove. Glede na namen je lahko strateški ali lahki, glede na nosilnost pa je lahko težki, srednji ali lahki bombnik« (Vojni leksikon 1981: 64).

»Hitrostni bombnik je koncept bombnika, ki se je bil zgrajen z mislijo, da je sovražniku bolje pobegniti, kot pa se z njim bojevati« (Armitage 1993: 206).

BOMBNIK STRMOGLAVEC: »je bil bombnik, ki je cilje napadal iz strmoglavega leta. Ponavadi so imeli za ta namen posebne zračne zavore. Glavne prednosti bombnika strmoglavca so bile absolutna zanesljivost tudi pri najmanjših tarčah ter bliskovito hitri napadi, ki so zagotovili presenečenje in s tem preprečili sovražniku, da bi lahko vzpostavil učinkovito obrambo« (Just 1990: 52, 53).

JURIŠNIK: »je letalo namenjeno za podporo kopenski vojski z majhnih višin« (Vojni leksikon 1981: 205). Med drugo svetovno vojno so bili jurišniki oboroženi s strojnicami, topovi, bombami in na sovjetski strani tudi že z raketami. Niso bili posebno hitri, imeli pa so močan oklep. Nemci so za jurišnike uporabljali izraz Schlachtflugzeugen, kar pomeni napadalna letala, vendar bom to zaradi lažjega razumevanja prevedel kot jurišniki.

IZVIDNIŠKO LETALO: »je specialno konstruirano letalo ali predelano bojno letalo, opremljeno s sredstvi za izvidništvo. Med drugo svetovno vojno so bili namenjeni za vizualno ali fotografsko izvidništvo. Delijo se na strateške (za polete globoko v sovražno zaledje) ali taktične (za opazovanje bojišča) izvidnike« (Vojni leksikon 1981: 193).

TRANSPORTNO LETALO: »je projektirano in zgrajeno za prevoz ljudi in tovora. Lahko je civilno ali pa vojaško. Namenjeno je za zračni prevoz vojaških enot, bojnih skupin, opreme in evakuacijo ranjencev. Glede na nosilnost se delijo na težke, srednje in lahke« (Vojni leksikon 1981: 633).

3. PREDSTAVITEV NASPROTNIKOV

3.1 Doktrina

Doktrini obeh nasprotnikov sta bili ofenzivni. Glavna značilnost bojev na vzhodni fronti je bila ta, da so bili boji večinoma taktične narave. Nobena stran se ni nikoli resneje lotila strateškega bombardiranja.

Nemci niso nikoli zgradili strateškega bombniškega letalstva, predvsem zaradi pomanjkanja surovin. Po mnenju mnogih zgodovinarjev je bil to tudi eden ključnih razlogov, da so na koncu izgubili vojno. Sovjetska zveza, na drugi strani, pa je v tridesetih letih prejšnjega stoletja imela zelo močno in razvito strateško letalstvo. Vendar pa je bila ta flota v času nemškega napada že popolnoma zastarela. Zaradi slabe izurjenosti posadk, zastarelih navigacijskih pripomočkov in letal je bilo sovjetsko strateško bombardiranje omejeno na nekaj manjših napadov, ki niso povzročili skoraj nobene škode.

Skrivnost uspeha nemškega Blietzkriega v letih 1939/40 je ležala predvsem v koncentraciji letal v direktni podpori kopenskimi silam. Ta letala so bila v stalni radijski zvezi s poveljniki na bojiščih in so takoj napadala koncentracije sovražnikovih sil. Med tem pa so taktični bombniki napadali predvsem sovražnikove komunikacije, štabe in letališča. Tukaj moram omeniti, da so nemški dvomotorni bombniki (zaradi pomanjkanja lovskih bombnikov in jurišnikov) morali velikokrat napadati v direktni podpori kopenskimi silam. To je imelo za posledico dve slabi stvari: prvo velike izgube dragocenih dvomotornikov in njihovih posadk; kot drugo pa so s tem zanemarjali svoje predpisane cilje.

Zelo specifična pa je bila nemška doktrina za lovski letala (Jagdwaaffe), ki je bila povsem pod vplivom slavnega nemškega asa iz prve svetovne vojen Manfreda von Richthofena in njegove »romantične« teze, da morajo lovski letalci najti sovražnika in ga sestreliti. Vse ostalo je bilo po Richthofnovem mnenju brezpredmetno. Zaradi tega so nemški letalci v drugi svetovni vojni bojevali nekakšno svojo, ločeno vojno in s tem tudi dosegali neverjetno število zračnih zmag. Ceno za to lovsko mentaliteto pa je plačevala kopenska vojska, ki je na ta račun imela precej manj podpore iz zraka kot njihovi nasprotniki.

Nemci so imeli veliko prednost tudi v fleksibilnosti, letalske sile so selili po celotni fronti, kjer se je pokazala potreba. Sovjetski polki pa so bili dodeljeni posamezni fronti in so tam tudi ostali, ne glede na krize v drugih sektorjih.

Sovjetska doktrina je bila drugače v marsičem zelo podobna nemški, vendar ne tako dodelana. Prva naloga sovjetskih letalskih sil (VVS) je bila zagotovitev zračne premoči. Ko bi dosegli le-to, bi prenesli težišče napadov na sovražnikovo zaledje.

V VVS-ju, za razliko od Luftwaffe, skoraj niso imeli bombnikov stmoglavcev, namesto njih pa so imeli veliko jurišnikov. Na začetku vojne so v ta namen uporabljali predvsem zastarela lovska letala. Kasneje so v ogromnih količinah začeli izdelovati in uporabljati izvrstno oklepljeno letalo Il-2. Lovska letala so imela v sovjetski doktrini predvsem obrambno vlogo. Vendar so sovjetski lovski letalci v veliko večji meri (kot njihovi nemški nasprotniki) posegali tudi v boje na tleh. Sovjetske lovske pilote je omejevala tudi doktrina, da morajo izvršiti dano nalogo do pike natančno. Če so na primer morali braniti nek sektor, ga niso smeli zapustiti, pa čeprav v tem sektorju ni bilo enega sovražnega letala, sosednji sektor pa so v tem času Nemci zravnali z zemljo.

Velika pomankljivost sovjetskih lovskih in jurišnih letal je bila tudi slaba radijska oprema. Sprejemnik in oddajnik je imel le poveljnik skupine, vsi ostali piloti si imeli le sprejemnike. Največja slabost VVS-ja je bila hierarhična struktura ali bolje rečeno strah pred kaznijo, ki je neusmiljeno doletela vsakega častnika, ki je pokazal le malo iniciative. Lahko bi rekli, da so se sovjetski častniki bolj bali Stalina kot Nemcev.

3.2 Zgodovina obeh letalstev

3.2.1 Luftwaffe

Po porazu v prvi svetovni vojni so zmagovite antantne sile Nemčiji prepovedale vojaško letalstvo. Vendar pa je general Hans von Seeckt poskrbel (bil je član nemške delegacije pri podpisu versajske mirovne pogodbe in je nato postal poveljnik Reichswehra; armade, ki je smela šteti 100 000 vojakov), da je nemško vojno letalstvo preživel. Od leta 1924 do 1933 so imeli Nemci v mestu Lipetsk na bregovih reke Voronjež - v Sovjetski zvezi tajno vojaško letalsko oporišče.

S Hitlerjevim prihodom na oblast so se priprave za ponovno vzpostavitev vojaškega letalstva samo pospešile. Glavni poveljnik je postal Herman Goring, ki je kasneje ustvaril legendo, da je Luftwaffe ustvaril on sam. To ni bilo čisto res. Pod preroškim vodstvom von Seeckta in z rusko pomočjo je vojno ministrstvo ustvarilo osnovo za Luftwaffe, za njen človeški in tehnični material. Ministrstvo se je tudi ukvarjalo s teorijo zračne vojne in zato niso prezrli Dauhetove doktrine. Medtem ko se je v

Lipecku in pri Lufthansi kalilo trdo jedro letalskega in tehniškega osebja, v vrhovnem poveljstvu skorajda ni bilo poklicnih letalcev. Von Seek je to krizo že predvideval in je nekaj odličnih častnikov (Walter Wever, Albert Kesserling, Hans Jurgen Stumpf, Hugo Sperle) vključil v tajni letalski oddelek vojnega ministrstva
(Townsend 1973: 104).

Stvari so res stekle bliskovito in že prvega januarja leta 1934 je stekel Milchov program za letalsko proizvodnjo. Za cilj si je naložil nič manj kot 4000 letal do konca leta 1935. Tajne priprave so se nadaljevale vse do marca 1936, ko so nacistični voditelji končno priznali obstoj vojaškega letalstva. Velika Britanija in Francija nista reagirali in stvari so tekle naprej.

Že julija 1936 so Nemci v Španijo poslali prvi ducat trimotornih bombnikov Ju 52, ki jim je kmalu sledilo še veliko drugih letal in letalcev, ki so novembra 1936 dobili ime Legija kondor. Nemcem je španska državljanska vojna služila kot poligon za preizkušanje novih tipov letal, za izpopolnjevanje taktike in bojno kaljenje letalskih posadk.

Te izkušnje so jim prišle še kako prav, ko se je prvega septembra 1939 začela druga svetovna vojna. Luftwaffe se je odlično izkazala nad Poljsko, Norveško, Nizozemsko, Belgijo in Francijo. Izurjenost, morala in tehnika nemških letalcev so bile na vrhuncu in zdelo se je, da je Luftwaffe nepremagljiva. Ta mit pa ni trajal dolgo, saj se je že med bitko za Britanijo, poleti 1940, pokazalo, da je še kako ranljiva in nesposobna izvajati strateške naloge, hude so bile tudi izgube, ki pa jo jih v tem času še lahko nadomestili.

V času napada na Sovjetsko zvezo je bila Luftwaffe spet na vrhuncu. Izgube so pokrpali in morala se je spet dvignila. Bojne izkušnje so posadkam dajale potrebno samozavest in ostrino, kar je še posebej veljalo za lovske pilote. Lahko bi rekli, da je bila 22. junija 1941 Luftwaffe najboljše letalstvo na svetu. Nemški sistem šolanja je bil v tem času še zelo dober in učinkovit ter je zlahka nadomestil izgube.

Veliko prednost za nemško stran so predstavljali tudi izvidniški poleti, ki so jih od pomladi 1941 opravljala izvidniška letala, Stalin pa je prepovedal kakršno koli posredovanje sovjetskega letalstva, čeprav jih je kar nekaj zasilno pristalo na sovjetskih tleh.

3.2.2 VVS

Dejstvo, da je številčno šibkejša Luftwaffe v letih 1941/2 svojim sovjetskim nasprotnikom zadala uničujoče udarce, je splošno znano. Vzroki za to ležijo izključno v Stalinovih čistkah, ki so začele že leta 1924, ko je bil odstavljen Arkadi Rosengoltz, prvi poveljnik Rdečega letalstva. Kljub občasnim čistkam je bilo sovjetsko letalstvo v zgodnjih tridesetih letih eno

najboljših na svetu. Nato pa so se leta 1937 z aretacijo maršal Tuhačevskega začele najhujše čistke. Le-te so vnesle v Rdečo armado atmosfero nezaupanja, uvedli so še sistem dvojnega poveljevanja, kar je sploh uničilo kakršno koli iniciativo.

»Med letoma 1937 in 1939 je bilo preganjanih kar 5616 sovjetskih letalcev« (Hardesty 1982: 22). Podobno se je dogajalo tudi letalskim konstruktorjem. Na stotine jih je bilo zaprtih, veliko so jih celo pobili ali pa so izgini v taboriščih.

Izkušenj sovjetskim letalcem ne bi smelo manjkati, saj jih je kar 772 sodelovalo na republikanski strani v Španski državljanski vojni. Ti piloti so si pridobili ogromno izkušenj, ki pa jih niso mogli uporabiti, ker je veliko najboljših posameznikov padlo pod streli NVVD-ja.

Sovjeti so ogromno pomoči poslali tudi Kitajski, ki se je takrat branila pred japonsko agresijo, kjer so se sovjetska letala in letalci, podobno kot v Španiji, spet zelo izkazali.

Tako Nemcem in Italijanom v Španiji ter Japoncem na Kitajskem sta ogromno preglavic povzročala bombnik SB in lovec I-16, ki sta bila takrat najboljši vojaški letali na svetu.

V letih 1938/9 so imeli Sovjeti še dva konflikta z Japonsko, prvega v bližini korejskega jezera Kasan in drugega na mongolski planoti Khalin-Gol. Uspehi, ki jih je Rdeča armada dosegla v teh dveh konfliktih, so prepričali japonsko vlado, da se je dokončno odpovedala kakršnim koli načrtom za napad na Sovjetsko zvezo.

Prva katastrofa je prišla leta 1939 v Zimski vojni proti Finski, kjer je maloštevilno in slabo opremljeno, a odlično izurjeno finsko letalstvo ponižalo sovjetske letalske sile. To je streznilo celo Stalina in v Rdečem letalstvu se je začela reorganizacija, ki sicer ni mogla narediti čudeža, je pa verjetno vseeno preprečila še večjo katastrofo.

Leta 1941 je bilo sovjetsko letalstvo v fazi pospešene modernizacije; v bojne enote so prihajala nova modernejša letala in tudi pritisk Kremlja na bojne enote je začel popuščati. Malo pred napadom so celo ukinili zloglasni sistem dvojnega poveljevanja, ki pa so ga po prvih katastrofalnih nacističnih udarcih spet obnovili.

Kljub vsem spremembam je bilo sovjetsko letalstvo 22. junija 1941 ogromen, a večinoma zastarel, slabo voden ter na splošno neučinkovit bojni stroj.

K vsemu temu je še močno prispevala slaba izurjenost letalskih posadk. Vsa ostala letalstva so s strogo selekcijo izbirala najboljše kandidate; v Sovjetski zvezi pa so letalstvo popolnjevali s preprostim in nesistematičnim naborom. Veliko je bilo brezpredmetne teorije in politike, bolj malo pa same prakse letenja in bojevanja v zraku. Dobri sovjetski piloti, ki jih sicer ni bilo malo, so bili posledica nadarjenosti in ne učinkovitega šolanja.

3.3 Predstavitev letal

3.3.1 Nemška letala

3.3.1.1 Messerschmitt Bf 109

je bilo verjetno najboljše lovsko letalo v zgodnjih štiridesetih letih prejšnjega stoletja. Edino resno konkurenco je imel v britanskem Spitfireju. Luftwaffe je s tem lovskim letalom gospodovala nad Poljsko, Belgijo, Nizozemsko in Francijo. Prve pomanjkljivosti letala so se pokazale šele med bitko za Britanijo, in sicer premajhen doseg. Bitko bi nemški piloti z malim Messerschmittovim lovcem lahko tudi dobili, če ne bi bilo slabega vodenja s strani OKL-ja. Njegova najboljša lastnost je bila hitrost vzpenjanja, za konkurenčnimi lovskimi letali drugih držav je malo zaostajal le v okretnosti. To se je poznalo tudi v Sovjetski zvezi, ki je imela veliko zastarelih, ampak zelo okretnih letal. V času napada na Sovjetsko zvezo je bila v uporabi izvedenka F-2, od januarja 1942 naprej pa je prihajala v bojne enote nova verzija F-4. Obe verziji sta bili veliko boljši od vsega, kar so Sovjeti v tem času lahko spravili v zrak. Edino sovjetsko lovsko letalo, ki se je lahko enakopravno kosalo z Bf 109F-2/4, je bil Jak-1, ki pa je bil v zgodnjem poletju 1941 še redkost v sovjetskem letalstvu. V letu 1942, ko so se Sovjeti začeli bojevati z modernejšimi letali, je izpeljanka F-2 počasi postajala zastarela, tako da so polki, ki so jo še vedno uporabljali, začeli dosegati manjše uspehe. Mirno pa lahko trdim, da so Messerschmitti na vzhodni fronti dobili resno tehnično konkurenco šele v jeseni 1942. V tem času je bila na voljo že nova verzija G-2, ki je bila zgrajena okoli še močnejšega motorja DB 605A.

Nemški letalci so s tem letalom na vzhodni fronti dosegli neverjetne uspehe in v marsičem obvladovali nebo nad bojiščem, vendar pa popolne zračne premoči le niso mogli doseči. V letu 1942 so se pokazale težave v premajhnem številu letal, ker nemška letalska industrija ni zmogla zadovoljiti potreb vseh bojišč, na katerih se je tedaj bojeval nemški vojni stroj.

Edina res slaba stran Bf 109 je bila v tem, da je imel šibko in ozko podvozje, kar je povzročalo veliko težav pri vzletih in pristankih na blatnih travnikih, ki so na vzhodni fronti večinoma služili za letališča.

Luftwaffe je v letih 1941/42 na vzhodu uporabljala tudi starejše izpeljanke Bf 109E, vendar ne več toliko v vlogi lovskega letala, ampak bolj kot lovski bombnik. Kot lovsko letalo so jih poleti 1941 ohranili samo v JG 27, JG 77 ter v JG 5. Za vlogo lovskega bombnika pa Bf 109 ni

bil posebno primeren, ker je bil zelo občutljiv za ogenj protiletalske obrambe. Posebno občutljiv za zadetke je bil zračno hlajeni motor DB 601Aa.

Tehnični podatki:

Bf 109E: »največja hitrost 560 km/h, doseg 660 km, oborožitev 2 X 20 mm, 2 X 7.9 mm« (Wilson 1998: 117).

Bf 109 F-2: »največja hitrost 620 km/h, doseg 650 km, oborožitev 1 X 15 mm, 2 X 7.9 mm« (Bergstrom 2000: 11).

Bf 109 F-4: »največja hitrost 624 km/h, doseg 850 km (z dodatnim tankom), oborožitev 1 X 20 mm, 2 X 7.9 mm« (Wilson 1998: 118).

Bf 109 G-2: »največja hitrost 640 km/h, doseg 563 km, oborožitev 1 X 20 mm, 2 X 7.9 mm« (Stenman in Kalevi 1998: 89).

3.3.1.2 Focke-Wulf FW 190

je bil drugi nemški enomotorni lovec, ki so ga izdelovali v velikih količinah. V uporabo je prišel kasneje kot Bf 109 in zato v začetnih spopadih ni sodeloval. Na bojišču se je začel pojavljati poleti 1941, vendar samo na zahodu, v Sovjetsko zvezo je prišel šele jeseni 1942.

»Če se danes ozremo nazaj, moramo priznati, da je bil FW-190 najbolj uspelo nemško letalo druge svetovne vojne in za svoj čas čisto blizu nikoli doseženemu snu pilota-lovca. Bil je hiter, živ, robusten in krepko oborožen« (Clostermann 1973: 260). Tako ga je ocenil najboljši francoski pilot druge svetovne vojne, ki se je z njim boril nad zahodno Evropo.

Konec leta 1942 je bil praktično popolni bojni stroj za vzhodno fronto. Imel je široko in s tem močno podvozje (zelo primerno za slabe razmere na vzhodni fronti), vodno hlajeni motor, ki je bil precej bolj odporen na zadetke kot zračno hlajeni pri Bf 109 ter boljše zmogljivosti v nizkih višinah, kjer je potekala večina bojev na vzhodnem bojišču.

Seveda je imel tudi svoje pomankljivosti, v tesnih zavojih in če se je ustavil motor, je zelo lahko zdrsnil v virij.

»Vendar je bilo konec leta 1942 in v začetku 1943 veliko takih akcij, kot se je zgodila 29. januarja 1943, ko je III/JG 54 v okolici Orela naletela na jato osmih sovjetskih bombnikov Pe-2 in jih v petih minutah sestrelila vseh osem« (Weal 1996). Toda FW 190 ni prišel v bojne enote (tako na zahodu - kot na vzhodu) v zadostnih količinah, da bi lahko resneje vplival na izid bojev.

Tehnični podatki:

FW 190A-3: »motor BMW z 1700 KM, največja hitrost 617 km/h, doseg 800 km, oborožitev 4 X 20 mm, 2 X 7.9 mm« (Wilson 1998: 70).

3.3.1.3 Messerschmitt Bf 110

je bil težki, dvomotorni lovec – rušilec. V Luftwaffe so si ga zamislili kot spremljevalno letalo za bombnike, vendar se je v tej vlogi (predvsem med bitko za Britanijo) katastrofalno odrezal, tako da so ga junija 1941 uporabljali večinoma kot lovski bombnik. V tej vlogi je bilo letalo zelo uspešno in je napadalo cilje (predvsem sovražnikova letališča) daleč v notranjosti zaledja. Na začetku so bile izgube majhne, ko pa so se v VVS-ju začeli pojavljati modernejši tipi letal, so le-te začele večati. Po koncu leta 1942 je bilo na vzhodni fronti le še malo Bf 110. Bf 110 so uspešno uporabljali tudi kot izvidniško letalo.

Tehnični podatki:

»Bf 110 C-4: največja hitrost 561 km/h, doseg 909 km, oborožitev 2 X 20 mm, 4 X 7.9 mm v nosu in 1x 7.9 za obrambo od zadaj, 500 kg bomb.

Bf 110 F-2: največja hitrost 566 km/h, doseg, 1200 km, oborožitev 2 X 20 mm, 4 X 7.9 mm v nosu, 2 X 7.9 za obrambo od zadaj, 1000 kg bomb« (Wilson 1998: 120).

3.3.1.4 Junkers Ju 87

ali zloglasna štuka. To letalo nekako simbolizira nacistični Blietzkrieg in se ga je zato prijel sloves terorističnega letala. Vendar to ni res; Ju 87 je bil čisto običajen bombnik strmoglavec, edino kar ga je ločilo od drugih podobnih letal, so bile strašilne sirene, ki pa so dodale samo tuljenje. Drugače pa je bila štuka, po mojem mnenju, na začetku vojne najboljše letalo svojega razreda in je bistveno pripomogla k začetnim nemškimi uspehom. Lahko bi trdil, da ko so zavezniki ustavili Ju 87, so ustavili tudi celotno nemško napredovanje. Nekaj takega se je prvič zgodilo med bitko za Britanijo, ko so bile štuke poslane bombandirat dobro branjene cilje na drugi strani Rokavskega preliva, kar je imelo za posledice katastrofalne izgube. Vendar pa moramo upoštevati dejstvo, da so se kasneje podobne katastrofe dogajale tako Američanom in Japoncem, ki so edini poleg Luftwaffe v večjem številu uporabljali enomotorne bombnike strmoglavce. Ta razred letal je bil zaradi bomb (ki jih je moral nositi) relativno šibkega oklepa in nizke hitrosti letenja zelo ranljiv, kar pa je na drugi strani odtehtal z veliko natančnostjo zadetkov.

Ko je Wehrmacht zakorakal v Sovjetsko zvezo, so štuke spet nudile odločilno zračno podporo in zasijale v vsej svoji nekdanji slavi, ki jo je neuspeh nad Britanijo že zasenčil.

Konec 1941 so imeli v OKL namen prenehati izdelovati Ju 87, ker pa niso imeli na voljo nobene modernejšje zamenjave, so ad-hoc naredili novo verzijo D. Ta je sicer predstavljala velik napredek, vendar ni mogla skriti dejstva, da je štuka tekom leta 1942 zastarela. Uspehov sicer še ni zmanjkalo, vendar so se večale izgube in zmanjšala učinkovitost. Prav učinkovitost pa je bila tisto, kar je Ju 87 naredilo za tako pomembno komponento bliskovite vojne.

Ime štuka izhaja iz kratice za Sturzkampfflugzeug, ki v prevodu pomeni bombnik strmoglavec. Načeloma ime velja za vse nemške strmoglavce, vendar v praksi označuje samo Ju 87.

Tehnični podatki:

Ju 87 B: »največja hitrost 339 km/h, doseg 788km, oborožitev 3 X 7.9 mm (dve v krilih, ena za obrambo od zadaj), 700 kg bomb.

Ju 87 D: največja hitrost 410km/h, doseg 1535 km, oborožitev 3 X 7.9 mm (enako razporejene kot pri B), 1800 kg bomb« (Wilson 1998: 96, 97).

3.3.1.5 Junkers Ju 88

je bil v času 1940/43 eno najboljših letal na svetu. Vsestranski dvomotorni, taktični bombnik, ki so ga lahko uporabljali kot klasičen bombnik, bombnik strmoglavec, izvidniško letalo, rušilec, torpedni bombnik, in nočni lovec. Presenetljivo pri vsem skupaj je, da je bil v vseh teh nalogah zelo uspešen. Zasnovan je bil kot hitrostni bombnik, ki bi lovцем raje pobegnil, kot se z njimi spustil v boj, zato je bil relativno hiter in slabo oborožen.

Polki, ki so leteli z Ju 88, so se zelo izkazali tudi med operacijo Barbarossa, čeprav so nepričakovano utrpeli hude izgube. Kot izvidniško letalo se je izkazal tudi Ju 88D.

V letih 1941/1942 se je ta dvomotorni bombnik pojavljal praktično povsod, kjer je letela Luftwaffe, in vzhodno bojišče ni bilo izjema. Ju 88 so leteli nad celotnim bojiščem, od severne Norveške, kjer so med drugim napadali arktične konvoje (PQ), do Stalingrada in Kavkaza. Povsod, kjer s se pojavili, so predstavljali veliko podporo za nemško vojsko in še večjo nevarnost za sovjetsko.

Tehnični podatki:

Ju 88 A-4: »največja hitrost 470 km/h, doseg 1780 km, oborožitev 5 X 7.9, 3000kg bomb« (Leverington 1995: 63).

Ju 88D-1: največja hitrost 484 km/h, doseg 4795 km, oborožitev 3 X 7.9 mm« (Wilson 1998: 97).

3.3.1.6 Heinkel He 111

je bil taktični, horizontalni bombnik. Bil je močnejše oborožen kot Ju 88; zaradi tega je bil nekoliko počasnejši. He 111 je v letih 1939/1942 predstavljal hrbtenico nemškega bombniškega letalstva. Kljub le dvema motorjem je lahko nosil tudi zelo težke bombe, obešene na nosilcih pod trupom (do 2000 kg). Med posadkami je bil zelo priljubljen in je uspešno izvajal taktične naloge. Ker je bil najtežji nemški bombnik, so z njim velikokrat poskušali izvajati strateške naloge, pri katerih pa se ni pretirano izkazal (bitka za Britanijo, bombardiranje Moskve poleti 1941).

V času napada na Sovjetsko zvezo je bila v uporabi različica H-6, kasneje pa se je pojavila rahlo izboljšana H-16. Letalo je lahko nosilo tudi dva torpeda, med stalingrajsko bitko pa so jih v večjem številu uporabljali kot transportna letala. Prevozni Heinkli so utrpeli hude izgube, kar je v letu 1943 še dodatno oslabilo moč nemškega bombniškega letalstva.

Tehnični podatki:

He 111H-6: »največja hitrost 435 km/h, doseg 1950 km, oborožitev 6 X 7,9 mm, 1 X 20 mm, 2000 kg bomb« (Punka 2002: 36).

He 111H-16: »največja hitrost 405 km/h, doseg 2060 km, oborožitev 1 X 20 mm, 1X 13 mm, do 5 X 7.9 mm, 3250 kg bomb« (Wilson 1998: 87).

3.3.1.7 Dornier Do 17/215

je bil najlažji od nemškega bombniškega tria in je imel vzdevek leteči svinčnik. V bombnik so ga pri Dornierju razvili iz poštnega letala (čeprav z veliko mislimi na prihodnjo vojaško kariero). Šlo je za lahek bombnik, ki se je podobno kot Ju 88 zanašal na hitrost, kar se v praksi po letu 1940 ni več obneslo, zato so ga konec leta 1941 umaknili iz prve bojne črte in ga v Luftwaffe uporabljali le še kot izvidniško letalo. V letu 1941 so kot bombnik uporabljali različico Do 17Z, kot izvidnike pa starejšo Do 17P.

Pomemben je bil tudi izvidniški Do 215, ki je bil enak kot Do 17Z. Razlika je bila edino v motorjih (DB 601A namesto Bramo Fafnir 323P) in dodatnih kamerah. Do 215 je bil glavni nemški izvidnik, ki je spomladi leta 1941 letel globoko v sovjetsko zaledje in prinašal nacistom neprecenljive podatke o moči prihodnjega sovražnika.

Kot zanimivost naj omenim, da so v letih 1941/2 Do 17Z na vzhodnem bojišču uporabljali letalci hrvaškega letalstva.

Tehnični podatki:

Do 17P: »največja hitrost 410 km/h, doseg 1361 km, oborožitev 4 X 7,9 mm«

(Wilson 1998: 52).

Do 17Z: »največja hitrost 410 km/h, doseg 1360 km, oborožitev do 8 X 7.9, 1000 kg bomb«

(Leverington 1995: 25).

Do 215B-1: »največja hitrost 470 km/h, doseg 2446 km, oborožitev 6 X 7,9 mm«

(Wilson 1998: 53).

3.3.1.8 Henschel Hs 123

je bilo enomotorno dvokrilno letalo za napade na cilje na tleh. Narejen je bil že leta 1935 za vlogo bombnika strmoglavca, vendar se v tej vlogi ni izkazal, zato so ga začeli uporabljati kot napadalno letalo, kjer se je kljub zastarelosti zelo izkazal. To malo letalo je namreč lahko preneslo veliko zadetkov, vzletelo je iz vsakega malo daljšega travnika ter zadevalo cilje z veliko natančnostjo. V bojni uporabi je tako ostalo celo do leta 1944.

Tehnični podatki:

Hs 123A-1: »največja hitrost 341 km/h, doseg 860 km, oborožitev 2 X 7.9, 450 kg bomb«

(Leverington 1995: 56).

3.3.1.9 Henschel Hs 129

to letalo je nastalo na podlagi nemških izkušenj v Španski državljanski vojni, kjer se je pokazala potreba po specializiranem letalu za napade na cilje na tleh. Bilo je dvomotorno letalo, ki je lahko preneslo veliko bojne škode. Na bojišču se je pojavilo spomladi 1942 in se je relativno dobro obneslo. Veliko težav pa so mu povzročali nezanesljivi francoski motorji Gnome-Rhone 14M 04/05. Nemci so izdelali samo okoli 870 teh letal, tako da na potek bojev niso resneje vplivala.

Tehnične značilnosti:

Hs 129B-2: »največja hitrost 407 km/h, doseg 690 km, oborožitev 2 X 7.9 mm, 2 X 20 mm, 250 kg bomb ali 1 X 30 mm« (Wilson 1998: 91).

3.3.1.10 Henschel Hs 126

je bilo enomotorno izvidniško letalo. Leta 1941 je bilo že relativno zastarelo, zato je bilo zelo priljubljen plen za sovjetske letalce. Ta letala so v prvem letu na vzhodni fronti pretrpela najhujše izgube od vseh nemških letal. Kljub temu pa je bilo to zelo pomembno letalo in je s svojo nenehno navzočnostjo nad bojiščem pomembno prispevalo k hitremu napredovanju nemških kopenskih sil. Na začetku leta 1942 so ga zamenjali s FW 189.

Tehnični podatki:

Hs 126B-1: »največja hitrost 356 km/h, doseg 560 km, oborožitev 2 X 7.9 mm, 150 kg bomb« (Leverington 1995: 57).

3.3.1.11 Focke-Wulf FW 189

je bil naslednik Hs 126 in je močno povečal možnosti za preživetje nemških izvidniških posadk. Bil je nenavaden dvotrupec, ki je dobil legendaren sloves. Lahko je prenesel neverjetno bojno škodo, obrambno oborožitev je imel razporejeno tako, da ni bilo mrtvih kotov, iz katerih bi ga sovražni lovci lahko presenetili, povrh vsega pa je bil še zelo okreten. Sovjetski letalci so ga dobesedno sovražili, zato je bila sestrelitev tega letala v Rdečem letalstvu močno cenjena, celo bolj kot sestrelitev lovca Bf 109!

Tehnični podatki:

FW 189A-1: »največja hitrost 355 km/h, doseg 670-940 km, oborožitev 2X 7.9 mm, 200 kg bomb« (Wilson 1998: 69).

3.3.1.12 Junkers Ju 52/3m

je bilo skozi celotno vojno glavno nemško transportno letalo. Kljub svojemu zastarelemu videzu je bilo robustno in zanesljivo. Če pa ga primerjamo z zavezniškim C-47 (Sovjeti so ga izdelovali po licenci kot PS-84) ugotovimo, da je lahko prevažalo skoraj pol manj tovora na pol krajši razdalji. Zaradi tega ne čudi dejstvo, da so bila transportna letala Ahilova peta Luftwaffe, kar je imelo pri Stalingradu katastrofalne posledice.

Tehnični podatki:

Ju 52/3m: »največja hitrost 275 km/h, doseg 1287 km, nosilnost 16 oboroženih vojakov, oborožitev 1 X 13 mm, 2 X 7.9 mm« (Wilson 1998: 94).

3.3.1.13 Fiesler Fi 156

ali štorklja - je bilo lahko enomotorno letalo za zveze. Uporabljali so ga kot osebno letalo za visoke častnike, lahko izvidniško letalo ali za evakuacijo ranjencev. Bilo je še eno izmed legendarnih nemških letal, ki na zavezniški strani praktično ni imelo konkurence. Z zaplenjenim primerkom je med turnejo po afriški puščavi letel celo Winston Churchill.

Na vzhodni fronti je bila štorklja pogosto letalo, najbolj znan uporabnik pa je bil Wolfram von Richthofen, poveljnik Fliegenkorps-a VIII, ki je iz svojega Fi 156, dajal navodila celo posameznim pilotom Ju 87.

Pozimi so bile štorklje, kot eno redkih nemških letal, opremljene s pristajalnimi smučmi.

Tehnični podatki:

Fi 156C: »največja hitrost 175 km/h, doseg 380 km, oborožitev 1 X 7,9 v nekaterih letalih za obrambo od zadaj« (Wilson 1998: 68).

3.3.1.14 Heinkel He 115

je bilo izredno zanesljivo nemško, dvomotorno, vodno letalo. Uporabljali so jih za boj proti podmornicam, kot lahko torpedno letalo ali za polaganje morskih min. Na vzhodni fronti so si največ slave pridobili z napadi na arktične konvoje. He 115 je bilo eno redkih letal s plovci, ki je na evropskem bojišču dosegalo uspehe. Zavezniki takih letal v svojem arzenalu praktično niso imeli. Edino drugo uspešno letalo tega tipa je bil italijanski Cant Z.506, ki pa na vzhodni fronti ni sodeloval.

Tehnični podatki:

He 115B-1: »največja hitrost 355 km/h, doseg 2000 km, oborožitev 2 X 7,9 mm, 800 kg torpedo ali 1000 kg mina ali 750 kg bomb, v verziji C-1 še 1 X 20 mm top pod nosom letala za napad na manjša morska plovila.« (Leverington 1995: 53).

3.3.1.15 Junkers Ju 86

je bil relativno neuspešen bombnik, ki je letel le tri mesece pred He 111, vendar se ni nikoli tako uveljavil. V Luftwaffe so že kmalu ugotovili, da je Ju 86 precej slabo letalo in so ga kmalu predelali v višinskega izvidnika ali transporterja.

Kot višinski izvidnik je sodeloval pri fotografiranju Sovjetske zveze, ker je lahko letel zelo visoko (do 12.500m) in je bil praktično imun pred sovjetskimi lovci, saj je višinski MiG-3 zmožgal »le« do 12.000 m. Lahko rečem, da je bil Ju 86P v izvidniški vlogi zelo pomemben in skrivnosten del Blietzkriega v Rusiji.

Britanci so zaradi Ju 86P celo skonstruirali posebno višinsko verzijo Spitfireja - Mk.HF.VI.

Veliko manj slavna pa je bila uporaba teh letal v vlogi transporterja. Že kmalu po začetku krize, ob obkolutvi Šeste armade v Stalingradu, so tja (v paniki) poslali tudi 21. in 22. KGrzbV, ki sta bila opremljena z okoli 60 Ju 86E, vendar jih je kar 40 izmed njih v naslednjih dveh mesecih postalo plen ruske zime in sovjetskih lovcev.

Tehnični podatki:

Ju 86E: »največja hitrost 325 km/h, doseg 1200 km, oborožitev 3 X 7,9 mm, nosilnost do 1000 kg tovora« (<http://www.warbirds.resourcegroup.org/lrg.ju86.html>).

Ju 86P: »največja hitrost 389km/h, doseg 1750 km, oborožitev 1 X 7,9 mm.«
(Wilson 1998: 95).

3.3.2 Sovjetska letala

3.3.2.1 Polikarpov I-15bis

je bil tipičen predstavnik nazadovanja sovjetskega letalstva v drugi polovici tridesetih let prejšnjega stoletja, kar je bila predvsem posledica Stalinovih čistk. Narejen je bil šele leta 1937 in je predstavljal nadgradnjo lovca I-15 iz leta 1934. I-15bis je bilo še dvokrilno letalo z neuvlačljivim podvozjem, ne bistveno drugačno kot lovci v prvi svetovni vojni. Bojni krst je I-15bis doživel v Španiji. Nemci so proti koncu španske državljanske vojne začeli tja pošiljati svoje nove lovce Bf 109D, ki so bili skoraj za 160 km/h hitrejši kot I-15bis. Vendar je to sovjetsko vodstvo popolnoma spregledalo; tako da so bili ti popolnoma zastareli lovci poleti 1941 še vedno v prvih bojnih vrstah..

V tem času so v Luftwaffe nadgradili Bf 109, tako da je bil sedaj za kar 250 km/h hitrejši. Rezultat je bil pričakovan. Sovjetski letalci v I-15bis niso imeli nobenih možnosti, že nekaj

zadetkov s topom in nesrečni I-15bis se je spremenil v gorečo baklo. Kljub vsemu pa so preživela letala vse do marca 1943 uporabljali kot jurišnike. Tudi v tej vlogi se zaradi velike ranljivosti na zadetke niso izkazala.

Tehnični podatki:

I-15bis: »največja hitrost 363,7 km/h, doseg 800 km, oborožitev 4 X 7.62mm, 4 X 25 kg bomb ali 4 X RS-82« (Stapfer 1995: 29).

3.3.2.2 Polikarpov I-153

je bilo dvokrilno letalo z uvlačljivim podvozjem. Zgrajeno je bilo leta 1939, ko so na nebu gospodovali že enokrilni lovci. Ta arhaizem je posledica dejstva, da je v tem času Polikarpov še veljal za »kralja« sovjetskih konstruktorjev lovskih letal in je lahko delal po svoje.

Za dvokrilno letalo je bil s 450 km/h kar hiter, vendar se z nemškimi lovci vseeno ni mogel enakopravno kosati. Edino kar je reševalo sovjetske letalce, je bila njegova neverjetna okretnost. Podobno kot njegov predhodnik I-15bis je tudi I-153, po poletju 1941, večinoma posegal v boje na tleh. Dobra stvar je bila, da je lahko vzletal z najslabših letališč, v vremenskih razmerah, ki so vsa ostala letala prikovala na tla.

Tehnične značilnosti:

I-153: »največja hitrost 450 km/h, doseg 880 km, oborožitev 4 X 7.62 mm, do 200 kg bomb (ob zmanjšanju natočenega goriva) ali 8 X RS-82« (Stapfer 1996: 43).

3.3.2.3 Polikarpov I-16

je bil razlog, zakaj je bil konstruktor Polikarpov v sovjetski zvezi tako cenjen. Že leta 1934 je v zaporu skonstruiral enokrilnega lovca z uvlačljivim podvozjem (sploh prvi na svetu). Na začetku španske državljanske vojne je bil I-16 sigurno najboljše letalo na nebu. Leta 1941 pa je bil, kljub določenim izboljšavam, zastarel in slabši od nemškega Bf 109F-2.

Vendarle pa to letalo le ni bilo tako slabo in nebogljeno, kot je sprva trdila nacistična propaganda (kasneje so to »resnico« prevzeli tudi zahodni zgodovinarji).

Letalo je bilo robustno in zelo okretno, tako da se je lahko dober pilot kosal tudi z nemškimi letalci v modernejših letalih. Posebno trdovraten odpor so nudili polki, oboroženi z I-16 nad Odeso in Murmanskom, kjer so z njimi leteli dobro izurjeni mornariški piloti.

Seveda pa je bil za potrebe modernega bojevanja leta 1941/42 vseeno prepočasen in preslabo oborožen (razen tipa 17 in 28, ki sta imela dva 20 mm topa), da bi lahko resno ogrozil premoč Luftwaffe.

Ob Hitlerjevem napadu na Sovjetsko zvezo je bil I-16 najštevilčnejši lovec v VVS-ju. Kako pomemben je bil za sovjetsko letalstvo kaže dejstvo, da so leta 1940 proizvodnjo I-16 že ukinili, vendar je bila potreba po lovcih tolikšna, da so jo leta 1941 obnovili.

Letalo so izdelovali v več tipih, najbolj znani so bili: tip 5, ki je imel zaprto kabino, in samo dve strojnici ŠKAS v krilih. Od vseh izpeljank je bila ta najbolj okretna, saj je letalo lahko naredilo popolni obrat v samo 14-15 sekundah. Tip 6 je bil enak, razlikoval se je le po odprti kabini, ki je bila značilna tudi za vse kasnejše tipe. Tip 10 je imel močnejši motor M-25V in še dve dodatni strojnici nad motorjem, tip 17 je bil izpeljanka tipa 10 z dvema 20 mm topoma v krilih. Tip 18 je imel še močnejši motor M-62, modificiran izpušni sistem in spet štiri strojnice. Najštevilčnejši je bil tip 24 z izboljšano opremo, boljšim radijskim in kisikovim sistemom ter zračnimi zavorami namesto notranjih krilc. Tip 27 je bil prva medvojna serija, ki je v celoti ustrezal tipu 24, le namesto strojnic je imel v krilu 20 mm topa. Tip 29 je bil zadnja serija, ki ni imela več oborožitve v krilih, ampak le še eno težko in dve lahki strojnici nad motorjem. Vsi tipi so lahko pod krili nosili bombe (do 200 kg) ali nosilce za rakete RS-84 (od štiri do šest).

Zanimiva je bila še izpeljanka SPB, kjer so I-16 predelali v bombnik strmoglavca. Po dva so pripeli pod krila bombnika TB-3. Le-ta ju je nato prepeljal do cilja, kjer sta se SPB-ja odpela, napadla cilj in sama odletela domov. Ta nenavadni koncept se je imenoval Zveno.

Tehnični podatki:

I-16 tip 5: »največja hitrost 457 km/h, doseg 780 km, oborožitev 2 X 7.62«

(Stapfer 1996: 12).

I-16 tip 24: »največja hitrost 489 km/h, doseg 600 km, oborožitev 4 X 7.62 mm«

(Wilson 1998: 145).

3.3.2.4 Jak-1/7/9

so bili verjetno najboljši lovci v sovjetskem letalstvu. Jak-1 se je začel v lovskih polkih pojavljati ravno v času nemškega napada. V večjem številu so se, ti res odlični lovci, začeli pojavljati šele v letu 1942. Po zmogljivostih so bili enakovreden nasprotnik Bf 109F-2, vendar jih zaradi slabe izurjenosti piloti niso mogli izkoristiti, tako da so velikokrat utrpeli hude izgube. Proti koncu leta 1942 so začeli izdelovati še boljšo verzijo Jak-1M (modificiran), ki je

imel kapljičasto kabino ter zmanjšano težo. To verzijo so kot lahko lovsko letalo uporabljali do konca vojne.

Jak-7 je nastal iz velike potrebe po lovskih letalih v VVS-ju in so ga razvili iz šolske verzije Jak-1. Namesto dodatnega sedeža za inštruktorja so preprosto namestili posodo za gorivo in tako dobili lovsko letalo. Jak-7 je bil sicer počasnejši od svojega predhodnika, vendar se je v bojih dobro izkazal.

Jak-9 se je v polkih začel pojavljati jeseni 1942 in je bil od vseh Jakov najboljši. Pri njegovi gradnji so namesto lesa (oba Jak-1 in Jak-7 sta bila iz lesa) uporabili aluminij, ki so ga v veliki večini dobili od Američanov v okviru zakona o posojilu in najemu. Ko se je prvič pojavil nad bojiščem, je hitro pokazal, da je enakovreden celo Bf 109G-2. Sovjeti so ga uporabljali v taktiki imenovani Zaseda, kjer so zbrali najboljše pilote, ki so lahko (v stilu Jagdwaffe) samostojno delovali nad bojiščem in lovili sovražna letala.

Lahko rečem, da so z Jaki (kasneje se jim je pridružil še La-5) Sovjeti spet ujeli priključek z najmodernejšo letalsko tehniko, zato so pomenili eno glavnih orožij pri porazu Luftwaffe.

Tehnični podatki:

Jak-1: »največja hitrost 586 km/h, doseg 850 km, oborožitev 1 X 20 mm, 2 X 12.7 mm.

Jak-7: največja hitrost 541 km/h, doseg 820 km, oborožitev 1 X 20 mm, 2 X 12.7 mm.

Jak-9: največja hitrost 602 km/h, doseg 1400km, oborožitev 1 X 20 mm, 1 X 12.7 mm«
(Wilson 1998: 168, 169).

3.3.2.5 MiG-3

je bil prvi iz slavne serije lovcev Mikojana in Gureviča, ki pa ni bil tako uspešen kot kasnejši modeli teh dveh konstruktorjev. Veljal je za zahtevno letalo, ki je zelo rado zdrsnilo v virij, piloti so imeli tudi veliko težav pri vzletih in pristankih.

MiG-3 je bil sprva zamišljen kot višinski lovec – prestreznik, zato je bil na velikih višinah zelo hiter, kar 640 km/h. V tej vlogi se je tudi odlično izkazal (predvsem med obrambo Moskve poleti in jeseni 1941), na žalost pa je veliko večino svoje bojne kariere preživel, kot vsa sovjetska letala, v bojih nad bojiščem, ki pa so potekali le do 3000m. V teh višinah pa MiG-3 ni bil dorasel nemškemu Messerschmittu, ne po okretosti kot tudi ne po hitrosti letenja. Zaradi vsega tega in ker je uporabljal enak motor kot sloviti jurišnik Il-2 (Mikulin AM-35A), so MiG-3 v začetku leta 1943 umaknili iz proizvodnje in s tem tudi iz bojnih vrst.

Za MiG-3 bi lahko rekli, da je bilo pravo letalo, vendar v napačnem času. Kot višinski prestreznik se je dobro izkazal, vendar v Sovjetski zvezi takrat takega letala niso potrebovali.

Tehnični podatki:

MiG-3: »največja hitrost 640 km/h, doseg 1250 km, oborožitev 1 X 12.7 mm, 2 X 7.62 mm« (Leverington 1995: 84).

3.3.2.6 LaGG-3

je bil skupni projekt konstruktorjev Lavočkina, Gorbunova, Gudkova. Kot prototip je letalo dosegalo odlične rezultate, bilo je hitro, okretno in močno oboroženo. Na žalost pa so serijska letala močno zaostajala za pričakovanji in letalo je postalo (kot so ga krstili sovjetski letalci) Lakirani Garantirani Grob – LaGG.

Dobra stran LaGG-3 je bila ta, da je bil v celoti zgrajen iz lesa in zato zelo odporen za zadetke. Marsikatero letalo, ki so ga nemški letalci razglasili za sestreljenega, se je tako le privleklo do letališča. Velika težava je bila tudi kakovost serijske proizvodnje. Prve serije so izdelovali v tovarnah na zahodu Sovjetske zveze in že te so bile slabe kakovosti. Po selitvi sovjetske letalske industrije (poleti 41) na vzhod, pa so LaGG-3 izdelovali kar pod milim nebom in kvaliteta proizvodnje je še dodatno padla. Najslabša je bila serija 4, ki je komajda letela, v boju z Luftwaffe pa ni imela nobenih možnosti.

Kasneje so konstrukcijo in kvaliteto izdelave izboljšali, tako da je bila serija 35 že boljša in se je lahko kosala z Bf 109.

Tehnični podatki:

LaGG-3 1. serija: »največja hitrost 575km/h, doseg 1100km, oborožitev 3 X 12.7 mm, 2 X 7.62 mm, nekatera letala 8 X RS-82« (Stapfer 1996: 11).

LaGG-3 35.serija: »največja hitrost 590 km/h, doseg 910 km, oborožitev 1 X 20 mm, 1 X 7.62 mm« (Stapfer 1996: 40).

3.3.2.7 Lavočkin La-5

je bil predelava LaGG-3. Medtem ko sta se Gorbunov in Gudkov trudila z izboljšavo LaGG-3, se je Lavočkin lotil temeljite prenove in je letalu zamenjal motor, namesto Klimova M-105PF, je namestil Shvetsova M-82A. S tem je ustvaril zelo dobro letalo, ki je zadržalo trdoživost svojega predhodnika, novi motor pa je letalu dal tudi prepotrebno brzino in hitrost vzpenjanja. Na bojišču se je prvič pojavil v 49. IAP-u in po prvih težavah hitro pokazal svojo vrednost.

La-5 in Jak-9 sta skupaj tvorila preporod sovjetskega lovskega letalstva in bistveno vplivala na to, da je bil VVS ob koncu druge svetovne vojne eno najmočnejših letalstev na svetu.

Tehnični podatki:

La-5: »največja hitrost 609km/h, doseg 1190 km, oborožitev 2 X 20 mm«

(Stapfer 1998: 11).

3.3.2.8 Hawker Hurricane

je bil lovec, ki je leta 1940 rešil Veliko Britanijo, čeprav je bil že takrat slabši kot nemški Bf 109E. Ob koncu leta 1941, ko je Churchill poslal dve skupini teh letal (Nos 81 in Nos 151) na sever Sovjetske zveze, so bili Hurricane (sicer izboljšane različice) še bolj zastareli in nasploh veliko slabši kot izboljšani Bf 109F.

Najprej so na severu Rusije z njimi leteli britanski piloti, kasneje pa so jih prepustili svojim novim zaveznikom, ki pa nad letalom niso bili navdušeni in so ga imeli celo za slabšega kot I-16. Od vsega so še najbolj cenili zanesljivo radijsko opremo. Največjo težavo je predstavljalo sovjetsko gorivo, ki je imelo veliko manj oktanov kot britansko, kar je drastično zmanjšalo moč in življenjsko dobo motorja Merlin XX. Ta problem je rešil takrat 26-letni tehnik Henry Broquet, ki je izumil poseben katalizator za gorivo. Sovjetskim letalcem tudi ni bila posebno všeč oborožitev 12-ih lahkih strojnic in tako so večino letal preoborožili s svojim orožjem.

Vsem kritikam navkljub pa so Hurricane v sovjetskem letalstvu množično uporabljali in z njimi dosegli kar nekaj uspehov. Skupaj so jih dobili kar 2952 in to predvsem v najbolj kritičnem letu 1942, ki je bilo zelo kritično tudi za Veliko Britanijo. Zato je bila ta pomoč vredna veliko več, kot je bilo kasneje sovjetsko vodstvo pripravljeno priznati.

Tehnični podatki:

Hawker Hurricane Mk.IIB: »največja hitrost 528 km/h, doseg 748 km,

oborožitev 12 X 7.7 mm – britanska, 2 X 20 mm, 2 X 12.7 mm – sovjetska predelava«

(Morgan 1997: 63, 64).

3.3.2.9 Curtiss P-40

je bil produkt ameriške letalske tehnike, ki je v tem času še daleč zaostajala za nemško, britansko, japonsko in v marsičem celo za sovjetsko. Že leta 1940 so se Američani zavedali, da P-40 ni primeren za uspešno vodenje vojne v zraku, vendar je tedaj že tekla serijska

proizvodnja, ki se je niso upali zaustaviti, ker bi drugače ostali povsem brez lovskih letal. Tako je P-40 ostajal kot drugorazredno letalo na tekočem traku in na bojiščih še pozno v zadnja leta druge svetovne vojne kot nujno zlo za pilote. Kriza in pomanjkanje letal pa je bila v Sovjetski zvezi ob koncu leta 1941 tako huda, da so nujno potrebovali vsakršno pomoč in so z veseljem vzeli tudi P-40. Letalo je bilo počasnejše od Bf 109, prav tako se je slabše vzpenjalo, na srečo zavezniških letalcev pa je bilo bolj okretno in dokaj trdoživo. Sovjetskim letalcem se je bolj prikupilo kot Hurricane, še zmeraj pa so ga smatrali za slabšega od domačega Jak-1. Pri P-40 so (podobno kot pri vseh leand-lease letalih) cenili radijsko opremo ter pregledno kabino.

Na začetku so Rusi dobivali verzijo P-40C (Tomahawk), kasneje pa izboljšano P-40E (Kittyhawk), ki pa je bila še vedno slabša kot Bf 109F. Skupno so Američani in Britanci Sovjetski zvezi poslali 2091 teh letal.

Tehnični podatki:

P-40C: »največja hitrost 555 km/h, doseg 1287 km, oborožitev 2 X 12.7 mm, 4 X 7.62 mm.

P-40E: največja hitrost 582 km/h, doseg 1078 km, oborožitev 6 X 12.7 mm«

(Wilson 1998: 44).

3.3.2.10 Bell P-39 Airacobra

je bilo ameriško letalo, ki ga v prvi vrsti grajajo medvojne pripovedi ameriških pilotov in ga Angleži sploh niso hoteli uporabljati na bojišču (prejeta letala so vrnilo Američanom ali pa so jih poslali Sovjetom). Airacobra je letalo, ki se je Rusom od vseh zavezniških letal najbolj priljubilo. Z velikim uspehom so ga uporabljali skoraj na vsem vzhodnem bojišču in sovjetski letalski as Aleksander Pokriškin je s Kobruško (tako so jo krstili sovjetski piloti) dosegel veliko število izmed svojih 59 zračnih zmag.

To navajam kot primer, kako različne so lahko ocene in reakcije pilotov na isto letalo. Za razliko sicer ni krivo letalo samo, marveč način uporabe. Američani so si Airacobra zamislili kot višinskega lovca prestreznika in naj bi bila zato čim hitrejša v vodoravnem in vzpenjalnem poletu, Rusi pa so jo kot večino letal na vzhodnem bojišču uporabljali izključno za nebo nad fronto, kjer zračne bitke nikoli ne sežejo posebno visoko, v teh »nižinah« pa ekstremne hitrosti niso več tako pomembne. In to je bilo kot na kožo napisano dejanski Kobruški in ne tisti od Američanov osovraženi Airacobri. (Sakai 1975: 334, 335).

Sovjetska zveza je prejela vsega skupaj 4743 Airacober. Letala, ki so bila prvotno namenjena Britancem, so imela označbo P-400 in so večinoma ustrezala ameriški P-39D, edina razlika je bila v zamenjavi 37 mm topa za 20 mm top.

Tehnični podatki:

P-39D/P-400: »največja hitrost 592 km/h, doseg, 1287 km, oborožitev 1 X 37 mm ali 20 mm, 2 X 12.7 mm, 2 X ali 4 X 7.62 mm« (Wilson 1998: 20).

3.3.2.11 Iljušin Il-2

je bil poleg tanka T-34 najbolj prepoznavno sovjetsko orožje druge svetovne vojne in je postal simbol sovjetske letalske moči ob koncu druge svetovne vojne. Letalo je bilo enosedežni jurišnik, ki je direktno posegalo v boje na tleh. Imelo je zelo močan oklep, zato so ga nemški piloti krstili za cementni bombnik, saj so se njihovi izstrelki od Il-2 enostavno odbijali. V uporabo je prišel malo po nacističnem napadu, vendar se sprva v bojih ni pretirano izkazal, ker piloti še niso bili izurjeni na novem tipu letala.

Nemški letalci so kmalu našli Ahilovo peto letala, in sicer hladilnik za motor, ki je bil nameščen pod trupom in ni bil obdan z oklepom, tako da so izgube začele naraščati. Prav zaradi Il-2 se je na bojišču poleti 1942 začel pojavljati Bf 109G-2/R-2, ki je bil oborožen še z dvema dodatnima topovoma pod krili. Sovjetski strokovnjaki so izračunali, da ima Il-2 ob srečanju s tem letalom le 25% možnosti za preživetje, zato so oktobra tega leta na bojišče poslali izboljšano verzijo Il-2m, ki je imela še enega člana posadke, strelca, za obrambo pred lovskimi letali od zadaj. Strelčeva kabina ni imela oklepa, tako da so bile izgube strelcev kar sedemkrat višje kot izgube pilotov. V Sovjetski zvezi so izdelali kar 36.136 letal tega tipa, kar je največ v vsej zgodovini letalstva.

Tehnični podatki:

Il-2: »največja hitrost 450km/h, doseg 740 km, oborožitev 2 X 20 mm, 2 X 7.62 mm, do 500 kg bomb ali 8 X RS-82.

Il-2m: največja hitrost 404 km/h, doseg 764 km, oborožitev enaka kot pri Il-2 dodatno le obrambna strojnica 12.7 mm« (Wilson 1998: 92).

3.3.2.12 Suhoj Su-2

je bil na prvi pogled zelo podoben Il-2, vendar je šlo v tem primeru za lahek enomotorni bombnik, ki je cilje napadal z večje višine in v klasičnem vodoravnem letu. V letalske polke

je začel prihajati poleti 1941 in je bil pred vojno pri posadkah zelo priljubljen, že prve bojne izkušnje pa so pokazale, da so takšni lahki bombniki preveč ranljivi in zato so ga s koncem leta 1942 vzeli iz prvih bojnih vrst. Uporabljali so ga tudi v izvidniške namene (Su-2R).

Tehnični podatki:

Su-2: »največja hitrost 455 km/h, doseg 1190 km, oborožitev 4 X 7.62 mm, 1 X 7.62 mm za obrambo od zadaj, do 600 kg bomb« (Leverington 1995: 111).

3.3.2.13 Polikarpov U-2/Po-2

je bilo šolsko letalo iz leta 1928. Šlo je za dvokrilno letalo z enim motorjem. Kljub popolni zastarelosti pa so ga z velikim uspehom uporabljali kot nočni bombnik. Letalo res ni naredilo posebno veliko škode, je pa nemške letalce in vojake prikrajšalo za spanje, tako da so ga resnično sovražili. Nad cilj je U-2 največkrat priletel z ugasnjenim motorjem, tako da ga, dokler niso eksplodirale bombe, Nemci sploh niso slišali. Tudi podnevi letalo ni bilo lahek plen lovcev, saj je bilo tako počasno in okretno, da se je zlahka izmikalo, saj je bila najnižja hitrost Bf 109 okoli 190 km/h, U-2 pa je zmozel maksimalno 150 km/h! U-2 ali Po-2, kot se je imenoval po letu 1942, so uporabljali tudi kot letalo za zveze.

Podobna kot U-2 sta bila še Polikarpov R-5 in R-Z, ki sta bila nekoliko težja, saj sta bila zasnovana (R-5 leta 1928, R-Z pa kot njegova nadgradnja leta 1934) za naloge opazovanja bojišča. Med drugo svetovno vojno so ju uporabljali le še za nočno bombandiranje.

Z U-2 je letelo veliko polkov, ki so bili popolnjeni z ženskami, in so jih Nemci krstili za Leteče čarovnice (poleg drugih še bolj žaljivih vzdevkov). Čeprav so bili vzdevki žaljivi, pa proti njim niso mogli storiti kaj dosti. Ker ponoči niso spali, so sovjetske pilotke s tem že dosegle svoj namen.

Tehnični podatki:

U-2: »največja hitrost 150 km/h, doseg 400-530 km, oborožitev 1 X 7.62 mm za obrambo od zadaj, do 250 kg bomb« (Wilson 1998: 144).

R-5: »največja hitrost 244 km/h, doseg 500 km, oborožitev 2 X 7.62 mm, 300 kg bomb.

R-Z: največja hitrost 316 km/h, doseg 1000 km, oborožitev 2 X 7.62 mm, 300-500 kg bomb« (Fernandez, Ledet in Kulikov 2000: 48).

3.3.2.14 Nieman R-10

je bil lahek enomotorni izvidnik, ki so ga izdelovali med letoma 1937 in 1940. Naredili so 490 teh letal in jih uporabljali (poleg izvidništva) še kot lahke bombnike ali neoklepljene jurišnike. V bojih se niso posebno izkazali, saj so pretrpeli velike izgube. V določeni literaturi se letalo pojavlja pod imenom Harkov R-10, verjetno zato, ker je bil razvit na Harkovskem zračnem inštitutu pod vodstvom inženirja I. G. Niemana.

Tehnični podatki:

R-10: »največja hitrost 370 km/h, doseg 1800 km, oborožitev 3 X 7.62mm, 350 kg bomb« (Fernandez, Ledet in Kulikov 2000: 32).

3.3.2.15 Tupoljev SB

je bil lahek dvomotorni bombnik, ki je prišel v bojne enote leta 1936 in je bil takrat dejansko hitrostni bombnik, ki ga lovci niso mogli ujeti. Sovjeti so ga z velikimi uspehi uporabljali tako v Španiji kot na Kitajskem, ko ga takratni, velikokrat še dvokrilni sovražni lovci, sploh niso mogli ujeti.

Stvar pa se je do poletja 1941 zelo spremenila, hitrostni bombnik se je spremenil v počasno, ranljivo in slabo oboroženo past za nesrečne posadke, ki so morale leteti s tem letalom. Nemška lovska letala so ga brez težav ujela in sestrelila. V prvih dneh po napadu je Luftwaffe sestrelila večino SB-jev, poleg tistih, ki jih ni uničila na tleh. Že kmalu po napadu so preživele SB-je uporabljali le še kot nočne bombnike, kar je verjetnost za preživetje močno povečalo. V tej vlogi so se v manjšem številu obdržali do konca vojne.

SB-je so izdelovali tudi kot strmoglavce pod oznako Arhangelski Ar-2, ki pa so jih izdelali le 200 in so jih v bojih hitro nadomestili z veliko boljšimi Pe-2.

V večini zahodnih publikacij se bombnik SB imenuje SB-2, kar pa je narobe, saj je to le označba za SB-je, opremljene z močnejšimi motorji M-103. Na splošno je SB sovjetska kratica za hitrostni bombnik, vendar se glede imena nanaša samo na ta tip letala, nekako podobno kot pri nemški štuki.

Tehnični podatki:

SB M-100: »največja hitrost 423 km/h, doseg 1450 km, oborožitev 4 X 7.62 mm, 600 kg bomb« (Stapfer 2004: 12).

SB bis M-103: »največja hitrost 450 km/h, doseg 1600 km, oborožitev 4 X 7.62 mm, 1600 kg bomb« (Stapfer 1999: 38).

Ar-2: »največja hitrost 480 km/h, doseg 1500 km, oborožitev 3 X 7.62 mm, 1000 kg bomb.« (Bergstrom 2000: 81).

3.3.2.16 Petljakov Pe-2

je bil lahek dvomotorni bombnik strmoglavec. Bil je najboljši sovjetski bombnik, ki je prišel v uporabo poleti 1941. Na začetku so ga zaradi neizurjenosti posadk uporabljali kot horizontalni bombnik, zaradi česar na začetku ni dosegal velikih uspehov. Pe-2 je bilo zelo hitro letalo in je neprijetno presenetilo nemške letalce, ki tako modernega letala v sovjetskem arzenalu niso pričakovali. Ko se je popravila še izurjenost posadk, je Pe-2 postal nevaren nasprotnik, ki je v kasnejših letih vojne sestavljal kar polovico vseh sovjetskih bombniških polkov.

Pe-3 je bila lovska izpeljanka Pe-2, ki so jo razvili pozimi 1941/42 in so ga s pridom uporabljali v vlogi daljinskega lovca, kjer se je izkazal za uspešnejšega kot nemški Bf 110.

Tehnični podatki:

Pe-2 serija 31: »največja hitrost 530 km/h, doseg 1200km, oborožitev 1 X 7.62 mm, 3 X 12.7 mm, 1000 kg bomb« (Stapfer 2002: 12).

Pe-3: »največja hitrost 530 km/h, doseg 2000 km, oborožitev 3 X 12.7 mm, 1 X 7.62 mm, do 400 kg bomb« (Kulikov in Ledet 2001: 46).

3.3.2.17 Iljušin Il-4

je bil srednji horizontalni bombnik, ki so ga v Rdečem letalstvu uporabljali skozi vso vojno. Na začetku so bili v uporabi modeli pod oznako DB-3M, ki jih je leta 1941 Luftwaffe (!) praktično spravila iz uporabe. Izgube so bile katastrofalne že med zimsko vojno s Finsko, tako da so leta 1940 začeli izdelovati različico DB-3F, ki so jo nato leta 1942 preimenovali v Il-4. Ta različica pa je bila boljša in je ostala v uporabi do konca vojne in še po njej.. Sovjeti so Il-4 uporabljali predvsem za nočne napade v nemško zaledje, le redkeje pa kot strateške bombnike. V bojih so se kljub šibki obrambni oborožitvi dobro obnesli, resnici na ljubo bolj v vlogi nočnega bombnika, saj so bile izgube podnevi zelo velike, še posebno, če niso imeli lovskega spremstva.. Uporabljali so jih tudi kot torpedne bombnike, daljinske izvidnike in kot transportna letala.

Tehnični podatki:

DB-3M: »največja hitrost 345 km/h, doseg 3821 km, oborožitev 3 X 7.62 mm, do 2900 kg bomb« (Stapfer 2004: 16).

Il-4/DB-3F: »največja hitrost 430 km/h, doseg 3800 km, oborožitev 3 X 7.62 mm, do 2500 kg bomb ali 940 kg torpedo« (Wilson 1998: 83).

3.3.2.18 Petljakov Pe-8

je bil med drugo svetovno vojno edini sovjetski težki, štirimotorni bombnik in še teh so izdelali le 81, kar je posledica nezainteresiranosti sovjetskega vrhovnega poveljstva za strateške bombnike in ne slabe kvalitete letala. V bistvu je bilo to dobro letalo, ki je že avgusta 1941 napadlo Berlin, drugače pa so ga večinoma uporabljali za bombardiranje nemškega zaledja za fronto. Na začetku vojne je imel še oznako TB-7.

Zanimivo je, da so Pe-8 med vojno večkrat zamenjali motorje; sprva je imel štiri Mikuline AM-35A, ki so jih leta 1942 zamenjali z dizelskimi Čaromski M-30B, leta 1943 pa so dobili še Švetsove AŠ-82Fn.

Tehnični podatki:

Pe-8 z motorji AM-35A: »največja hitrost 444 km/h, doseg 3735 km, oborožitev 1 X 20 mm, 2 X 7.62 mm, 1 X 12.7 mm, do 4000kg bomb.

Pe-8 z motorji M-30B: največja hitrost 438 km/h, doseg 4828 km, oborožitev enaka kot pri motorjih AM-35A« (Wilson 1998: 143).

3.3.2.19 Tupoljev TB-3

je bil težki štirimotorni bombnik iz leta 1931 in takrat je bil verjetno najboljši bombnik na svetu. Leta 1941 pa je bil samo še leteči dinosaver in vendar so ga v prvih dneh vojne uporabljali celo še kot bombnik. Temu primerne so bile seveda tudi izgube in zato so ga kmalu uporabljali le še za transport in občasno za prevoz padalcev. Obstajali sta dve varianti; prvotni TB-3 M-17F in izboljšani TB-3 AM-34FRN, slednje je bilo tudi nosilno letalo za Zveno (glej 3.3.2.3).

Tehnični podatki:

TB-3 M-17F: »največja hitrost 196 km/h, doseg 1350 km, oborožitev do 10 X 7.62 mm, 2000-4000 kg bomb.

TB-3 AM-34FRN: največja hitrost 288 km/h, doseg 3120 km, oborožitev do 10 X 7.62 mm, 5800 kg bomb« (Wilson 1998: 159).

3.3.2.20 Lisunov Li-2/PS-84

je bilo transportno letalo, ki so ga v Sovjetski zvezi izdelovali po licenci ameriškega Douglasa DC-3, ki pa so ga nekoliko predelali. Dodali so mu obrambno oborožitev in opremili so ga z domačimi motorji AŠ-62IR. Drugače je bilo to zelo zmogljivo in zanesljivo transportno letalo. V manjši meri so PS-84 (po letu 1942 pa Li-2) uporabljali še kot bombnik.

Kot vsa transportna letala je bil tudi Li-2 zelo ranljiv in tako so nemški lovci velikokrat sestrelili večje število teh letal. Li-2 so se posebno izkazali pri oskrbovanju obkoljenega Leningrada in pri sovjetski protiofenzivi januarja in februarja 1942.

Tehnično podatki:

Li-2: »največja hitrost 320 km/h, doseg 1100 do 2500 km, oborožitev 3 X 7.62 mm, kot bombnik 1000 kg bomb« (Kulikov in Ledet 2001: 34).

3.3.2.21 MBR-2

je bilo praktično edino sovjetsko vodno letalo, ki so ga gradili v večjem številu, čez 1500. Sicer so Sovjeti licenčno izdelovali še ameriške leteče čolne Catalina, vendar jih niso zgradili veliko in o teh letalih (izdelovali so jih pod kratico GST) praktično ni znano skoraj ničesar.

MBR- 2 je bil majhen enomotoren leteči čoln, ki so ga Sovjeti uporabljali kot izvidnik, reševalno letalo, bombnik in kot protipodmorniško letalo.

Tehnični podatki:

MBR-2bis: »največja hitrost 175 km/h, doseg 1046 km, oborožitev 2 X 7.62, 300 kg bomb« (Wilson 1998: 21).

3.3.2.22 Boston A-20

Je bil lahek ameriški bombnik, ki so ga Američani radodarno delili svojim zaveznikom. V bojih so se ta letala odlično obnesla. Sovjeti so ga poznali pod kratico B-3, ki je izhajala iz britanske označbe tega letala (Douglas Boston Mk.III). V bojih so se na vzhodnem bojišču

prvič pojavili poleti leta 1942 na Kavkazu in so se sovjetskim pilotom zelo prikupili. Ti majhni bombniki so bili v VVS-ju močno priljubljeni, podobno kot lovci P-39.

Tehnični podatki:

Boston A-20A: »največja hitrost 558 km/h, doseg 1086 km, oborožitev 4 X 12.7mm, 1 X 12.7 za obrambo od zadaj ter 907 kg bomb« (Wilson 1998: 59).

4. BARBAROSSA SE ZAČNE

4.1 Razpored sil

Nacistično vodstvo si je operacijo Barbarossa zamislilo kot sunek treh armadnih skupin.

Armadna skupina Sever (gen. feldm. von Leeb) naj bi s svojo 18. armado (gen. polk. von Kuchler), 16. armado (gen. polk. Busch) in 4. oklepno armado (gen. polk. Hoepner) prodirala iz vzhodne Prusije proti baltiškim državam in Leningradu.

Armadna skupina Center (gen. feldm. von Bock) naj bi s 4. armado (gen. feldm. von Kluge), 9. armado (gen. polk. Strauss), 2. oklepno skupino (gen. polk. Guaderian) in 3. oklepno skupino (gen. polk. Hoth) iz jugovzhodne Prusije in severnega dela generalnega gouvermenta prodirala proti Minsku, Smolensku in Moskvi, uničila sovjetsko vojsko v Belorusiji in skupaj z armadno skupino Sever napadla sovjetsko prestolnico.

Armadna skupina Jug (gen. feldm. von Rundstedt) naj bi z 11. armado (gen. polk. Von Schobert), 17. armado (gen. peh. Von Stulpnagel), 6. armado (gen. feldm. von Reichenau) in 1. oklepno skupino (gen. polk. von Kleist) iz območja Lublin prodirala proti Kijevu, Dnjepru in Bugu. Nemška 11. armada je bila podrejena armadni skupini Antoniesscu, ki je z romunsko 3. in 4. armado prodirala iz Moldavije.

Letalske sile so bile razdeljene na tri letalske flote:

1. letalska flota (gen. polk. Keller) je sodila k armadni skupini Sever.

2. letalska flota (gen. feldm. Kesslerling) je sodila k armadni skupini Center.

3. letalska flota (gen. polk. Lohr) pa je sodila k armadni skupini Jug

(Piekalkiewisz 1996: 494).

Sovjetsko obrambo so sestavljala vojaška okrožja, ki so se kmalu po začetku vojne preimenovala v fronte:

Severna fronta (gen. Popov) je bila zadolžena za obrambo teritorija severno od Rige in Leningrada, sestavljena je bila iz 7. armade, 14. armade ter 23. armade.

Severno-zahodna fronta (gen. Kusnetzov), ki je branila ozemlje približno med Rigo in Vilno, v svoji sestavi pa je imela 8. armado (gen. Sobenikov) ter 11. armado (gen. Morosov).

Zahodna fronta (gen. Pavlov), ki je bila zadolžena za obrambo ozemlja med Vilno in reko Bug. Sestavljena je bila iz 3. armade (gen. Kusnetzov), 10. armade (gen. Golubjev) in 4. armade (gen. Korobkov).

Južna fronta (gen. Kirponos) pa je branila ozemlje južno od reke Bug do Črnega morja. V svoji sestavi je imela 5. armado (gen. Potapov), 6. armado (gen. Mustšenko), 26. armado (gen. Kostenko), 12. armado (gen. Ponedelin) in 9. armado (gen. Tšerevitšenko)

(Fernandez, Kulikov in Ledet 2000: 65).

Letalske sile so bile razdeljene med:

Leningrajsko vojaško okrožje.

Baltsko vojaško okrožje.

Posebno vojaško okrožje Zahod.

Kijevsko posebno vojaško okrožje.

Odeško vojaško okrožje.

Poleg teh okrožij so imeli še posebne enote za zračno obrambo (PVO), Strateško bombniško poveljstvo (DBA) ter Mornariške letalske sile (VVS-SF, VVS-KBF, VVS-ČF) (Bergstrom 2000: 267 – 270).

4.2. 22. 6. 1941

V skladu z doktrino Blietzkriega se je tudi Barbarossa začela z masovnimi zračnimi napadi na sovjetska letališča. Prvi napad se je začel okoli tretje ure zjutraj, ki so ga izvedli nemški srednji bombniki, štuke in rušilci. Čas napada ne bi mogel biti bolje izbran, sovjetsko letalstvo je bilo ravno na vrhuncu programa menjave letal in tako so bila letališča polna starih in novih tipov letal. Nemški letalci niso mogli verjeti svojim očem, sovjetska letala so stala v ravnih vrstah, brez kakršne koli kamuflaže. To je bilo še posebno očitno v Litvi in Vzhodni Poljski, kjer Sovjeti še niso uspeli zgraditi letališč, ki bi zmogla sprejeti dvojno število letal (glej

dodatek). Zaradi vsega tega je bil prvi val napada za nemške letalce bolj ali manj trening streljanja na tarče.

Sovjetska reakcija je bila zmedena in nekoordinirana, k čemur je močno prispevalo dejstvo, da so Nemci uničili vse komunikacije. Edino poveljnik letalstva v Odeškem okrožju je izdal navodilo za povečanje bojne pripravljenosti in zato je Luftwaffe v tem okrožju, na tleh, uničila le 6 letal. Na žalost je bila to edina izjema.

Medtem, ko so padale prve bombe, pa je mejo od Baltika do Črnega morja prestopila tudi nemška armada, ki je prejela izdatno pomoč s strani Luftwaffe. Ju 87, Hs 123 in Bf 110 so stalno letali nad prodirajočimi četami in napadali sovjetske obrambne in poveljniške položaje. Sovjetske obmejne čete so bile popolnoma presenečene in v večini primerov se je sovjetska fronta sesula in zavladata je popolna zmeda.

Iz napadenih vojaških postojank in letališč so o napadu sporočali v Moskvo, ki pa je odgovarjala, če se poveljniki slučajno ne počutijo dobro in zakaj niso kodirali sporočila. Ta sporočila so bila posledica Stalinove politike popuščanja, ki je strogo prepovedovala odgovarjati na provokacije in je dopuščala Nemcem praktično nemoteno pridobivanje podatkov o sovjetski vojaški moči. Stvari so šle tako daleč, da sovjetski lovci v mesecih pred napadom celo niso smeli prestrezati nemških izvidniških letal. Stalina so svarili tudi angleški obveščevalci, vendar se za opozorila ni zmenil, ker je mislil, da ga hočejo Britanci potegniti v njihovo imperialistično vojno. Najbolj bizaren primer je bil tisti, ko je poveljnik Črnomoške flote, admiral Oktjabrinski, dobil obvestilo, da napada ni, čeprav je klical iz svoje pisarne, okrog katere so padale bombe.

Kljub vsej zmedi pa je veliko sovjetskim letalcem vseeno uspelo vzleteti in se bojevati z Luftwaffe. Prvo letalsko zmago v vojni je dosegel poročnik P.N. Robotsov iz 66 ŠAP-a, in sicer Ju 88 iz KG 51. Ta enota je kasneje v svoji kroniki zapisala, da boj za premoč v zraku ni bilo lahko delo.

Že prvi dan so sovjetski letalci pokazali velik pogum in so se namenoma zaletavali v sovražnikova letal. Ta taktika se je imenovala Taran in je bila v prvih letih vojne pogosta.

Tarane so izvajali na tri načine:

- 1) *Z napadom od zadaj, tako da so s propelerjem uničili sovražnikov rep.*
- 2) *Da so se s krilom zaleteli v rep sovražnega letala ali pa da so s krilom udarili v krilo in tako poskušali povzročiti izgubo vzgona sovražnega letala.*
- 3) *Da so se direktno zaleteli v sovražno letalo, vendar je bilo to ponavadi bolj dejanje obupa, kot poslednja in zadnja možnost (Morgan 1997: 15).*

Sovjetsko vrhovno poveljstvo se je razsežnosti katastrofe zavedlo šele okoli popoldneva, do takrat pa so se nemške armade prebile že globoko na sovjetsko ozemlje. Edino južno od Pripatskih močvirij so bili branilci sposobni zadržati napadajoče čete, na severu pa se je obramba popolnoma sesula in Nemci so prodirali čez reke Dubisa, Bug in Neman. Zmedeni ukazi, ki jih je pošiljalo sovjetsko poveljstvo, so preprečili, da bi Rdeča armada razstrelila mostove čez te reke, kar je še dodatno povečalo katastrofo.

Že v dopoldanskih urah so Sovjeti uspeli v zrak poslati lahke in srednje bombnike, kar kaže na veliko sposobnost improvizacije v polkih. Na žalost pa so ti napadi potekali brez lovske zaščite in so samo še dodatno prispevali h katastrofalnim izgubam. Sovjetsko letalstvo je prvi dan vojne izgubilo kar 1200 letal; od tega 800 na tleh.

»Najhujše izgube so utrpele letalske enote iz sestava VVS-ZOVO, ki so bile postavljene na poti nemškega prodiranja proti Moskvi. Od 847 letal iz 9., 10. in 11. SAD-a, jih je do konca dneva ostalo uporabnih le 185. 11. SAD je izgubil 127 od 199 letal, 9. SAD pa kar 347 od 409. VVS-KOVO se je sicer izognil popolnemu uničenju, vendar so še vedno izgubili 277 od 1913 letal« (Bergstrom 2000: 42).

»Tudi nemške izgube so bile velike in so znašale 78 popolnoma uničenih letal (od tega so jih Sovjeti uničili 61, ostale so izgubili v nesrečah) in 89 poškodovanih (50 zaradi Sovjetov, 39 zaradi nesreč)« (Bergstrom 2000: 47).

Te izgube pa so, tudi če upoštevamo veliko število poletov, velike; celo večje kot tiste, ki jih je Luftwaffe pretrpela slavnega 15. septembra 1940, ko so izgubili 61 letal. Velika večina zahodnih zgodovinarjev kot nemške izgube navaja številko 32. To pa je le plod Goebelsove propagande.

4.3 Začetni boji

Siloviti nemški napadi so se nadaljevali tudi naslednji dan, ko so izvidniška letala odkrila še nekaj do tedaj nepoznanih sovjetskih letališč. Nemški tanki so medtem prodrli globoko v sovjetsko zaledje. Severno od Pripjatskih močvirij so štuke in jurišniki napadali centre sovjetskega odpora, bombniki pa so se osredotočili na umikajoče sile, ki niso izvajale protiletalskih obrambnih ukrepov in tako so na cestah nastajali zamaški, ki so predstavljali še boljše tarče za Luftwaffe. Nemški tanki so se že drugi dan vojne približali Vilni na samo 16 kilometrov.

Sovjetsko vodstvo je bilo v popolnem razsulu, Stalin je izjavil, da so uničili vse, kar je storil Lenin in se za enajst dni zaprl v Kremelj. Edino kar je v teh temnih dneh rešilo Sovjetsko

zvezo, je bil pogum sovjetskih vojakov. Večina drugih narodov bi se pod težo nemškega napada verjetno zlomila, Sovjeti pa se niso, tako da so se Nemci začeli spraševati, ali jih je v teh dvajsetih letih (od prve svetovne vojne) tako spremenila ideologija. V letih 1914–17 so se Rusi vdali ob prvem resnem napadu, Sovjeti pa so poleti 1941 rajši zgoreli v bunkerjih ali letalih, kot da bi se vdali.

Že zgodaj zjutraj 23. junija so sovjetski bombniki napadli Koningsberg (današnji Kaliningrad) in poškodovali pristanišče. Ta napad je bil med drugim tudi posledica tega, da je večina letališč ob meji s Finsko ostala nepoškodovana. Nasploh so se zato napadi sovjetskih bombnikov na severnem delu bojišča nadaljevali skozi celoten dan in nemški lovci so jih sestrelili kar 39. Nemški lovski piloti so bili tako zagreti za lov, da so pomotoma sestrelili še vsaj štiri lastne Junkerse 88.

Na centralnem delu bojišča je Luftwaffe praktično uničila 9., 10. in 11. SAD, tako da so te elitne divizije VVS-ja praktično prenehale obstajati. Redke preživele letalce in letala je sovjetsko vodstvo moralo umakniti iz bojev. Luftwaffe je zato na tem delu bojišča začasno imela prevlado v zraku, ki pa ni trajala dolgo. Sovjeti so uničene divizije nadomestili z elitno 43. IAD, ki je Luftwaffe hitro pokazala, da je nemški letalci ne smejo podcenjevati.

24. junija so se začeli še napadi sovjetskih bombnikov, ki so sicer Nemce popolnoma presenetili, vendar so bili izvedeni tako slabo, da so samo še povečali katastrofo. Hrabrosti sovjetskim letalcem res ni manjkalo, v večinoma zastarelih bombnikih in brez lovske zaščite so brez pomisleka leteli v žrelo nemške obrambe in pretrpeli katastrofalne izgube. Sovjetsko vodstvo je s tem popolnoma brezmiselno žrtvovalo smetano svojih bombniških posadk, ki bi v kasnejših mesecih (ob pravilni taktiki) na bojišču lahko predstavljale neprecenljivo udarno moč.

Stavka, kot se je drugi dan vojne preimenovalo sovjetsko poveljstvo, je poskušalo zaježiti prodor s ustanovitvijo Rezervne fronte (med rekama Dvina in Dneper), ki pa jo je Wehrmacht ob izdatni pomoči Luftwaffe do 26. 6. popolnoma uničil. Tako je nasproti armadne skupine Center koordiniran sovjetski odpor na tleh in v zraku praktično izginil.

Nemci so zato lahko že začeli obkoljevati Minsk, na desnem boku pa so dosegli reko Berezino, kakih 340 km v notranjosti. Pri obrambi te reke so v boje prvič posegli tudi novi sovjetski jurišniki Il-2, ki pa se na začetku zaradi slabe izurjenosti posadk niso obnesli.

Katastrof pa za sovjetske letalce še ni bilo konec, 29. junija so nemške čete napadli celo z popolnoma zastarelimi TB-3, tako da se je iz celotnega polka vrnilo eno samo letalo.

Naslednji dan je bil v Moskvo pozvan poveljnik Zahodne fronte general Pavlov, kjer so ga po hitrem postopku ustrelili. Poveljstvo nad Zahodno fronto je prevzel maršal Timošenko, ki je

izdal še en ukaz, da morajo bombniki napadati do zadnjega letala. In tako se je tragična zgodba nadaljevala, sovjetski bombniki so napadali, nemški lovci pa so jih klatili z neba.

Vse to pa seveda ni moglo zaustaviti nemškega prodora, ki se je nadaljeval tudi prek Berezine, sovjetski bombniki so sicer uspeli uničiti nekaj pontonov, vendar prodora niso mogli ustaviti.

Na centralnem delu so v okolici Minska Nemci zajeli okoli 300.000 sovjetskih vojakov. Veliko zaslug za to je imela tudi Luftwaffe, ki je nad obkoljenimi enotami izvajala tako imenovani prosti lov, kje so skupine 3 do 6 letal napadale vse, kar se je premikalo na tleh. Pri tem so izkazali starikavi Hs 123 iz 10.(S)/LG 1.

»Nemško letalstvo je v dneh od 23. 06. do 30. 06. po lastnih navedbah sestrelilo več kot 1000 letal, še dodatnih 1700 pa uničilo na tleh. Sovjeti so v tem obdobju priznali kar 1669 sestreljenih letal. VVS-Zahodne fronte je imel v tem času le še 374 bombnikov in 124 lovcev« (Bergstrom 2000: 62).

Te katastrofalne izgube so v veliki meri posledica Stalinovih čistk, saj sovjetski poveljniki zaradi strahu pred NKVD-jem niso bili sposobni prevzeti nikakršne iniciative. Šele v začetku julija so iz Moskve poslali navodila, kako lahko uspešno zmanjšati učinek letalskega napada na letališče. Šele pod neusmiljenimi nemškimi udarci je bil strah počasi zlomljen in znana ruska sposobnost improviziranja je lahko prišla do izraza.

Situacija na jugu pa je bila drugačna. Stalin je južno od Pripjatskih močvirji zbral najboljše enote, ki so že od vsega začetka nudile fanatičen odpor. Treba je poudariti, da so bile tudi nemške in romunske sile na jugu šibkejše kot na severu. Luftflotte 4, ki je delovala na tem odseku, ni imela štuk, kar je pomenilo, da so morali bombniški polki napadati tako cilje neposredno na bojišču kot tudi v zaledju. Če so na severu že 23. 6. napadalci praktično omrtvili obrambo, pa so na jugu Sovjeti zadržali visoko stopnjo bojne pripravljenosti.

Napredujoči Nemci so ugotovili, da so Sovjeti razstrelili vse mostove, zasilni pontoni pa so takoj postali tarča sovjetskih bombnikov.

Bombniški letalski polki Črnomske flote so napadli cilje v Romuniji, ki jih »cagavi« nemški zavezniki niso bili sposobni preprečiti, tako da so bili ti napadi kar uspešni.

»Kljub vsemu pa so bili napadalci še vedno premočni in so do 25. 6. uničili kar 774 letal na tleh in 136 v zraku« (Fernandez, Kulikov in Stahl 2000: 36, 37).

Po 25. juniju se je težišče nemških napadov z letališč preselilo v podporo Wehrmachtu, ki je že začel ogrožati Kijev.

26. junija pa je romunsko letalstvo izvedlo izredno pomemben strateški bombniški napad na Madžarsko. Trije romunski bombniki poljskega izvora PZL P.23 so zamaskirani (kot sovjetska letala) napadli malo mestoce Kosice in s tem prepričali madžarsko vlado, da je napovedala vojno Sovjetski zvezi. Že naslednji dan je madžarsko letalstvo napadlo ukrajinsko mesto Staislav in se tako pridružilo nacističnemu pohodu proti komunizmu.

Prvih devet dni vojne na jugu je pokazalo, da niti najboljše sovjetske enote niso sposobne zadržati Nemcev in mnogi so že govorili o novi nemški zmagi. Vendar pa so daljnovidnejši strategji že videli prve težave. »Čeprav je Luftwaffe Sovjetom prizadejala strahovite izgube, je tudi sama v prvih 9 dneh izgubila kar 699 letal« (Bergstrom 2000: 72).

Poleg tega se je drastično zmanjšala še raven za boj sposobnih letal. Na celotnem vzhodnem bojišču so imeli 30. junija Nemci le 960 letal sposobnih za bojevanje. To pa je že pomenilo resno nevarnost in razlog za zaskrbljenost. Problem je še povečalo pomanjkanje štuk in jurišnikov, ker so zato morali njihovo delo prevzeti srednji bombniki. Luftwaffe je tako postala krizna služba za nebo nad bojiščem in ni bila sposobna izvajati napadov na sovražno zaledje.

4.4 Bliskovita vojna

Na severnem delu bojišča je Luftflotte 1 do konca junija praktično uničila sovjetsko letalstvo; nemške kopenske sile pa so prodrle do reke Daugave, ki seka Latvijo približno na pol. Sovjeti so se zavedali nevarnosti in so na ta ogrožen odsek poslali enote, ki so bile stacionirane ob meji s Finsko, vendar pa zaradi slabega vremena niso dosegli posebnih uspehov in tudi ne prehudih izgub. Situacija se je (za Sovjete) še poslabšala, ko je v vojno 25. junija 1941 vstopila Finska. Zaradi tega so morali Sovjeti na novo Karelijsko fronto poslati 5. SAD in 41. BAD, kar je še dodatno oslabilo sile, ki so se borile proti Luftflotte 1. Nemški taktični bombniki in rušilci so neprestano napadali koncentracije sovjetskih sil in jim prizadejali ogromne izgube.

Situacija se je spremenila šele 4. julija, ko so Sovjeti napadli s srednjimi bombniki, ti pa so spet pretrpeli strahovite izgube, saj so izgubili kar 48 letal. Že naslednji dan so Nemci prodrli do Ostrova, kar je pomenilo, da so samo v treh dneh napredovali za neverjetnih 350 km. Sovjeti so zopet poizkusili s protinapadom, ki pa so ga bombniki iz KG 1, KG 76 in KG 77 popolnoma razbili.

Zadnje upanje, da bi ustavili napadalce, je predstavljala Stalinova linija na stari meji med Baltskimi državami in Sovjetsko zvezo, vendar so tudi to linijo Nemci na severu hitro prebili.

Edina sreča za Sovjete je bila v tem, da jim Luftflotte 1 ni uspela preprečiti umika in tako je večina Severno-zahodne fronte, kljub hudim izgubam, ušla.

Šele sredi julija so se sovjetski letalci začeli učiti iz napak, tako da so bistveno spremenili taktiko. Bombnike so odslej pošiljali v napade le še ponoči, kar je močno povečalo možnosti za preživetje. Podnevi pa so se vedno bolj zanašali na lovška letala, ki so začela množično izvajati napade iz nizkega leta. Ta agresivnejša sovjetska taktika je začela povzročati težave tudi nemškimi izvidnikom in bombnikom. Nasploh se je Blietzkrieg na severnem delu bojišča ustavil že nekako sredi julija, saj se je sovjetski odpor tedaj močno okrepil in za Nemce ni bilo več poceni zmag in globokih prodorov.

Malo južneje pa je vse kazalo, da prodora nemške armadne skupine Center Sovjeti ne bodo sposobni zaustaviti. Luftwaffe je bila v izvajanju svojih nalog tako uspešna, da je po mnenju polkovnika Plocherja (ki je po vojni napisal zelo pomembno knjigo o letalskih bojih na vzhodni fronti) tako pokvarila pehoto, da se brez zračne podpore sploh ni hotela več boriti.

Edino oviro za nemške letalce na tem delu bojišča je predstavljal 6. IAK, ki ga je iz preizkuševalnih pilotov sestavil slavni pilot in poslanec Vrhovnega sovjeta Stefan Suprun. Do tedaj je veljalo pravilo, da se morajo celo sovjetski lovci izogibati boju z Bf 109, kar so s prihodom 6. IAK-a na bojišče preklicali. Na sovjetski strani so v boj poslali še drugi polk, opremljen z Il-2. To pot so bili letalci iz 430 ŠAP-a boljše izurjeni in so pokazali, česa je to odlično jurišno letalo sposobno.

Med 12. in 14. julijem se je Guaderianovim silam uspelo prebiti čez reko Dneper in obkoliti veliko sovjetskih enot. Istočasno pa je sovjetska 21. armada malo južneje izvedla protinapad, tako da je prišlo do zanimive situacije, ko sta obe strani hkrati napadali in se umikali. Luftwaffe je napadala v t.i. stalnih napadih obe koloni. Posredovanje je bilo uspešno in tako so Nemci že 17. julija dosegli obrobje Smolenska, pomembnega mesta na poti do Moskve. Situacija za Sovjete je bila res slaba, Nemci so imeli premoč v tankih pet proti ena in dva proti ena v letalih. Če upoštevamo še boljšo kvaliteto nemškega orožja, ni težko razumeti, da je sovjetske vojake začel grabiti obup, zaradi česar je Stavka spet uvedla dvojni sistem poveljevanja, kar pa je le še povečalo strah in zmanjšalo iniciativo posameznikov.

»Nemci so v prvem mesecu vojne po lastnih navedbah uničili kar 7564 sovjetskih letal, sovjetska bojna moč se je zmanjšala iz 10.000 letal na samo 2516 (od tega 1900 uporabnih). Toda tudi napadalci so za uspehe plačali ogromno ceno. V dveh tednih od 6. do 19. julija so izgubili 477 letal. Od 22. junija pa celo 1284, kar predstavlja skoraj polovico začetnih letalskih sil« (Nowarra 1975: 37).

Na južnem delu bojišča so srednji bombniki Fliegerkorps-a V. odločilno pomagali nemški 6. armadi, da je napredovala proti Kijevu. »Sovjeti so zaradi ogroženosti ukrajinske prestolnice izvedli protinapad, ki so ga nemški letalci popolnoma onemogočili, saj so bombniki iz KG 51, KG 54 in KG 55 uničili kar 220 vozil vseh vrst« (Fernandez, Ledet in Stahl 2000: 41).

Po prvih tednih bojevanja je na jugu ostalo samo še nekaj sto sovjetskih letal. Pomemben del zaslug za to so imeli tudi Bf 109, ki so v prostem lovu uničili ogromno sovjetskih letal. Za slabe razmere v VVS-ju Jugozahodne fronte je Stavka okrivila poveljnika general-poročnika Jevgenija Ptukina in tako so ga 1. julija razrešili poveljstva in ga ustrelili. Njegov naslednik general-poročnik Fjodor Astakhov se je takoj lotil reorganizacije. Letalstvo je dobilo tri glavne naloge, daljinski bombniki so morali napadati napredujočega sovražnika, jurišniki in lahki bombniki so morali pomagati umikajoči kopenski vojski, lovska letala pa so bila zadolžena za zračno obrambo neba nad fronto. V bistvu je bil to dober načrt, ki ga je močno ovirala le izredna moč Jagdwaffe.

Fronta na romunsko – sovjetski meji je bila prve dni vojne relativno mirna, saj so Nemci in Romuni čakali na ugoden razplet bitke za Kijev. Šele 2. julija so napadli na tem sektorju, in sicer v smeri proti reki Dnester. Izdatno pomoč so predstavljale štuke iz StG 77, ki so jih preselili s centralnega dela bojišča.

Sovjeti so 13. julija spet obnovili napade na Romunijo, to pot so napadli Ploesti in zažgali kar 9000 ton goriva. Žal so se vrnila le tri letala, tako da napad ni imel dolgoročnejših posledic.

Dogodki na južnem delu bojišča so bili povsem drugačni kot na centralnem in severnem delu. Najboljše sovjetske sile so tu uspele močno upočasniti nemški prodor, tako da je imela armadna skupina Jug velike izgube, uspel pa ji je le omejen prodor proti Kijevu.

Stvari pa so se drastično spremenile 16. junija, ko se je po dolgotrajnem letalskem bombardiranju sesul sovjetski logistični sistem. Panzergrupe 1 je tako osvojila Bijala Tserkov in se obrnila proti jugu, kjer je še isti dan padla moldavska prestolnica Kišiniev.

Tako se je v jugo-zahodni Ukrajini začela velika obkoljevalna bitka. Sovjeti so v boj spet poslali bombnike, ki pa so jo to pot bolje odnesli, saj je bilo vreme obupno in nemški lovci niso mogli vzleteti.

Kot zanimivost naj omenim, da se je približno v tem času kot pilot na južni fronti preizkusil tudi zloglasni vodja SD Reinhard Heydrich, ki pa so ga sovjetski letalci hitro sestrelili. Haydrich se je po tem dogodku hitro umaknil v svoj štab v Nemčiji.

V tem času so Sovjeti izvedli tudi prvi napad z Zveni (bombnik TB-3 je pod krili nosil dva lovca I-16, oborožena z dvema 250 kg bombama) ko so brez lastnih izgub napadli Konstanco.

Nasploh so bili letalski boji nad Ukrajino zelo težki, Sovjeti so še posebno odločno branili nebo na dostopih proti Kijevu, kamor je prodirala 6. armada.

Sovjeti so 7. avgusta izvedli protinapad pri Kanevu, kjer so bile le šibke nemške sile. Edino resno obrambo je predstavljala Luftwaffe, ki je v boj poslala vsa razpoložljiva letala Fliegerkorps-a V. Štuke iz StG 77 so uničile mostove pri Kanevu in s tem presekale sovjetske preskrbovalne linije.

»Medtem so bombniki iz KG 51, KG 54 in KG 55 z velikim uspehom napadali koncentracije sovjetskih sil in uničili kar 148 vozil ter 48 tankov, kar je bilo zadosti, da se je sovjetski napad ustavil. Istočasno pa so bombniki iz Fliegerkorps-a IV uničevali obkoljene sovjetske sile, ki so bile ujete v Umanskem žepu. Tu so nemški letalci samo 10. avgusta uničili kar 300 vozil in 54 tankov« (Bergstrom 2000: 106).

O pogumu sovjetskih letalcev priča tudi izjava stotnika Hannsa von Hahna, poveljnika I./JG 3, ki je dejal, da so bili v primerjavi z boji nad Ukrajino, vsi dotedanji boji le otroška igra. Sovjetski piloti so bili tako hladnokrvni in agresivni, da so se takoj odločili za čelni napad, ki je veljal za precej samomorilskega in so se mu nemški letalci najraje izogibali.

4.5 Sovjetski odpor se še okrepi

Medtem, ko je Nemčija vstopila v vojno z zelo omejenimi rezervami, pa je Sovjetska zveza imela na zahodu le malo več kot polovico svojih vojaških letal. Ker so se Sovjeti bali turškega in japonskega napada, so imeli na jugu in vzhodu države stalno pripravljene močne letalske sile. »Vsaj kar se Japonske tiče, je bil sovjetski strah odveč, saj se je Japonska že poleti 1940 odločila za prodor proti jugo-zahodni Aziji, kjer so pričakovali lažje zmage. Pomembno vlogo pri tej odločitvi so imele ZDA, ki so Japonski zagrozile z vojno - v primeru, če bi skupaj z Nemci napadli Sovjetsko zvezo. Tega pa si Japonci niso mogli privoščiti« (Prikil 1958: 10).

Kljub vsemu pa so Sovjeti iz teh mirnejših sektorjev na fronto lahko pošiljali okrepitve, ena prvih takih je bil 31. SAD, ki so jo poslali branit Smolensk.

Drugi vir okrepitev je predstavljalo več kot sto letalskih šol, samo šola v Borisoglebsku je na fronto v letu 1941 poslala 200 letalcev, ki pa so bili resnici na ljubo zelo slabo izurjeni in so relativno hitro postali plen nemških lovcev.

»Tretjo in prav tako pomembno okrepitev je predstavljala sovjetska letalska industrija, ki je leta 1941 izdelala kar 17.735 letal, kar je 5.959 več kot nemška, ki je izdelala le 11.776 letal« (Wilson 1998: 9).

Nemci so morali velik del teh letal nameniti še za obrambo Evrope in Severne Afrike, tako je bila sovjetska prednost še veliko večja, kot kažejo samo številke. Dodatno prednost za Sovjete so predstavljali novi tipi letal, ki so jih tedaj začeli izdelovati v večjem številu in so bili po kvaliteti že zelo blizu nemškim.

Seveda pa je treba poudariti, da je bila nemška kvaliteta v tem času še vedno boljša od sovjetske in so vsi zgoraj naštetih dejavniki večinoma uspeli samo zaježiti vrzeli, ki jih je povzročalo nemško klanje. Ravno te rezerve so leta 1941 rešile SZ, saj Nemcem ni nikoli uspelo za daljši čas izboriti prevlade v zraku.

Strateško gledano so si velikanske izgube Sovjeti lahko privoščili, medtem ko Hitlerjeva Nemčija prav zaradi teh nepričakovano visokih izgub na vzhodni fronti (tako letal kot druge vojaške opreme) leta 1941 ni bila sposobna premagati Sovjetske zveze in Velike Britanije.

Drugače pa je bila armadna skupina Center v drugi polovici julija vpeta v težko bitko v okolici Smolenska. Samo mesto je sicer že padlo, vendar ni bilo še povsem obkoljeno in sovjetske sile so bežale na vzhod skozi majhno vrzel vzhodno od mesta. Po teh bežečih četah je planila Luftflotte 2 in bežečim Sovjetom prizadejala krvave izgube. Ker je celotno sovjetsko letalstvo na tem območju štelo le kakšnih 100 letal, VVS ni mogel z ničimer pomagati svojim obkoljenim četam.

Zaradi šibkega sovjetskega odpora v zraku, se je nemško poveljstvo odločilo, da je čas za začetek bombardiranja Moskve. Z zahoda so pripeljali še KG 4, KG 28 in KGr 100, da bi še dodatno okrepili bombardiranje. Vendar pa tudi to ni bilo zadosti, saj je bila obramba Moskve v tem času enostavno premočna.

»Branitelji so imeli na razpolago kar 585 lovcev (170 MiG-3, 95 Jak-1, 75 Lagg-3, 200 I-16 in 45 I-153) poleg tega je Moskvo branilo še 1.044 protiletalskih topov in 336 mitraljezov« (Kulikov in Ledet 2001: 21)

Prvi napad je potekal 21. julija zvečer, ko je 195 bombnikov iz KG 3, KG 54, KG 53, KG 55, KG 28, III./KG 26 in KGr 100 napadlo sovjetsko prestolnico. Za ceno šestih izgubljenih letal so nad mestom odvrgli 104 tone bomb, ki pa niso dosegle svojega cilja, da bi porušile Kremelj. Nemci enostavno niso imeli dovolj težkih bomb, ki bi lahko prebile debelo streho iz sedemnajstega stoletja.

Naslednjo noč so Nemci znova napadli, to pot le še s 115 letali. Število napadalcev se je vsako noč zmanjševalo, tako je bilo tretjo noč na voljo le še 100 letal, četrto 50, nato 30 in končno le 15 letal.

Neuspeh Luftwaffe moramo iskati v pomanjkanju strateških bombnikov, močni sovjetski obrambi z zelo visoko bojno moralno, težki logistiki in nenazadnje tudi z velikimi potrebami po bombnikih nad samo fronto. Neuspeh nad Moskvo poleti 1941 je popolnoma primerljiv s tistim iz leta poprej nad jugo-vzhodno Anglijo.

Nad samo fronto pa so se v tem času že začeli kazati učinki velikih sovjetskih sil, ki so sedaj iz rezerve začele prihajati na bojišče; tako je Zahodna fronta v mesecu juliju dobila kar 900 novih letal. Tako je situacija v zadnjem tednu tega meseca postala podobna ladijski bitki. Nihče ni točno vedel, kaj se dogaja; boji pa so potekali povsod. Luftwaffe se je spet izkazala, čeprav so ji razdrobljena fronta in težki boji za obkoljeni Smolensk povzročali nemalo težav. Medtem, ko so Sovjeti krepili svojo obrambo na poti v Moskvo, je Hitler spremenil strategijo Barbarosse in je glavno smer napada preusmeril proti Leningradu, tako je Fliegerkorps VIII prestavil na sever, tako da je armadni skupini Center in njeni Luftflote 2 ostal le Fliegerkorps II. Vse to je armadno skupino Center iz glavnega protagonista napada spremenilo v statista. Temu je nasprotovala večina nemških generalov, ki so hoteli nadaljevati proti Moskvi, Hitlerja pa je močna obramba Smolenska prestrašila in tako je tri tedne omahoval, kakšen strateški cilj naj armadna skupina Center sploh ima. V tem času se je prvič zgodilo, da nemški lovci niso bili več sposobni ustaviti sovjetskih napadalcev, ki so spremenili taktiko in napadali posamič in v nizkem letu. Zaradi tega jih sedaj maloštevilni nemški lovci niso mogli več ujeti. S temi napadi Sovjeti nemškim četam sicer niso prizadejali velikih izgub, so pa močno načeli njihovo moralno.

Hitler se je 23. avgusta končno odločil, kako naprej in je večino armadne skupine Center (Guaderjanovo Panzergrupe 2) poslal na jug na pomoč armadni skupini Jug v bitko za Kijev. »Sovjeti so konec avgusta nekako izšli iz prvega šoka in v Moskvi se je pojavil prvi optimizem, letalstvo se je spet okrepilo, saj so lahko na fronto poslali še 3700 letal. Res so bili to večinoma zastareli tipi, ki so jih Nemci v velikem številu klatili z neba, so pa pomembno vplivali na kvantitativno razmerje, saj je tudi Luftwaffe izgubila kar 1490 letal, še dodatnih 944 pa je bilo poškodovanih« (Brgstrom 2000: 124).

Wehrmacht je prodrl samo še 320 km do Moskve, vendar se je Blitzkrieg ustavil in pozornost poveljnikov se je preusmerila na sever proti Leningradu.

4.6 Pred vrati Leningrada

Nemška armadna skupina Sever je v Baltskih državah zavzela veliko ozemlja, ni pa ji uspelo preprečiti umika sovjetskih sil. Sredi julija so bili nemški vojaki že tako utrujeni, da so nujno

potrebovali počitek. Tako da so v drugi polovici tega meseca Nemci uspeli samo zavarovati svoje boke. Bombniki iz KG 1, KG 76 in KG 77 so v glavnem napadali sovjetski železniški promet, da bi preprečili umik sovjetski 8. armadi, ki je bežala na vzhod. Nemški lovci so v tem sektorju uspešno preprečili napade sovjetskih bombnikov in so tedaj dobili nalogo, da morajo zadrževati sovjetske lovce in jurišnike, ki so jih najraje lovili nad letališči, medtem ko so le-ti vzletali ali pristajali.

Sovjetski lovci so bili še posebno uspešni v zahodnem sektorju, saj so praktično preprečili vse nemške izvidniške polete. Stvari pa so se za Sovjete poslabšale na začetku avgusta, ko so Luftflotte 1 okrepili z Fliegerkorps-om VIII, saj so tri nove skupine štuk in tri nove skupine lovcev pomenile veliko okrepitev za Luftwaffe pred prihajajočo ofenzivo proti Leningradu.

Ker se je Stavka zavedala nevarnosti, je tudi sovjetska stran močno okrepila svoje letalstvo, kar je imelo za posledico nekaj zelo močnih napadov na položaje nemške 18. armade.

7. avgusta pa so Sovjeti dobesedno šokirali Nemce, ko so njihovi bombniki napadli Berlin. Idejo za te napade je podal general poročnik Semjon Zhavaronokov, ki je to predlagal že sredi julija in je predvideval, da bi nemško prestolnico napadli z vsemi bombniki iz sestava Baltiške flote. Stalinu je bil načrt všeč, vendar je dovolil le uporabo 1. MTAP. In tako je po krajših pripravah 13 bombnikov Il-4T, iz omenjenega polka, odletelo proti Berlinu. Po nemški verziji se je nad mesto prebilo samo eno letalo in še tega naj bi protiletalsko topništvo sestrelilo. Sovjeti so trdili, da je šest letal bombardiralo samo Veliko mesto (kot so kasneje Berlin krstili britanski letalci) vrnilo pa naj bi se vsi. Le pri pristanku naj bi se en bombnik poškodoval. Sovjetski bombniki iz 1.MTAP so nato še dvakrat poleteli nad Berlin.

»Vendar pa napadov s tem še ni bilo konec, največji napad je potekal ponoči 7. avgusta, in sicer so 1.MTAP okrepili še z bombniki iz 200. BAP, osmimi TB-7 (Pe-8) iz 432 BAP in tremi Jer-2 iz 420. BAP« (Fernandez, Kulikov in Stahl 2000: 72, 73).

Ta napad je bil popoln polom, že med vzletom se je razbil prvi TB-7, druga dva pa je sestrelilo sovjetsko protiletalsko topništvo, ki o napadu ni bilo obveščeno.

Zadnji napad so sovjetski bombniki izvedli v noči na 5. september, ko je Berlin napadlo 12 Il-4 iz 200 BAP. Ti napadi so bili dvorezni, na sovjetski strani so močno dvignili moralo, odmevali so tudi v Veliki Britaniji in drugod po svetu, vendar pa so na fronti še dodatno oslabili že tako šibko sovjetsko daljinsko letalstvo.

Nad fronto pa je pravi pekel izbruhnil 10. avgusta, ko sta obe strani po izboljšanju vremena v boj vrgli vse svoje letalske sile. Samo na ta dan je Luftwaffe izvedla 1.126 poletov, VVS pa

908. Obe strani sta uničili ogromno število tankov in drugih vozil. Nemški Panzergruppe 4 je sicer uspel preboj in je tako 11. avgusta nadaljevala pot proti Leningradu, vendar sedaj ni bilo več sledi o kakšnem Blietzkriegu, saj so napadalci napredovali le še zelo počasi in so se morali trdo bojevati za vsak meter osvojenega močvirnatega terena. Kljub hudemu odporu pa so napadalci le napredovali in so 13. avgusta presekali železniško povezavo med Talininom in Leningradom, nakar so Sovjeti odgovorili z napotitvijo 126 mornariških letal na fronto.

Na desnem boku je medtem nemška 16. armada oblegala Novgorod z namenom, da bi presekala pomembno povezavo med Leningradom in Moskvo. Bitka je divjala 11 dni in tudi letalski boji so bili siloviti. 16. avgusta, ko je mesto padlo, so Sovjeti obupano poizkušali s protinapadom, vendar so ga nemški bombniki iz Fliiegerkorps-a VIII popolnoma razbili. Sovjetsko letalstvo je v teh bojih utrpelo strahovite izgube, vendar pritisk ni popustil in tako je bila Luftwaffe prisiljena v tem sektorju spet uvesti napade na letališča.

»Skupno je Severno-zahodna fronta v mesecu avgustu izgubila kar 115 letal«

(Morozov 2004: 35).

Da bi izboljšala obrambo je Stavka konec avgusta razdelila Severno-zahodno fronto na dve novi, in sicer na Karelijsko, ki je branila ozemlje pred finskimi napadi, in Leningrajsko, ki je bila zadolžena za obrambo samega mesta in okolice. Položaj se je za Sovjete še dodatno poslabšal, ko je nemška 16. armada vzpostavila mostišče pri jezeru Ilmen in tako je lahko konec avgusta XLI. Tankovski korpus zaprl vrzel in s tem ujel 20.000 sovjetskih vojakov. Na začetku septembra so Nemci svojo pozornost namenili Schusselburgu, kjer so pomembno vlogo odigrali bombniki iz KG 4. Septembra je mesto padlo in Sovjeti so izgubili zadnjo kopensko povezavo z Leningradom. S tem je armadna skupina Sever izpolnila svojo nalogo, edino kar je rešilo Leningrad, je bilo dejstvo, da je velika večina enot Rdeče armade uspešno pobegnila nemškim pastem in tako se je lahko začela strahotna obramba obleganega mesta.

4.7 Največja bitka vseh časov

Tudi na jugu so se konec avgusta za Sovjete stvari začele obračati na slabše. Nemška 6. armada je dosegla Dnjeper in ga prečkala, saj sovjetskim silam ni uspelo uničiti niti enega izmed mostov. Novo nevarnost pa je predstavljala Guaderianova Panzergrupe 2 iz armadne skupine Center, ki je prodirala iz centralnega dela bojišča. To je bil začetek največje obkoljevalne bitke v zgodovini. Panzergrupe 2 je imela izdatno letalsko podporo, ki so jo sestavljale prekaljene enote iz Luftflotte 2. Najbolj so se izkazali rušilci iz SKG 210, ki so stalno napadali sovjetske čete, medtem ko so srednji bombniki iz KG 3 in KG 53 napadali

železniška križišča in koncentracije čet bolj v zaledju. Za lovsko podporo so skrbeli prekaljeni letalci iz JG 51.

Sovjetski poveljnik je hitro reagiral in je svojemu letalstvu naročil, naj uniči most čez Dnjeper, ki je padel v nemške roke, kar je imelo za posledico velike izgube (samo 24. avgusta so pri tem izgubili kar 33 letal). Most so končno uničili šele novi jurišniki Il-2 iz 74. ŠAP-a. Izguba mostu je bila hud udarec za Nemce, saj je resno ogrozila aktivnosti 6. armade.

V tem času se je moč Luftwaffe v tem sektorju začela drastično zmanjševati, zato so bili Nemci vedno bolj odvisni od svojih zaveznikov. Sovjetski letalci so v zraku začeli srečevati letalce iz Romunije, Slovaške, Madžarske in Italije, ki pa po kvaliteti niso dosegali svojih nemških zaveznikov in so jih zato Sovjeti hitro proglasili za lažje nasprotnike.

Sovjeti so poizkusili zaustaviti Guaderainov prodor z ustanovitvijo nove Brijanske fronte, za katero so zbrali najboljšo opremo. Udarec po Panzergrupe 2 je bil tako silovit, da so morali Nemci zaustaviti prodiranje in se samo braniti. Tudi sovjetsko letalstvo je pomembno sodelovalo v napadu, vendar se kljub moderni opremi, večinoma neizkušeni in slabo izurjeni letalci, niso mogli uspešno kosati z nemškimi veterani iz JG 51, tako da je bila spet Luftwaffe tista, ki je zadala najhujše udarce in praktično ustavila sovjetsko preskrbo.

Najhujši letalski boji so potekali v začetku septembra, ko so Nemci uspeli ustvariti še dva nova mostišča čez Dnjeper. Sovjeti so v praktično samomorilskih napadih na ta mostišča utrpeli katastrofalne izgube in tako je imelo letalstvo sovjetske Jugo-zahodne fronte v prvih dneh septembra na razpolago le še 119 letal. Pod hudim pritiskom je morala svoj napad prekiniti tudi Brijanska fronta, ki se je 9. septembra začela umikati, s tem pa so se stvari na jugu začele odvijati veliko hitreje. Nemci so začeli pospešeno obkoljevati Kijev, tako z juga kot s severa, in ker je Stalin prepovedal umik, so do 16. septembra obroč zaprli in že dva dni kasneje nadaljevali z napadom na mesto. Luftwaffe v teh bojih ni mogla več sodelovati v polnem številu, saj je preskrba z gorivom popolnoma zatajila. Veliko večino bremena so na svoja pleča prevzeli piloti štuk iz III./StG 77, ki so na dan leteli tudi do šestkrat.

»21. septembra so se deli obkoljenih armad poizkušali prebiti iz obroča, vendar so po njih planili Bf 110 iz SKG 210 in jih praktično uničili. Drama se je tako končala 26. septembra 1941, ko se je nemškim silam predalo kar 665. 000 sovjetskih vojakov. V tej katastrofi so sovjetske letalske izgubile 1500 letal« (Bergstrom 2000: 154).

Nemci so z zmago pri Kijevu izbojevali velikansko zmago, so pa verjetno na ta račun izgubili kampanijo (vojno), saj je preusmeritev Panzergrupe 2 pomenila veliko časovno zamudo pri glavnem cilju operacije Barbarossa – zasedbi sovjetske prestolnice. Ko je bilo konec te

največje bitke v zgodovini človeštva, je bil Wehrmacht na vzhodu zreduciran le še na med polovico in tretjino svoje originalne moči.

Medtem, ko so divjali boji za Kijev, pa je južneje potekala še bitka za pristaniško mesto Odeso, ki so jo oblegale romunske sile. Romuni so za napad na to mesto zbrali svoje najboljše letalske polke, ki so bili oboroženi z nemškimi Bf 109E, He 112, He 111 ter britanskimi Hurricanes in še z domačimi lovci I.A.R. 80. Ker so Romuni napadli Odeso na nemško željo, so jim le-ti pomagali še s svojimi lovci iz II./JG 77 in bombniki iz KG 27 in KG 51, katerih glavna naloga je bila nevtralizirati mogočno sovjetsko Črno-morsko mornarico.

Sovjetske sile na tem področju so sestavljali predvsem lovci I-16 iz 69. IAP-a in še nekateri drugi polki, oboroženi predvsem s hidroplani MBR-2 in bombniki SB. Glavna naloga sovjetskih letalcev so bili taktični napadi na romunske čete in njihove preskrbovalne poti, pri čemer so pretrpeli velike izgube. Glavni krvniki sovjetskih letalcev pa niso bili veliko številčnejši Romuni, ampak predvsem II./JG 77, ki je že zgodaj avgusta silam osi zagotovila zračno premoč nad Odeso.

Eden redkih uspehov za Sovjete je prišel 13. avgusta, ko so trije Zveni uničili pomemben most čez reko Donavo in resno otežili preskrbo nemških in romunskih čet pri obleganju Odese.

Vendar pa je bil to eden redkih sovjetskih uspehov, saj se je situacija v obleganem mestu drastično slabšala, samo 18. avgusta so bombniki iz KG 27 v pristanišču potopili kar 30.000 ton sovjetskega ladjevja.

Zaradi vseh teh uspehov so Nemci prestavili II./JG 77 na fronto pri Dnjepru, kar se je izkazalo za veliko napako. Romunski letalci se niso bili sposobni sami bojevati s Sovjeti in tako je zračna prevlada prešla na sovjetsko stran. Sovjeti so tako spet lahko začeli bombardirati romunska pristanišča in pa naftne rafinerije. Konstanco so tako napadli kar 34-krat.

Šele oktobra 1941, ko je Wehrmacht vdrl na Krim, se je bilo sovjetsko poveljstvo prisiljeno odpovedati obrambi Odese, ki so jo evakuirali v stilu Dunqirka.

»Kljub nenehnim letalskim napadom so uspeli iz Odese odpeljati 350.000 vojakov, 200.000 civilistov in 200.000 ton materiala« (Bergstrom 2000: 161).

Zadnji branilci so se nato predali šele 14. oktobra.

4.8 Arktična fronta

Vojna med Sovjetsko zvezo in nacistično Nemčijo je sprva potekala tudi na meji med okupirano Norveško in Sovjetsko zvezo, kasneje, od 25. junija, pa še na meji med Finsko in

Sovjetsko zvezo. Na tem področju sta obe strani imeli na voljo le omejena sredstva, boje pa je še dodatno oteževalo trdo, severno podnebje in ogromna prostranstva arktične tundre. Za sovjetsko stran sta bili na tem področju izredno pomembni pristanišči Murmansk in Arhangelsk, ki sta predstavljali edini celo leto uporabni pristanišči za Sovjetsko zvezo. Le preko teh dveh pristanišč so Sovjeti lahko ves čas dobivali pomoč iz Velike Britanije in Združenih držav Amerike.

Po prvih dneh nemškega napada se je fronta na skrajnem severu ustavila in nastopilo je dolgo obdobje pozicijske vojne, kjer nobena stran ni bila sposobna izvesti resnejšega prodora. Glavno vlogo sta tako prevzela Luftwaffe in VVS, saj so v zraku ves čas potekali zagrizeni spopadi, ki so v marsičem spominjali na zračne dvoboje iz prve svetovne vojne.

Sovjetskim zračnim silam na tem področju je poveljeval zelo sposoben general Kuznetsov, ki je imel pod svojim poveljstvom nekatere najboljše polke v sovjetskih oboroženih silah. Velika večina pilotov je imela izkušnje iz Španije in Khalin-Gola, najbolj znan letalec pa je bil karizmatični Boris Safonov, ki se je izkazal tudi v bojih z Luftwaffe, saj je postal eden prvih sovjetskih asov, ki je redno sestreljeval nemška letala in to kljub dejstvu, da je letel na zastarelem I-16.

Na nemški strani pa je v boje posegal del Luftflotte 5, imenovan Luftwaffenkommando Kirkenes, ki je imel nalogo napadati ladijski promet po Barentsovem morju, uničevati železniško povezavo med Murmanskom in ostalo Sovjetsko zvezo ter napadati samo pristanišče. Sam Murmansk pa je bil eden najboljše branjenih ciljev v Evropi. Nemški letalci so tako za najbolj branjene cilje iznašli dvotip t.i. dvojni L (London, Leningrad) in dvojni M (Malta, Murmansk).

Murmansk je svoj strateški pomen opravičil že prve dni vojne, saj je britanska vlada že 25. julija namenila 200 lovcev P-40 za pomoč Sovjetski zvezi. Ta letala pa so lahko najhitreje dostavili prav v to severno pristanišče. Edina alternativa bi bila plovba okoli Afrike in nato skozi današnji Iran in Kavkaz v Sovjetsko zvezo. Winston Churchill pa je po svoji navadi hotel v boje poseči že prej in je zato ukazal napad na glavno nemško preskrbovalno pristanišče Kirkenes. Napad sta 30. julija izvedli letalonosilki Victorious in Furious, ki sta v napad poslali 30 bombnikov Fairey Albacore in 8 lovcev Fairey Fulmar. Hkrati pa naj bi po skupnem načrtu Sovjeti izvedli še protinapad v zalivu Ozerko. Na žalost pa načrt ni deloval in vsa operacija se je končala katastrofalno. Lovci iz I./JG 77 so sestrelili kar 16 britanskih letal, tako da je 19 britanskih letalcev končalo v nemškem ujetništvu, ponesrečil pa se je tudi

sovjetski protinapad, saj so se morali po štirih dneh sovjetski vojaki umakniti iz zaliva Ozerko.

Konec avgusta sta v Murmansk, kot del britanske pomoči, prišli dve eskadrilji RAF-a, in sicer nos. 81 in nos. 134, ki sta bili oboroženi s Hawker Hurricani. Sprva so z njimi leteli angleški piloti, kasneje po šolanju pa so jih prevzeli sovjetski, ki pa nad njimi niso bili navdušeni.

»V petih tednih, ki so jih britanski piloti preživeli na skrajnem severu celine, so dosegli 16 gotovih zmag, 14 verjetnih, poškodovali pa so še 7 dodatnih letal. Sovjetska zveza je odlikovala najuspešnejše pilote H.G.N. Ramsbottom-Isherwooda, A.H. Rooka, A.G. Millerja in C. Hawa z redom Lenina« (Golley 2001: 183).

Že prej omenjeni konvoj z letali P-40 je prispel v Murmansk 12. oktobra 1941, to je bil prvi izmed slavnih PQ konvojev. Luftwaffe zaradi arktične zime ni mogla več posredovati, tako da je ta konvoj prispel brez izgub. Prve napade na konvoje je Luftflotte 5 lahko izvedla šele spomladi 1942. Konec oktobra sta arktična zima in tema dokončno preprečili bojevanje in razen redkih izjem je bilo nebo nad zamrznjeno severno fronto mirno.

Sovjete je na skrajnem severu v teh kritičnih mesecih poletja 1941 tudi na severu reševalo letalstvo. Nemoč Nemcev, da bi zasegli Murmansk, pa je pomembno vplivala na nadaljnji potek vojne, saj je Sovjetska zveza s konvoji PQ lahko dobila ogromno pomoči iz Velike Britanije in Združenih držav Amerike.

4.9 Jesen 1941 – vedno hujši boji

V začetku septembra je nemška armadna skupina Sever dosegla obrobje Leningrada in ga pri Schluseelburgu odrezala od ostalega zaledja. Štuke so takoj nato začele napadati prve obrambne položaje v samem mestu; v noči iz 8. na 9. september pa so nemški bombniki prvič resno bombardirali mesto, kar je bila posledica Hitlerjeve direktive, da je Leningrad potrebno zravnati z zemljo. Nemci so Leningrad bombardirali večinoma samo ponoči, saj je bila obramba mesta zelo močna. Nasploh bi lahko rekli, da so bili zračni boji nad obkoljenim mestom zelo težki. Na nemški strani je za lovsko zaščito skrbel prekaljeni JG 54, II./JG 53 in III./JG 2; na sovjetski strani pa se je bojeval ravno tako zelo dober 7. IAK, v katerem sta bila znana asa Petr Brinko in Aleksej Antonenko. O silovitosti spopadov priča dejstvo, da so 11. septembra (ko so Nemci sprožili novo ofenzivo) sovjetski letalci opravili tudi do 11 bojnih poletov.

Nasploh je iniciativa v zraku počasi prehajala na sovjetsko stran. Jagdwaffe enostavno ni imela dovolj lovskih letal, da bi lahko spremljala bombnike in štuke v napadih na samo mesto in zraven še pokrila nebo nad fronto.

Še dodatne težave pa so Nemcem povzročale sovjetske vojaške ladje zasidrane v Kronštadu, ki so močno obstreljevale napadajoče čete. »Zaradi tega so štuke iz StG 2 dobile posebne 1000 kg bombe za prebijanje oklepa, ki so jih piloti s pridom uporabili 23. septembra, ko so praktično uničili bojno ladjo Marat, potopili pa manjši Minsk in rušilec Steregušiji ter podmornico M-74. Poleg tega so močno poškodovali še bojno ladjo Oktobrska revolucija ter rušilca Sili in Grozjašni« (Morozov 2004: 56, 57).

Nasploh je izredno močan sovjetski odpor prisilil Hitlerja, da je opustil načrte za osvojitve Leningrada in je poslal Panzergruppe 4 in Fliegerkorps VIII na pomoč armadni skupini Center pri napadu na Moskvo.

Tako je edini lovski polk na leningrajski fronti ostal JG 54, ki sam ni mogel zagotoviti lovske zaščite armadni skupini Sever. Zadnja letalska enota, ki je zapustila Leningrad je bila StG 2, ki je vse do zadnjega dne, kljub izredno močni protiletalski obrambi, fanatično napadala sovjetske vojaške ladje.

»Sovjetski letalci pa so za svoje uspehe plačali ogromno ceno, saj so do 30. septembra izgubili kar 2692 letal. To se je začelo poznati tudi na morali (kljub nenehnim okrepitvam) in tako so morali Sovjeti zamenjati kar 11 letalskih polkov, ki so branili nebo nad Leningradom« (Bergstrom 2000: 190).

4.10 Operacija Tajfun

Konec septembra 1941 je bila situacija v Sovjetski zvezi zelo kritična, Rdeča armada je utrpela strašne izgube in vse je kazalo, da si Sovjeti od porazov ne bodo več opomogli. Tako so Nemci končno sprožili napad na Moskvo; imenovan operacija Tajfun.

Za ta zadnji napad so Nemci spet zbrali ogromne sile; za zračno podporo naj bi skrbela Luftflotte 2, ki je bila spet v polni zasedbi - Fliegerkorps VIII se je vrnil iz Leningrada, prejela pa je še dodatne okrepitve iz Luftflotte 4. OKW je predvideval, da Sovjetska zveza ne bo preživela izgube prestolnice, saj Moskva ni pomenila le pomembnega industrijskega središča, ampak tudi središče vseh sovjetskih komunikacij, tako da je bilo to razmišljanje verjetno pravilno.

»Vendar pa stvari tudi za napadalce niso bile tako enostavne, sovjetska vojska je bila res v slabem (če ne kar katastrofalnem) stanju, vendar pa so tudi Nemci od 22. junija pretrpeli veliko večje izgube, kot so to pričakovali celo pesimisti. Luftflotte 2 je imela na začetku vojne pod svojim poveljstvom kar 1200 letal, konec septembra pa kljub okrepitvam le še 549« (Kulikov in Ledet 2001: 26).

Začetek ofenzive je ravno sovpadal z začetkom ruske jeseni, ki je znana po močnem deževju, ki ceste spremeni v blatne močvare. Nemci so se tega zavedali in so zato še dodatno pohiteli, kar pa je mnogim enotam preprečilo podrobnejše priprave na akcijo.

Operacija Tajfun se je začela s silovitimi napadi štuk in bombnikov na inštalacije Rdeče armade. To je bil spet Blietzkrieg kot v učbeniku, tanki so po suhih cestah zlahka prebijali sovjetsko obrambo, vsak resnejši odpor pa so uničile štuke. »Sovjetska fronta se je sesula in poveljniki so obupano prosili za okrepitve, še posebej v letalstvu, saj je imela Zahodna fronta konec septembra le še 373 letal. Stavka je na ogroženo območje takoj poslala 5 divizij DBA in veliko polkov iz 6. IAK/PVO, tako da so do 1. oktobra dvignili število letal na 863 (od tega 578 bombnikov in 285 lovcev).« (Bergstrom 2000: 193).

V teh temnih dneh pa so Sovjeti uvedli še eno neprijetno presenečenje za Nemce. V svoje letalske polke so uvedli nočne bombniške polke, ki so jih opremili s popolnoma zastarelimi šolskimi letali U-2 ali pa izvidniki R-5 in R-Z. Ta letala so ponoči stalno letala nad bojiščem in vznemirjala napadalce. Ti napadi niso povzročili veliko škode, so pa Nemce prikrajšali za spanje in še povečali občutek nelagodja v sovražnem okolju.

Že po nekaj dneh ofenzive so sovjetski letalci napredujoče čete napadali v nizkem letu v skupinah po 6 letal. Letališča Jagdwaffe so ostala preveč zadaj, da bi nemški piloti sploh lahko učinkovito posredovali. Nemci so se nekako ujeli v lastno past Blietzkriega.

Na sovjetski strani so se v tem času v večjem številu začeli pojavljati modernejši tipi letal, kot sta bila Il-2 in Pe-2, ki sta sovjetskim posadkam nudila precej boljše možnosti preživetja.

Kljub vsemu pa so bili Nemci v začetku oktobra na vrhuncu svojih uspehov in vse je kazalo, da je Sovjetska zveza izgubljena. Situacija pa se je podobno kot pri daljnem švedskem in francoskem vdoru nato spremenila, saj se je spremenilo vreme in nastopilo je deževje in z njim blatno obdobje; zloglasna rasputitsa.

Vendar pa vreme tedaj še ni bilo popolnoma sovjetski zaveznik in Rdeči armadi je po nekaj dneh oddiha spet grozila velikanska obkolitev. VVS je z okrepitvami z Daljnega vzhoda kot razbremenitev fronte napadel letališča Luftflotte 2, vendar posebnih uspehov zaradi slabe izurjenosti ni bilo.

12. oktobra so se na fronti pojavili novi ameriški lovci Curtiss P-40, ki so sovjetskih letalcev (podobno kot britanski Hurricane) niso navdušili. V 126. IAP-u, ki je prejel nove lovce, je morala celo padla. Res pa je, da je pri novem in še tujem tipu letala, močno popustila tudi logistika.

»13. oktobra se je sovjetska fronta popolnoma sesula in na bojišču je na sovjetski strani zavladal kaos. Celotno severno območje napada je bilo bojišče brez jasne frontne črte, kar so Nemci s pridom izkoristili in zajeli ogromno število sovjetskih vojakov. Wehrmachtu se je nato med 17. in 20. oktobrom posrečilo uničiti še južni krak in zajeti kar 673.000 novih sovjetskih ujetnikov« (Piekalkiewicz 1996: 524).

Namesto, da bi te obkolitve pomenile tudi končno zmago, pa so imele ravno obratni učinek in dejansko celo predstavljajo točko preobrata. Vreme je nato dokončno prešlo na sovjetsko stran in napredujoči Wehrmacht je praktično obtičal v blatu, vsako napredovanje je postalo počasno mučenje skozi blato in lahko rečemo, da je bila Moskva rešena dobesedno v zadnjem trenutku.

4.11 Dirka za sovjetsko industrijo

Čeprav se je glavna teža bojev jeseni 1941 spet preselila na centralno bojišče, pa so hudi boji potekali tudi na jugu. Armadna skupina jug se je po bitki za Kijev razdelila na tri glavne smeri prodora. Prva je bila poslana osvojiti polotok Krim, druga Rostov in tretja Harkov. Tudi tukaj je zelo pomembno vlogo igralo letalstvo, saj se je VVS-Jugozahodne fronte močno okrepil. Dobil je 1.RAG in 4. RAG iz Brijanske fronte, kar je pomenilo skoraj dvakratno povečanje števila razpoložljivih letal.

Na nemški strani je močno primanjkovalo lovskih letal, saj je bila večina lovskih skupin poslanih na centralni del bojišča, kot pomoč pri operaciji Tajfun, na jugu pa je ostala samo III./JG 52, ki pa je bila verjetno najboljša letalska enota v vsej vojni, tako da so sicer maloštevilni Messerschmitti Bf 109 sestreljevali ogromne količine sovjetskih letal.

Sovjeti so tedaj spoznali, da ne bodo mogli obraniti nobenega od treh ciljev, proti katerim je prodiral Wehrmacht, zato so se odločili, da bodo iz Harkova in Donecka preselili vso industrijo. Ker je bila večina cest v tem času le blatna močvara, je bila edina možnost za evakuacijo železnica. Ker Nemci niso mogli dovolj hitro prodreti pa blatnih cestah s kopenskimi silami, je glavna naloga, da bi preprečili preselitev, padla na Luftwaffe, natančneje na bombnike He 111 iz KG 55. Le-ti so leteli v prostih lovih na vlake, ki so jih uničevali s

50 kg, 250 kg in 500 kg bombami, za te akcije pa so jim še dodatno pritrdili dva 20 mm topa. KG 55 se je v teh napadih zelo izkazal, saj so uničili kar 222 vlakov. Kar pa ni bilo dovolj, sedaj je že prišla do izraza ruska sposobnost improviziranja in veliko večino prog so spet odprli že po nekaj urah.

Velika zaposlenost Luftwaffe z bombandiranjem železnic in industrije v Stalinu, je imela za posledico, da je VVS nadzoroval nebo nad fronto. Sovjetski lovci in jurišniki so stalno napadali nemške čete in jim prizadejali ogromne izgube, VVS je korak za korakom izboljševal svoj položaj.

Kljub vsemu odporu pa so Nemci 24. oktobra vkorakali v Harkov, vendar so vkorakali v industrijsko središče s praznimi tovarnami brez strojev, surovin in delavcev. Vse to je Sovjetom uspelo preseliti v rekordno hitrem času. Kot ilustracijo tega dosežka naj samo omenim dejstvo, da so Sovjeti iz Harkova in Donecka preselili kar 85% svoje letalske industrije. To je sigurno eden največjih podvigov v zgodovini vojskovanja in je zelo verjetno rešil Sovjetsko zvezo gotovega propada, kajti če bi Nemci zasegli te tovarne nedotaknjene, VVS v letu 1942 praktično ne bi imel skoraj nobenih novih letal. Tako je kampanija v Vzhodni Ukrajini, čeprav sta se obe strani bojevali z relativno majhnimi silami, ena najpomembnejših in odločilnih v vsej drugi svetovni vojni.

Od druge polovice septembra 1941 je bila Luftflotte 4 razpršena po celotni Ukrajini, kar se ni poznalo samo v okolici Harkova, ampak tudi na jugu pri Rostovu in Krimu.

Polotok Krim se zajeda v Črno morje in kdor kontrolira ta polotok, kontrolira celotno Črno morje. Na Krimu leži tudi Sevastopol, ki je bil v času druge svetovne vojne glavno oporišče sovjetske Črnomske mornarice. Iz oporišč v okolici Sevastopola so Sovjeti sprožili kar nekaj letalskih napadov na romunska naftna polja, na vse, kar je zadevalo preskrbo z nafto, pa je bil Hitler še posebno občutljiv.

In tako se je Wehrmacht podal v še eno osvajanje, za katerega ni imel več zadostnih sredstev, še posebno pri letalstvu, saj je imela Luftwaffe v tem sektorju le šibke sile, ki nikakor niso mogle pokriti velikega števila potencialnih ciljev.

Na drugi strani pa se je VVS, kljub hudim izgubam v preteklih mesecih, močno okrepil. Pomembno vlogo je igralo tudi letalstvo Črno-morske flote, ki je z akcijo Zvena

18. septembra uničilo most čez Dneper in s tem povzročilo resne probleme nemški preskrbi. Na novo imenovani poveljnik 11. armade, ki je bila zadolžena za osvojitvev Krima, general von Manstein je v svojih spominih izdanih po vojni zapisal, da je uničenje tega mostu imelo katastrofalne posledice za celotno vojno v letih 1941/2.

»Ko so nemške predhodnice že prodirale proti Perekpou (ožina, ki loči Krim od ostale celine), je imelo sovjetsko letalstvo na voljo 300 lovcev in 130 bombnikov iz 62 IAB/ČF in 62 BAB/ČF, medtem ko so imeli Nemci He 111 iz KG 27 ter lovce Bf 109E in F iz I.(J)LG 2 in I. in III./JG 27« (Morozov 2005: 10).

Zaradi težav pri napredovanju so nato kot okrepitve prispele še štuke iz StG 77, ki so jih potegnili iz kijevskega sektorja.

Nemško napredovanje ni bilo uspešno, saj so jim Sovjeti uspešno zaprli prodor čez ožino Perekop. Obe strani sta se zagrizeno bojevali in preživljali različne krize, ki sta jih večinoma reševali z letalstvom. Situacija se je spremenila šele, ko je Panzergruppe 1 iz smeri Kijeva napadla proti Rostovu. To je prisililo Sovjete, da so oslabili obrambo Perekopa z namenom, da bi rešili vseeno pomembnejši Rostov, ki velja za vrata na Kavkaz. To omogočilo 11. armadi napredovanje, vendar se skozi ožino še vedno niso mogli prebiti.

Ker je bil trenutno tudi za Nemce Rostov trenutno pomembnejši cilj, so tja poslali tudi večino lovcev iz I.(J)LG 2, II. in III./JG 77 ter bombnike iz KG 54. Tako jim je že 7. oktobra pri Azovskem morju uspelo uničiti sovjetsko 18. armado, pri čemer so zajeli novih 65.000 ujetnikov. Kljub vse močnejšim letalskim silam, ki so izvedle nekaj izredno močnih napadov na sovjetska letališča, pa se je nemški prodor proti Rostovu močno upočasnil predvsem zaradi slabega vremena.

Sovjeti so na ožini Perekop prvič v vojni skoncentrirali letalstvo na ozki točki in s tem Nemcem preprečil prodor. Situacija se ni spremenila do srede oktobra in Hitlerja je že resno skrbelo, tako da je na to območje poleg III./JG 77 kot okrepitve, poslal še II./JG 3 in III./JG 52. Z vsemi temi nemškimi lovskimi skupinami na nebu se je situacija v zraku bistveno spremenila. Agresivni nemški lovski piloti so v dveh dneh praktično uničili celoten sovjetski odpor v zraku. Morala na sovjetski strani se je sesula in to ne samo zato, ker so bili ubiti ali ranjeni najboljši letalci, temveč tudi zato, ker so kot okrepitve namesto modernih tipov letal (Jak-1, Pe-2) dobivali le še zastarele I-153, I-16 in SB. Vsa moderna letala so bila v tem težkem času namenjena izključno za obrambo Moskve.

Ko je sovjetski odpor v zraku popustil, se je teža Luftwaffinih napadov preselila na kopenske branilce Perekopa, ki novega pritiska niso zdržali, in sovjetska fronta se je 27. oktobra sesula. Celoten strateško pomembni polotok je tako v nekaj dneh padel v nemške roke, edino kar so Sovjeti še branili, je bilo pomembno pristanišče Sevastopol.

Na koncu bitke za Krim se je zgodila tudi ena največjih pomorskih tragedij v zgodovini, ko je Luftwaffe potopila ladjo Armenija, ki je na varno iz obleganega mesta vozila okoli 5.000 ljudi, od katerih jih je preživel le osem.

Zmagoviti nemški letalci pa so za svojo zmago spet plačali veliko ceno. Veliko večina letalskih enot je imela na koncu bitke v svoji sestavi le še po nekaj letal sposobnih za boj, saj so se tudi nemški letalci, kljub premoči, praktično bojevali do zadnjega.

Nemci so oktobra nadaljevali tudi prodor proti Rostovu, kjer pa sta bili obe strani popolnoma izčrpani. Sovjete je na začetku oktobra rešilo le dejstvo, da so Nemci napadali še na Krimu in enostavno niso imeli dovolj sil za resnejši prodor. Situacija je bila podobna tudi v zraku, nekoč mogočni Fliegerkorps V je imel sedaj v povprečju samo še 6 do 9 letal na skupino, ki bi normalno morala šteti malo čez 30 letal. Nič bolje se ni godilo VVS-ju Južne fronte, ki je imel v svoji sestavi le 130 letal.

Wehrmacht je tako začel novo ofenzivo proti Rostovu šele 5. novembra, ki pa se je po začetnih uspehih, h katerim je bistveno pripomogel prav Fliegerkorps V s svojima KG 54 in KG 55, hitro ustavila v blatu, ki ga je povzročilo jesensko deževje. Še enkrat je sovjetsko stran rešilo slabo vreme.

Tedaj pa se je zgodilo nekaj, kar je kmalu postalo stalnica za nemške letalce na vzhodni fronti; Fliegerkorps V je bil poslan v Belgijo, kjer je bil zadolžen za polaganje min v britanskih vodah. To je bil resen udarec za Luftwaffe na vzhodu, saj so s temi premestitvami močno zmanjšali njeno udarno moč, kar je imelo velike posledice za nadaljevanje celotne vojne na vzhodu kontinenta.

4.12 Neuspeh Barbarosse

Konec oktobra 1941 sta bili obe strani tudi na centralnem delu bojišča praktično na robu svojih moči. Armadna skupina center je obtičala v blatu, Luftflotte 2 pa je poleg izčrpanosti prizadel še odhod Fliegerkorpsa II, ki je moral oditi v Sredozemlje, s čimer so izgubili nič manj kot 5 bombniških, 2 lovski polki in 1 polk štuk. Poleg tega so premestili še KG 2, ki je odšla bombardirat Veliko Britanijo in I./JG 51, katero so poslali na pomoč JG 54 v bitki za Leningrad. Da bi bile stvari za nemško letalstvo še slabše, sta bila I. in III./JG 3 popolnoma izčrpana in so ju morali umakniti iz bojev. Luftwaffe je začela operacijo Tajfun z devetimi lovskimi polki, že sredi oktobra pa jih je imela le še pet (Bergstrom 2000: 231, 232).

Medtem pa so Sovjeti močno okrepili obrambo in so stalno dobivali okrepitve predvsem iz Daljnega Vzhoda.. General Žukov je tako praktično brez vmešavanja Luftwaffe okrepil obrambo okrog Moskve v izredno kratkem času.

Veliko prednost za VVS so predstavljala tudi urejena letališča, medtem ko je bila Luftwaffe prisiljena leteti z zasilnih letališč, ki so bila v tem času večinoma blatna močvirja.

Situacija je bila še posebno slaba v okolici Kalinina, kjer so Sovjeti izvedli močno protiofenzivo. Fliegerkorps VIII je tako na to območje poslal močne okrepitve, med katerimi se so najbolj izkazali starikavi HS 123 iz II.(S)/LG 2. Poveljnik te skupine stotnik Otto Wiess si je zaradi hrabrih napadov med pehoto pridobil vzdevek Lev Kalinina. Malo manj prijazen naziv pa so mu zaradi agresivnega in neusmiljenega vodenja enote nadeli njegovi piloti iz II.(S)/LG 2 – Mesar Weiss.

22. oktobra je Luftwaffe poskusila bombandirati Moskvo pri belem dnevu, vendar jim zaradi močne obrambe ni uspelo doseči sovjetske prestolnice. Kljub vsem težavam pa je bila Luftwaffe še vedno nevaren nasprotnik, še posebno Jagdwaffe, ki je še zmeraj pobiral velikanski smrtni davek med sovjetskimi letali.

Prvi sneg, ki je padel sredi novembra, so Nemci celo pozdravili, ker so po sedaj zamrznjenih cestah zmogli obnoviti ofenzivo. Nemški poveljniki so upali, da jim bo z zadnjimi ofenzivnimi močmi uspelo zasesti Moskvo.

Podobno se je zgodilo tudi na jugu, kjer je armadna skupina Jug nadaljevala z ofenzivo proti Rostovu, ki jim ga je uspelo osvojiti 21. novembra 1941.

Nasploh bi lahko rekli, da sta bila Wehrmacht in Luftwaffe sredi novembra 1941 na koncu svojih moči, medtem ko so Sovjeti stalno dovažali okrepitve predvsem iz Daljnega Vzhoda, kjer se niso več bali japonskega napada. Velika večina enot Luftwaffe je delovala samo še na okoli 30% - 40% svoje originalne moči; večina osebja pa je bila po petih mesecih bojev popolnoma izčrpana. Še dodatne težave pa so se začele 27. novembra, ko je temperatura padla na – 40 C. Luftwaffe je obstala v mrazu, cele vrste Messerschmittov, Junkersov in Heinklov so stale na nemških zasilnih letališčih, ker njihovi motorji v ekstremnem mrazu enostavno niso mogli delovati. To so takoj izkoristili sovjetski letalci, ki z mrazom niso imeli toliko težav in so silovito napadli Nemce. Tako je 65. ŠAP popolnoma ustavil 10. motorizirano divizijo, ki je kljub mrazu še vedno prodirala proti Moskvi. Podobno se je zgodilo tudi s 7. tankovsko divizijo, ki je prodirala nekoliko severneje. Vendar pa dobrih novic za sovjetsko stran s tem še ni bilo konec...

5. PRVA VOJNA ZIMA IN POMLAD 1942

5.1 Sovjetska protiofenziva

Naslednja dobra novica je prišla z juga, kjer je Rdeča armada osvobodila Rostov, kar je pomenilo prvi otipljiv uspeh v vojni z Nemčijo. Von Rundstedt je ukazal umik in s tem rešil 1. tankovsko armado, vendar to Hitlerja ni prepričalo in je starega feldmaršala odstavil.

VVS se v teh bojih ni tako izkazal kot pri Moskvi, saj so na jugu kot okrepitev dobivali le zastarela letala, ki pa jim je bila tudi tu močno oslABLJENA Luftwaffe še vedno zlahka kos.

Ravno zaradi tega so Nemci obdržali linijo na reki Mius, kamor so se po von Rundstedtovem ukazu umaknili (to je pomenilo umik za kakšnih 150 km).

Zadnji nemški prodor med operacijo Barbarossa se je zgodil 2. decembra, ko je 258. pehotna divizija prodrla do moskovskih predmestij, samo slabih 10 km od Kremlja. Sovjeti so seveda besno reagirali in Nemce po težkih bojih, ki so divjali tako na tleh kot v zraku, potisnili nazaj. Podobno se je dogajalo na celotnem centralnem delu bojišča, Wehrmacht se je v ledenem mrazu, pod težkimi sovjetskimi udarci, začel umikati. VVS je odigral pomembno vlogo, saj Luftwaffe praktično ni mogla vzleteti. Lovski bombniki, jurišniki in bombniki so stalno napadali umikajoče se Nemce in jim prizadejali ogromne izgube. Na nemški strani je zavladata panika in celotni armadni skupini Center je grozil razpad.

16. decembra je Hitler izdal svoj zloglasni ukaz in prepovedal kakršen koli nadaljnji umik, na območje bojev pa poslal močne letalske okrepitev, saj je bila Luftwaffe edina zvrst nemških oboroženih sil, ki je še imela poveljniško strukturo. Tako so v okolico Moskve poslali II./KG 54, celotno KG 100, I. in II./ZG 26 ter še štiri transportne KGrzbV s skoraj 100 Ju 52/3m. To je bil ukrep v zadnjih sekundah, vendar je deloval. Transportna letala so bistveno popravila oskrbo armade, bombniki in rušilci pa so pri znosnih – 13 C besno napadli napredujoče sovjetske sile. Fronta se je tako do novega leta nekako umirila, vendar pa sta bili operacija Barbarossa in njen zadnji del operacija Tajfun končani.

Na začetku januarja 1942 so imeli Nemci tako na centralnem delu bojišča skoncentrirani skoraj dve tretjini vsega letalstva, ki so ga imeli na vzhodi fronti. General von Richthofen, poveljnik Fliegerkorpsa VIII, je imel tako pod svojim poveljstvom naslednje enote:

»Lovci: Stab, II., III./JG 51, I. in II./JG 52.

Rušilci: II./ZG 1, I. in II./ZG 26.

Jurišniki: II.(S)/LG 2, 10.(S)/LG 2 – obe enoti so 13. januarja združili v SchG 1.

Bombniki: Stab, I., II./KG 3, Stab, II./KG 4, III./KG 26, II./KG 30, Stab, II., III./KG 53, 15. (Kroat)/KG 53, II., III./KG 76 in II./KG 100« (Bergstrom 2001: 39).

Ravnotežje, ki so ga Nemci ustvarili z okrepitevami decembra 1941, pa se je ustavilo že 4. januarja, ko je z – 40 C spet pritisnil arktični mraz. Vse okrepitve so tako ostale prikovane, nemški letalski motorji v takem mrazu preprosto niso hoteli vžgati in Luftwaffe je zmogla samo okoli 20% svoje normalne aktivnosti. Sovjetsko letalstvo pa je bilo na drugi strani na tak mraz navajeno, saj so imeli mnogo pripomočkov (grelcev), ki so omogočili zagon letalskih motorjev tudi pri tako ekstremno nizkih temperaturah. To pa je bila priložnost, ki jo sedaj veliko samozavestnejši sovjetski letalci niso izpustili iz rok.

»VVS je imel v tem času na voljo okoli 1000 letal zbranih v 6. IAK/PVO in VVS- Zahodna fronta in VVS- Kalininska fronta, ki sta imela skupaj 218 bombnikov (od tega 160 nočnih), 18 jurišnikov in 96 lovskih letal ter še 7 divizij DBA, ki so imele skupno še dodatnih 266 bombnikov« (Kulikov in Ledet 2001: 56, 57).

Zaradi tega je bila nemška kopenska vojska podvržena najhujšim letalskim napadom v vsem konfliktu. Da bi čim boljše izkoristili letala, so vsakemu letalu dodelili dvoje posadk. Podnevi so Nemce napadali večinoma lovci (v vlogi lovskih bombnikov), jurišniki in moderni bombniki Pe-2, ponoči pa so proti istim tarčam poleteli še zastarejši bombniki. Tako se je preskrba Wehrmachta praktično ustavila. Delovalo je le še okoli 15% tovornjakov, zato so morali večino materiala prepeljati s konjskimi vpregami, kar pa se je pri – 40 C in med stalnimi napadi iz zraka izkazalo za nemogoče.

Adolf Hitler je spet dobival dnevne napade besa, odstavljaj je generale, norel nad boljšo moralo slovanskih podljudi, vendar ni vse skupaj nič pomagalo. Sovjeti so izvajali močan pritisk in Nemci so se morali spet začeti umakniti.

Luftwaffe je sicer iznašla orožje proti mrazu – nekakšne alarmne škatle (hiše) v katere so zaprli letala, vendar pa to sedaj ni več pomagalo. Sovjetski napadi, mraz, slaba preskrba, primitivna letališča - vse to je povzročilo, da je bila velika večina nemških letal nesposobnih za letenje. Kriza je bila celo tako huda, da so nemalokrat v strelske jarke poslali izurjene letalce in letalsko osebje, kjer jih je sovjetska pehota večinoma zlahka pobila.

Konec januarja so Nemci počasi le izšli iz krize, vedno več so namreč uporabljali alarmne škatle in iznašli so še nekaj drugih metod proti mrazu. Na centralni del bojišča so pripeljali spet nove okrepitve. Namesto popolnoma izmučenih II./KG 3 in 15.(Kroat)/KG 3, ki sta uporabljali še Do 17Z, so prišle na bojišče II./KG 54, I./KG 77 ter III./StG 2.

Situacija v zraku se je februarja 1942 tako začela spreminjati, Nemci so bili vedno močnejši, Sovjeti pa zaradi hitrega napredovanja niso imeli več možnosti leteti z urejenih letališč in so se na zasilnih letališčih začeli srečevati z enakimi težavami kot pred njimi Luftwaffe. Posebno velike izgube so Rdeči armadi povzročali rušilci. Ceste so bile tedaj večinoma v sneg izkopani jarki, kjer ni bilo pred napadi iz zraka nobenega pobega. Tako so se celi bataljoni sovjetske pehote znašli v teh smrtnih pasteh, kjer so jih močno oboroženi Bf 110 kosili v stotinah. Sestreljene pilote Bf 110 so besni sovjetski vojaki na mestu ustrelili.

5.2 Leningrajska zima

Nemci so že od septembra oblegali Leningrad, mesta samega pa zaradi šibkih sil niso mogli zavzeti. Po sovjetskem protinapadu pri Tikvinu so propadli tudi nemško-finski načrti o združitvi obeh front. Nemci so Sovjetom presekali vse kopenske povezave z mestom, niso pa mogli preprečiti oskrbovanja mesta prek Ladoškega jezera. Ta oskrba je sprva potekala z ladjami ter po zraku in čeprav je preprečila kapitulacijo mesta, ni mogla preprečiti strahotne lakote med prebivalci, ki so množično umirali, po nekaterih podatkih naj bi jih v prvi vojni zimi umrlo okoli milijon.

Vojaška situacija na severnem delu bojišča je bila povsem drugačna kot v okolici Moskve, tukaj sta obe strani imeli le omejene sile, tudi letalske. VVS-Severno-zahodne fronte tako kar tri mesece ni dobil nobenih okrepitev in tudi večina letal je bila zastarelih, prevladovali so I-153, I-16, U-2, R-5 in R-Z. Branitelji Leningrada pa so uživali dve prednosti, prva je bila veriga desetih radarjev RUS-2, ki so bistveno pripomogli k učinkovitosti obrambe, druga pa izredno močno protiletalsko topništvo. Nemški bombniki zaradi tega niso bili sposobni redno bombardirati mesta.

Armadno skupino Sever je konec leta 1941 podpirala le Luftflotte 1, ki je bila sestavljena samo iz Fliegerkorpsa I in je imela le okoli 115 letal, vendar pa so ta letala imela na voljo odlična letališča pri Siverskaji in Krasnogvardejsku, tako da niso imeli takih problemov z mrazom, kot njihovi kolegi v okolici Moskve. Letalci, ki so bili nastanjeni v Krasnogvardejsku, so imeli sploh srečo, saj so stanovali kar v bivši carski palači!

Celotna lovska zaščita je tako padla na rame JG 54, ki pa so zlahka krotili zastarela in ne ravno številna sovjetska letala.

Po veliki sovjetski zmagi pri Moskvi je sedaj navdušeni Stalin, ki je na svojo paniko pred šestimi meseci že povsem pozabil, ukazal splošni protinapad na celotni fronti, čeprav so mu generali svetovali le napad na centralnem delu bojišča.

Tako so 7. januarja šibke sovjetske sile tudi na severu prešle v napad, ki so ga Nemci severno od jezera Ilmen zlahka ustavili, situacija pa je bila drugačna južno od omenjenega jezera, kjer je Severo-zahodna fronta napredovala proti reki Volkov in resno ogrožala nemško povezavo med Čudovim in Novgorodom. Hitler je še enkrat več besnel in odstavil von Leeba. Situacija je bila najbolj kritična pri Kholmju in Demjansku, ki so ju Nemci sicer obranili, vendar sta bili obe mesti obkoljeni. Edino oskrbovanje obkoljenih garnizij je bilo možno po zraku in Luftwaffe se je lotila naloge. Sprva so imeli na voljo le 75 transportnih Ju 52/3m, ki so se jim kmalu pridružili še He 111 iz I./KG 4, ki so vlekli jadralna letala DFS 230 in Go 242. Za lovsko zaščito so namenili 9./JG 54 in I./JG 51.

Januarja je zamrznilo Ladoško jezero in Sovjeti so preko njega naredili Ledeno cesto, preko katere so v mesto sedaj veliko lažje dovažali preskrbo in evakuirali civiliste.

10. januarja so Nemci v bojih prvič uporabili Ju 87D, kar je pomenilo veliko navdušenje za posadke iz I./StG 2. Nove štuke so takoj uporabili kot t.i. gasilske brigade, ki so napadale cilje severno in južno od jezera Ilmen, kjerkoli je bila pač trenutno hujša kriza.

Luftwaffe je res učinkovito posegala v boje in bistveno pripomogla k zaustavitvi sovjetske ofenzive do konca februarja 1942. VVS na drugi strani zaradi zastarelih letal in slabo izurjenih novincev ni mogel storiti kaj dosti, saj so bili veterani iz JG 54 enostavno premočan nasprotnik. Sovjetsko letalstvo je sicer opravilo veliko bojnih poletov, ki pa so se vsi končali z velikimi izgubami in le malo uspehi.

Strateško gledano sovjetska ofenziva ni uspela, saj ni končala nemškega obleganja Leningrada, je pa pomenila veliko olajšanje pri preskrbovanju obkoljenega mesta. Luftwaffe je bila prisiljena preusmeriti svoje sile v gašenje kriz v okolici jezera Ilmen in zaradi majhnega števila letal ni zmogla še resneje motiti prometa po sovjetski Ledeni cesti, kar je rešilo življenje neštetim civilistom, ki so tako lahko ušli lakoti, smrti in uničenju v mučenem mestu.

5.3 Zapleti na jugu

Ker se je armadna skupina Jug umaknila na nove položaje, je ruska zima in sovjetska ofenziva nista tako prizadeli kot armadno skupino Center, kjer ni veliko manjkalo, da se ni fronta sesula. Feldmaršal von Reichenau, ki je nasledil odstavljenega von Rundsteda, je tako lahko zadržal fronto, ki je potekala od Kurska, kjer se je stikala z armadno skupino Center, do obal Azovskega morja. Nemci so imeli na tem območju le Fliegerkorps IV, ki je imel okoli 310 letal. Edina pomoč, na katero so lahko računali, je bila majhna skupina italijanskih letalcev, ki pa zaradi kroničnega pomanjkanja goriva praktično niso mogli leteti.

Situacija se je tudi na jugu zapletla, ko je 12. januarja von Reichenau-a zadela kap in je umrl. Njegov naslednik von Block pa še ni niti dobro prevzel poveljevanja armadni skupini, ko so Sovjeti 18. januarja že začeli z novo ofenzivo, s katero so svoje nasprotnike popolnoma presenetili. Sprva so imeli Sovjeti kar nekaj uspehov in so v nemških linijah odprli 75 km vrzel. Čeprav je VVS naredil vse, da bi preprečil nemški umik, pa na jugu sovjetsko letalstvo enostavno ni bilo zadosti močno in iniciativa v zraku je kmalu prešla na nemško stran. Situacija na sovjetski strani je bila celo tako slaba, da so morali zastareli dvokrilni bombniki R-5 in R-Z opravljati dnevne polete, kar je imelo za posledico katastrofalne izgube.

Situacija pa ni bila rožnata tudi na nemški strani, neprestani boji od junija 1941, ruska zima, slaba preskrba in spoznanje, da bo vojna še zelo dolga, so vse dejavniki, ki so prispevali k občutnemu padcu morale med pripadniki Fliegerkorpsa IV; tako da je bila velika sreča, da se je konec februarja 1942 sovjetska ofenziva končala in je nastopilo obdobje slabega zimskega vremena. Le tako so lahko nemški vojaki in letalci prišli do nekaj dni prepotrebnega počitka.

Stanje v Luftwaffe je bilo v tem času tako slabo, da so se začele pojavljati prve dezertacije na sovražno stran, kar je sovjetska propaganda s pridom izkoristila.

Treba pa je poudariti, da vsi ti zapleti na nemški strani le niso drastično zmanjšali udarne moči Luftwaffe, ki je še vedno mesarila med sovjetskimi letali in kopensko vojsko, tako da je bila situacija na sovjetski strani še veliko težja.

Sovjeti pa so se izkazali za psihološko močnejše vojake in so vse tegobe krvave vojne nekako lažje in bolje prenašali, saj so se zavedali, da bi poraz proti nacistom pomenil smrt ali suženjstvo zanje in za njihove družine. Občutke, ki so obhajali te ljudi, je najbolje opisal Kiril A. Evstigenev, ki je dejal, da jih je v težkih bojih motivirala groza. Groza, ne pred tem, da bi umrli, ampak groza pred tem, da fašistov v njihovem pohodu ne bi ustavili!

Nemci so konec novembra 1941 zavzeli celoten polotok Krim, niso pa mogli zavzeti glavnega pristanišča sovjetske Črno-morske mornarice Sevastopola. Letalski boji, ki so potekali nad obleganim mestom, so bili veliko hujši in težji kot tisti, ki so potekali v Ukrajini. Situacija pa se je še dodatno zapletla 29. decembra, ko so se Sovjeti izkrcali na vzhodni obali Krima pri Kerču. Temu je sledilo še izkrcanje pri Jevpatoriji 5. januarja 1942, kar je prisililo feldmaršala von Mansteina, da je prekinil obleganje Sevastopola in se povsem posvetil obrambi vzhodne obale. Ker so zaradi mraza ožine pri Kerču zamrznile, so Sovjeti lahko na območje bojev poslali ogromne količine ljudi in materiala. »V dneh od 28. decembra do 1. januarja in kasneje še od 20. januarja do 11. februarja, ko je bila odprta južna ledena cesta, so tako na Krim prepeljali: 96.618 vojakov, 23.903 konjev, 6.513 tovornjakov in na stotine topov« (Hayward 1998: 34).

Goring je na Krim poslal generala von Greima, ki naj bi organiziral Sonderstab Krim, da bi lahko bolje izkoristili šibke in slabo preskrbljene enote Luftwaffe, ki so delovale na tem področju.

Sonderstab Krim je imel pod svojim poveljstvom naslednje enote:

»Lovci: Stab, III./JG 77.

Bombniki strmoglavci: II., III./StG 77.

Bombniki: III./KG 27, III./KG 51, in novo prispelo I./KG 100.

Izvidniki: 4./(F) 122, poleg izvidniških letal iz Fliegerfuhrer Sud, ki je bil sestavljen iz vodnih letal Ar-196 in B&V 138« (Hayward 1998: 36).

Nemci so začeli svoj protinapad na sovjetsko mostišče 15. januarja, ko so štuke iz III./StG 77 napadle koncentracije čet in topniške položaje v okolici Kerča. Sovjeti so takoj poklicali na pomoč bombnike iz polotoka Taman na drugi strani ožine. Tako so imela sovjetska letala do mostišča kar dolgo pot, še posebno lovci, ki so nad Kerčom lahko ostali le krajši čas.

Nemška ofenziva pa je bila zelo kratka, saj so Sovjeti 18. januarja začeli že omenjeno ofenzivo v Ukrajini in večina letalskih enot je bila prestavljena na to bojišče. Luftwaffe je tako razpustila Sonderstab Krim in ostale enote so prišle nazaj pod poveljstvo Fliegerfuhrer Sud. Von Manstein je kmalu spredel, da s tako šibkimi silami ne bo mogel ponovno zavzeti Krima in je zato ofenzivo prekinil. Sovjeti so tako dosegli še eden uspeh v boju proti nacistični Nemčiji, ki je imel glede na prihodnje dogodke veliko večji pomen, kot mu ga danes pripisuje zgodovina.

5.4 Zastoj na severu

Februarja 1942 je bila sovjetska zimska ofenziva končana na celotni fronti, glavni krivec za to pa je bil sovjetski diktator Stalin, ki je ukazal ofenzivo na celotnem bojišču.

Najbolj nevaren prodor je Sovjetom uspel na stiku med armadno skupino Center in armadno skupino Jug.

»Na severni del so Nemci pripeljali močne letalske okrepitve: bombnike Ju 88 iz I./KG, He 111 iz II./KG 4, II./KG 27 in Ju 87 iz III./StG 2« (Bergstrom 2001: 85). Vsa ta letala so napadala predvsem sovjetske preskrbovalne linije in s tem povsem uničila sovjetsko napredovanje. Medtem je polkovnik Fritz Morzik dobil nalogo izboljšati organizacijo že omenjenega letalskega oskrbovanja obkoljenih nemških čet v Demjansku in Kholmu. Tu je Sovjetom uspel globok prodor v nemško zaledje, le omenjenih mest niso mogli zavzeti. Ker sta bila tako Demjansk kot Kholm pomembni izhodišči za napad na Moskvo, je bilo nujno, da obe garniziji, ki sta šteli okoli 25.000 mož, zdržita do pomladi. Polkovnik Moritz, ki bo leto kasneje vodil tudi preskrbovalno operacijo pri Stalingradu, je dobil za to nalogo še okoli 220 transportnih letal. Največ je bilo klasičnih Ju 52/3m, nekaj transportnih skupin pa je bilo opremljenih še z Ju 86. Za prevoz so pri Luftwaffe zasegli še nekaj civilnih Ju 90 in FW 200, ki so jih vzeli Lufthansi.

Sprva Luftwaffe pri zračnem mostu ni imela skoraj nobenih izgub, saj Sovjeti obkoljenima nemškima garnizijama sprva niso posvečali velike pozornosti, ker so pričakovali, da bosta padli v nekaj dneh. To se ni zgodilo in zato so sredi februarja začeli resneje ovirati nemški letalski most. Že po nekaj dneh so bili Nemci prisiljeni opustiti letalsko oskrbovanje Kholma, ki je imel le majhno letališče in s tem zelo kratko pristajalno stezo, tako da so sovjetski lovci in bombniki zlahka uničili veliko večino okornih transportnih letal. Stvari so za Luftwaffe postale precej težje tudi pri Demjansku, saj je VVS-ju tudi tu uspelo sestreliti ali uničiti na tleh veliko dragocenih Ju 52/3m. Lovski piloti iz III./JG 3, ki so bili zadolženi za obrambo transportnih letal, so že kmalu poročali, da svoje naloge ne bodo mogli opraviti. Letališče v Demjansku je tako kmalu postalo posuto z zgorelimi ostanki uničenih transportnih letal.

»Sredi marca 1942 se je težišče bojev preselilo v okolico jezera Ilmen, kjer so Sovjeti zbrali močne letalske sile, ki sta jim poveljevala izredno sposobna generala Novikov in Golovanov. Pod svojim poveljstvom sta imela tako: 92. IAP, 160. IAP, 293. IAP, 484. IAP, 175. ŠAP, 565. ŠAP, 35. BBAP, 771. BAP IN 4. GIAP/KBF« (Bergstrom 2001: 89). Pod njunim vodstvom so te enote prvič uporabljale taktiko koncentriranja ad hoc enot na določenem območju, ki jo je Luftwaffe uporabljala že od začetka vojne. To je privedlo do najhujših

letalskih spopadov v celotni vojni, Sovjeti niso bili več samo lahek plen za Jagdwaffe, ampak so tudi velikokrat udarili nazaj.

Že prvi teden aprila je moral polkovnik Morzik spremeniti taktiko pri oskrbovanju obkoljenih čet v Demjansku, saj so Ju 52/3m pri posamičnih preletih 2 do 3 letal utrpeli prevelike izgube. Transportna letala so sedaj letela v velikih jatah, z močno lovsko zaščito, kar je izgube močno zmanjšalo.

8. aprila so Nemci sprožili novo ofenzivo z namenom, da bi povezali Demjansk in Kholm z ostalo fronto. Napredek pa je bil zaradi spomladanske odjuge le počasen in šele 20. aprila so si uspeli izboriti koridor do Demjanska, ki pa je bil tako ozek, da je bil pod stalnim sovjetskim topniškim obstreljevanjem, tako da je morala Luftwaffe še vedno oskrbovati mesto po zraku, kar je trajalo do 20. maja, ko so večino transportnih enot preselili na druga bojišča. Demjansk so od tedaj do oktobra 1942 oskrbovale le še tri transportne skupine. Do Kholma pa so se Nemci prebili šele zgodaj maja 1942!

»Luftwaffe je v Demjansk prepeljala 24.303 ton opreme, evakuirala pa 15.446 vojakov, pri tem je izgubila 265 transportnih letal in izgubila 387 letalcev. VVS- Severno-zahodne fronte je izgubil 408 letal, od tega 234 lovskih« (Bergstrom 2001: 98).

Zračni most pri Demjansku in Kholmu nedvomno predstavlja zmago in uspeh za Luftwaffe, ki jo lahko primerjamo z invazijama na Norveško in Kreta. Res pa je, da je Luftwaffe je med zračnim mostom pri Demjansku in Kholmu delovala z dobrih letališč, ki so preko Baltskih držav imeli direktno zvezo z Raichom, kar je samo operacijo močno olajšalo. Kljub uspehu pa se je že jasno kazalo dejstvo, da Luftwaffe nima zadosti transportnih letal. Po mojem mnenju je bilo ravno pomanjkanje transportnih letal in tudi zastarelost glavnega transportnega tipa Ju 52/3m, ena glavnih slabosti Luftwaffe, saj so veliko bitk in kampanij Nemci izgubili ravno zaradi slabe logistike.

Luftflotte 1 je imela poleg bojev za Demjansk na skrbi še eno zelo težko tarčo – vojne ladje Baltiške mornarice zasidrane v ustju reke Neve. Nemški general štab je verjel, da te ladje predstavljajo resno grožnjo pomorski povezavi med Nemčijo in Finsko, čeprav Sovjeti niso nikoli imeli takšnih načrtov. Svoje ladje so raje uporabljali za obstreljevanje nemških čet, ki so oblegale Leningrad in med katerimi so težki ladijski topovi zahtevali visok krvni davek. Zaradi tega je Luftflotte 1. aprila 1942 dobila nalogo, naj te ladje uniči. Prvi napad se je zgodil 4. aprila, ko je več kot 100 letal iz KG 1, KG 4, StG 2 in JG 54 vzletelo v napad na sovjetske ladje. Vendar se je spet pokazalo, da je leningrajska protizračna obramba enostavno premočna za nemške letalce. Velika večina bomb je padla prekratko in le ena je zadela

križarko Kirov. Nemci so svoje napade ponovili še štirikrat, vendar v nobenem niso povzročili skoraj nobene škode, flak je bil enostavno premočan. Nemci so se morali sprijazniti z dejstvom, da bodo sovjetske vojne ladje streljale po njihovih četah, ki so oblegale Leningrad, in da bodo ladje še naprej predstavljale nevarnost za ladje na Baltiku, zaradi česar so v morje pred Leningradom položili ogromen minski pas.

Največjo pomoč pa so Nemcem in Fincem nudili Švedci, ko so jim dovolili ladijski promet po švedskih teritorialnih vodah, česar pa sovjetske podmornice in torpedna letala niso spoštovala; tako da je prišlo do več hudih bojov tudi med mornaricama in letalstvom Švedske in Sovjetske zveze.

5.5 Pomlad na moskovski in južni fronti

Marca 1942 j postalo jasno, da je sovjetska zimska ofenziva končana, Fliegerkorps VIII je tako svojo pozornost z direktne podpore fronti preusmeril na sovjetske komunikacije in letališča. Podobno so storili tudi v VVS-ju in meseca marec in april sta bila na vzhodu v znamenju napadov na letališča, pri čemer so Sovjeti uporabljali vse več modernih jurišnikov Il-2, ki so »Luftwaffe povzročali veliko večje izgube kot nočni napadi z zastarelimi bombniki. 5. marca so tako Il-2 iz 6. GŠAP na letališču Rževo uničili vsa letala iz 2.(F)/11 in še dva iz 3.(H)/21« (Bergstrom 2001: 107).

S prihodom pomladi se je začelo novo blatno obdobje in zračni boji so nekoliko izgubili na intenzivnosti, saj so letala (predvsem lovska) iz prednjih, zasilnih frontnih letališč lahko vzletela le zgodaj zjutraj, ko so bila tla še zamrznjena, podnevi pa je bilo vzleteti z letalom prav samomorilsko, saj so se prednja letališča spremenila v blatne ribnike. Nesreče pri vzletih so postale stalnica na obeh straneh, ki sta izgubili kar nekaj letal in letalcev pri ponesrečenih poizkusih vzletov in pristankov. Aprila se je situacija še poslabšala, ker so vzleti zaradi toplejšega vremena postali nemogoči še zgodaj zjutraj.

To je obema stranema močno koristilo, saj so bili tako Sovjeti kot Nemci na koncu svojih moči in so tako oboji lahko poslali večino letalskih enot na več kot zaslužen počitek.

Kljub vsemu pa tudi rasputitsa ni mogla popolnoma ustaviti bojov, armadna skupina Center se še ni opomogla od šoka sovjetske zimske ofenzive, od katere je ostalo še veliko žepov obkoljenih sovjetskih čet, ki so predstavljali stalno nevarnost za nemško preskrbo in zaledje. Največji tak žep je bil južno od Smolenska, ki ga je VVS ponoči stalno oskrboval po zraku z zastarelimi U-2, R-5, R-Z, saj so ta majhna dvokrilna letala lahko pristala tudi na blatnih

travnikih. Težje kose preskrbe pa so obkoljenim četam s padali odmetavali s težjimi transportnimi letali PS-84 in TB-3, ki na zasilnih letališčih niso mogli pristajati.

Uničenje teh žepov je marca in aprila 1942 postalo glavna skrb armadne skupine Center, ki je nalogo sicer počasi, a zanesljivo opravila do začetka junija. Nasploh so se letalski boji spet zaostriili šele konec maja, ko se je vreme končno popravilo.

V Ukrajini je pomlad leta 1942 minila dokaj mirno, saj so boji na tleh praktično ponehali. Do hujših spopadov je prihajalo le v zraku, kjer so sovjetski letalci končno dobili tudi modernejša letala. V VVS-ju so bili posebno navdušeni nad novimi lovci Jak-1, s katerimi so se končno lahko enakovredno kosali z osovraženimi Messerschmitti.

Velika večina bojev se je odvijala na nebu nad fronto, so pa Nemci aprila izvedli tudi nekaj strateških napadov na sovjetsko industrijo v Voronežu in Stalingradu.

V tem času pa je prišlo tudi do pomembnih sprememb v sami organizaciji VVS-ja. Sprva so spremenili strukturo daljinskemu bombniškemu letalstvu (DBA), ki se je sedaj preimenovalo v ADD – v prevodu v Daljinsko letalstvo in je opravljalo večinoma enake naloge kot prej, kar je bilo glede na situacijo na bojišču pametno. Spremenila pa se je vloga strateškega letalstva, ki je sedaj postalo veliko bolj samostojno in ni več posegalo v boje na fronti, ampak se je bolj preusmerilo v napade na nemško zaledje. Druga sprememba je doletela tudi strukturo VVS-ja, ki je še vedno vztrajala pri togem sistemu, ko je bilo letalstvo dodeljeno določeni fronti. Njihovi poveljniki so ljubosumno držali letalske enote, tudi če jih niso tako nujno potrebovali kot drugi sektorji fronte.

To se je maja 1942 spremenilo z ustanovitvijo VA – Zračnih armad, ki so bile v svoji strukturi veliko bolj fleksibilne, saj so po potrebi letalske polke lahko premeščale med armadami, odvisno od potreb posamezne fronte oz. letalske armade, ki je bila dodeljena fronti.

Frontno letalstvo se je pretvorilo v naslednje Zračne armade:

- »1. VA iz VVS-Zahodne fronte,
2. VA iz VVS-Brijanske fronte,
3. VA iz VVS-Kalininške fronte,
4. VA iz VVS-Južne fronte,
5. VA iz VVS-Severno Kavkaške fronte,
6. VA iz VVS-Severno-zahodne fronte,
8. VA iz VVS-Jugo-zahodne fronte« (Morgan 1997: 86, 87).

Velik napredek se je zgodil na taktičnem področju, kjer so prevzeli nemško taktiko dveh in štirih letal (Rotte in Schwarm), namesto formacij treh letal (Vic in Kette), ki sta se v VVS-ju obdržali še iz prve svetovne vojne in sta bili za bojevanje v drugi svetovni vojni popolnoma neprimerni. Veliko zaslug za te spremembe je imel Alexandr Pokriškin, ki je imel toliko poguma, da je tudi jeseni 1941 kritiziral strukturo in taktiko VVS-ja.

Vse te spremembe so bile zelo pomembne in so bistveno popravile delovanje sovjetskega letalstva, niso pa mogle spremeniti dejstva, da je bilo urjenje še zmeraj preslabo in tako so nemški veterani iz Jagdwaffe še vedno dokaj lahko zmagovali proti sovjetskim, slabo izurjenim novincem, ki so na vojaškem letalu večinoma imeli le 8 ur letenja.

5.6 Luftwaffine zmage na jugu

Februarja 1942 so sovjetske sile začele ofenzivo na Krimu, s katero so želeli osvoboditi celoten polotok, vendar je bila ugodna priložnost s konca januarja že zamujena. V tem času so sicer uspeli zgraditi nekaj letališč in nanje spraviti 4 do 5 letalskih polkov. To je bilo največ, kar so na omejenem prostoru majhnega polotoka Kerč lahko storili. Velika večina letal je morala tako na bojišče še zmerom leteti prek ustja Azovskega morja; iz letališč na Tamanu. V tem času pa niso mirovali niti pri Luftwaffe, saj so na Krim pripeljali II./KG 26, ki je bila opremljena s torpednimi He 111, kar je močno ogrozilo sovjetsko mornarico, ki se je morala posledično iz bojov na Kerču v večji meri umakniti.

Sovjetska ofenziva je sprva zaradi slabega vremena potekala uspešno in sovjetske sile so na severnem delu fronte napredovale za kakšnih 10 km. Ko pa se je vreme popravilo, in so nemški letalci lahko vzleteli, so se stvari hitro spremenile, saj so posebno piloti štuk iz III./StG 77 sovjetskim kopenskim četam prizadejali ogromne izgube in sovjetski napad se je počasi ustavil.

Ker je bil Stalin s takim razvojem dogodkov izredno nezadovoljen, je po krajšem premoru in prejetih okrepitvah sovjetska Krimsko fronta 18. marca spet prešla v napad. Da bi okrepil nemško obrambo, je tako poveljnik Luftflotte 4, Alexander von Lohr, premestil elemente StG 77 in KG 51 iz Ukrajine na Krim.

Nemški bombniki so takoj začeli napadati sovjetski pristanišči Tuapse na obalah Kavkaza, od koder so Sovjeti oskrbovali Krimsko fronto in samo pristanišče na Kerču, ki so ga popolnoma uničili. Vse to je bistveno prispevalo k temu, da je sovjetski napad spet obtičal na mestu. Zatišje se je nato vleklo skozi cel mesec april, ki pa ga je bolje izkoristila Luftwaffe, saj je

sovjetskemu letalstvu v tem relativno mirnem mesecu prizadejala ogromne izgube, tako da je bil VVS na začetku maja, ko so se boji spet okrepili, že popolnoma izčrpan.

Sovjeti tudi niso opazili ogromnega kopičenja sil Luftwaffe, ki je na Krim pripeljala:

»*Bombniki*: KG 51, KG 55, KG 76, KG 100 in torpedne bombnike iz II./KG 26.

Bombniki strmoglavci: StG 77.

Lovci: I./JG 3, II., III., 15.(Kroat)/JG 52, I., II./JG 77.

Jurišniki: SchG 1« (Bergstrom 2001: 153).

SchG 1 je v bojih prvič uporabil novo nemško jurišno letalo Hs 129, ki se je v bojih dobro izkazalo, le zaplenjeni francoski motorji Gnome-Rhone niso najbolje delovali v prašnem zraku ruskih letališč.

Sovjetsko letalstvo je bilo po krvavih bojih aprila že močno izčrpano, da bi bile stvari še slabše, pa je bila večina polkov opremljenih z zastarelimi letali. Večina jurišnih polkov je bila oborožena z zastarelimi I-153, kar je pri velikem številu nemških lovcev pomenilo skoraj gotovo smrt za nesrečne letalce, ki so morali z njimi leteti.

Scena je bila tako pripravljena za nov pokol VVS-ja. Luftwaffe je v celoti nadzorovala nebo nad Kerčom in vsi poizkusi, da bi stvari spremenili, so se za Sovjete končali katastrofalno. »Bitka se je končala 20. maja, ko se čete Wehrmachta zasedle celoten polotok. Vse območje Kerča je bilo posejano z uničenimi tanki, topovi, tovornjaki ter trupli sovjetskih branilcev; prizori so bili tako grozljivi, da so pretresli celo utrjene nemške vojake in njihove poveljnike. VVS je v bojih za vzhodni del Krima izgubil 323 letal, celotne izgube Rdeče armade pa so znašale okoli 170.000 vojakov, 1.333 topov ter 258 tankov« (Hayward 1998: 85).

Veliko teh izgub je branilec prizadejala Luftwaffe, ki je s svojimi skoncentriranimi napadi na relativno majhnem polotoku Kerču pokazala, da je kljub zimskim porazom še vedno nevaren nasprotnik. Tako je v sovjetskih rokah na Krimu ostal edino še Sevastopol, na katerega se je ponovno preusmerila pozornost Wehrmachta.

Medtem, ko je nemški bojni stroj uničeval Rdečo armado na Krimu, je maršal Timošenko začel svojo dolgo načrtovano ofenzivo v Ukrajini. Po začetnih napadih na nemška letališča, ki pa niso prinesli nobenih uspehov, se je glavna ofenziva začela 12. maja z napadom v okolici Harkova. Luftwaffe je imela na tem področju le šibke sile, kar je sovjetsko letalstvo dobro izkoristilo in že od samega začetka operacije prevzelo pobudo v zraku, ki pa je temeljila le na kvalitativni premoči. »Velika večina letal, ki so jih Sovjeti poslali v boj v okolici Harkova, je

bila namreč zastarela, pilotirali pa so jih slabo izurjeni letalci. Luftwaffe je zato s Krima hitro potegnila III./JG 52 in kasneje, ko je Kerč padel, še StG 2, KG 51, KG 55, I./KG 76 in I./KG 77« (Bergstrom 2001: 164).

Vse te okrepitve so bistveno okrepile nemški odpor in sovjetska ofenziva se je 15. maja ustavila. Že 17. maja pa je Wehrmacht prešel v protiofenzivo in sovjetska Jugo-zahodna fronta se je sedaj morala boriti za preživetje. Zaradi vse slabša situacije je Stavka odredila, da mora ogroženi fronti pomagati tudi 2.VA, ki je bila drugače zadolžena za zračno podporo Brijanske fronte. Tu je prvič prišla do izraza nova fleksibilnejša sovjetska struktura, ki pa se je zaradi slabe koordinacije končala katastrofalno. 2. VA je Jugo-zahodni fronti pomagala večinoma s svojimi bombniki, ki pa jim lovci iz VVS – Jugo-zahodne fronte niso nudili zaščite, zaradi česar so nemški piloti sestrelili veliko najmodernejših bombnikov Pe-2. »Luftwaffe je bila spet zelo uspešna in je bistveno pripomogla k temu, da se je bitka 28. maja končala s še eno veliko nemško zmago, ko je v nemško ujetništvo odšlo novih 200.000 vojakov, uničenih pa je bilo še 1200 tankov in 500 letal« (Pape 1975: 330).

Takoj po zavzetju Kerča se je Wehrmacht začel pripravljati še na osvojitve Sevastopola, tedaj najmogočnejše trdnjave na svetu. Naloga mehčanja sovjetske obrambe je padla na Flegerkorps VIII, ki so ga izdatno okrepili, tako da je imel v svoji sestavi naslednje enote:

»Lovci: III./JG 3, II, III./JG 77.

Bombniki strmoglavci: StG 77.

Bombniki: KG 51, KG 76, KG 100, III./LG 1, II./KG 26 (torpedni bombniki).

Izvidniki: 3.(H)/11, 3.(H)/13« (Bergstrom 2001: 196).

»Vsega skupaj okoli 600 letal, vendar je treba poudariti, da je bila tudi sovjetska obramba izredno močna, saj so v Sevastopolu Sovjeti imeli 106.000 vojakov, 600 kosov artilerije in preko 2000 minometov« (Hayward 1998: 90).

Vse te sile je stalno oskrbovala Črno-morska mornarica, tako da so bili dobro preskrbljeni. Edino v letalstvu so bili šibki, saj so imeli le 98 letal iz 3. OAG, računali pa so lahko le na omejeno pomoč letal iz 5. VA in še to le ponoči.

Nemci so pripeljali tudi svoje težke topove kalibrov 305 mm, 350 mm in celo 420 mm, ki so stalno tolkli po sovjetskem pristanišču. Uporabo tako težkih topov je bila edino možna zaradi popolne nemške premoči v zraku.

Predpriprava za napad se je začela 2. junija z vsesplošnim topniškim obstreljevanjem in letalskim bombardiranjem, ki se je nato nadaljevalo še v naslednjih dneh. Sovjetski branitelji se kljub neprestanemu obstreljevanju in bombardiranju niso predali in so nemškim in

romunskim silam na tleh povzročali ogromne izgube. Zaradi vse slabše situacije so 10. junija kot okrepitev v Sevastopol Sovjeti poslali 45. IAP, ki je bil oborožen z lovci Jak-1. Vsemu navkljub so Sovjeti še vedno prebijali nemško blokado in v mesto so znova in znova prihajale okrepitev. Luftwaffe je sicer potopila kar nekaj ladij, vendar ne dovolj, da bi ustavila oskrbovanje. Hudi boji so se nadaljevali do konca junija, ko je že kazalo, da bo Nemcem pošla ofenzivna moč, saj jim je že resno primanjkovalo streliva in goriva, pa tudi vojaki so bili na koncu svojih moči.

Piloti bombnikov in štuk so morali leteti tudi do šestkrat na dan in po mesecu dni neprestanih bojov je letalskim posadkam začela pohajati sapa. V Luftwaffe so 29. junija zbrali še zadnje zaloge moči in goriva ter s kar 300 letali še enkrat napadli sovjetske obrambne položaje na višavah Suprun. To pa je bilo preveč za ravno tako do konca izčrpane sovjetske branilce in sovjetska obramba se je sesula.

K temu je v veliki meri prispevala tudi Luftwaffe, saj ji je v drugi polovici junija le uspelo zaustaviti ladijsko oskrbovanje obleganega mesta.

1. julija 1942 so sile osi osvojile Sevastopol, katerega branilci so s svojim trdovratnim odporom pretresli celotno svetovno javnost in napadalcem povzročili nepričakovano visoke izgube in verjetno še težje nadomestljivo izgubo časa. Kljub težkim bojem pa so bili Nemci lahko zadovoljni, saj se jim je s padcem Sevastopola odprla pot proti Kavkazu in Stalingradu, kar pa je bil njihov strateški cilj.

5.7 Dogajanje na skrajnem severu spomladi 1942

Fronta na skrajnem severu je bila leta 1942 relativno mirna, obe strani sta bili zapleteni v pozicijsko vojno in do kakšnih velikih sprememb na fronti ni prihajalo, le v zraku so, ko je to dopuščalo vreme, divjali siloviti boji. Sovjetsko letalstvo je na skrajnem severu prevzelo defenzivno vlogo, saj je sovjetski strani zelo ustrezalo dejstvo, da Nemci ne morejo zavzeti Murmanska in s tem odrezati Sovjetske zveze od zavezniške pomoči. Nemci na drugi strani so se ravno tako zavedali, da pristaniškega mesta ne morejo zavzeti in so naredili vse, da bi preprečili transport v mesto in iz njega. To nalogo je prevzela nase Luftwaffe, ki je stalno bombardirala sam Murmansk in železnico, ki ga je povezovala z ostalim delom Sovjetske zveze ter napadala zavezniške konvoje, ki so pluli po Severnem morju.

Zračne operacije so bile zgodaj leta 1942 zelo redke, saj je vladala arktična zima in z njo tema in viharji, tako da je večina pilotov (na obeh straneh) povsem zadovoljno igrala karte. Zračni boji so se razživelj šele marca, ko so sovjetski piloti napadli svoje nemške nasprotnike, da bi

jim preprečili napad na konvoj PQ-12. Vreme pa je bilo še tako slabo, da Luftwaffe kljub vsemu še ni mogla posredovati. Stvari so se spremenile v začetku aprila, s prihodom konvoja PQ-13, ko je KG 30, kljub še vedno slabemu vremenu, že uspelo potopiti dve ladji.

Na severu so Sovjeti uporabljali veliko zavezniških lovcev, zgodaj v letu 1942 so bili najbolj pogosti britanski Hurricaneji in ameriški P-40, ki so se v 20 GIAPU zelo izkazali. Posebno udarno enoto je predstavljal še 2 GSAP/VVS-SF, ki ga je vodil polkovnik Boris Safonov, tako da so bili boji na severu velikokrat izenačeni. Čeprav je bilo samo število letal, ki so sodelovala v bojih relativno majhno, pa je bil odstotek izgub na obeh straneh celo višji kot na ostalih nemško – sovjetskih frontah.

Aprila je Luftwaffe ponovno začela s ponovnim bombardiranjem Murmanska, kjer pa ji je močna sovjetska obramba povzročila kar nekaj izgub, tako da so morali Nemci na sever Norveške kot okrepitev poslati III./JG 5.

Maja 1942 so Sovjeti izvedli amfibijski napad v nemško zaledje v Motovskem zalivu, s čimer so rešili konvoj PQ-15, saj so z izkrcanjem zaposlili Luftwaffe, ki ni zmogla hkrati napasti konvoja in sovjetskega mostišča.

Že naslednji konvoj PQ-16, ki je plul konec maja, pa ni imel take sreče, saj je Luftwaffe potopila kar 6 ladij, še preden so le-te priplule pod zaščitni dežnik sovjetskih lovcev, ki so jih srdito branili in pri tem doživeli nenadomestljivo izgubo.

»V boju z nemškimi Ju 88 je namreč padel polkovnik Safonov, ki je bil med sovjetskimi letalci na severu prava legenda, saj je v 234 bojnih poletih sestrelil kar 26 letal« (Morgan 1997: 75).

Poleg tega pa je ves čas skrbel za moče pod svojim poveljstvom, tako da so se po njegovi smrti stvari na arktični fronti spremenile. Skoraj leto dni so se sovjetski piloti hrabro upirali Luftwaffe, konec maja pa so se zlomili.

Luftwaffe je tako v začetku junija lahko bombardirala posamezne ladje iz konvoja PQ-16, ki so jih raztovarjali v pristanišču, podvig, ki se je še mesec dni nazaj zdel nemogoč. Zaradi šibkega odpora v zraku so se Nemci odločili, da bodo z bombardiranjem uničili pristanišče v Murmansku, kar so začeli uresničevati 12. junija, vendar je bil flak premočan in napadi niso uspeli. Zato se je nemški letalski poveljnik, general Stumpff odločil, da ne bodo več bombardirali pristanišča, ampak mesto samo. Ta načrt so začeli uresničevati v drugi polovici junija, kar jim je zaradi šibkega sovjetskega odpora v zraku tudi uspelo. Do konca meseca je bilo celotno mesto požgano do tal, edino kar je ostalo od lesenih hiš, so bili zidani dimniki. Vsem grozotam navkljub je pristanišče ostalo relativno nedotaknjeno, predvsem pa odprto.

5.8 Leningrad in Ljubanski žep

Maja 1942 se je fronta na severu stabilizirala, sovjetske zimske ofenzive je bilo nepreklicno konec. Tudi v samem Leningradu je bilo najhujše krize konec, saj je Sovjetom uspelo evakuirati okoli 500.000 civilistov, kar pa je relativno malo, če upoštevamo, da jih je od lakote umrlo vsaj dvakrat toliko, ali pa še več. Trpljenje v mestu je bilo nepopisno in verjetno noben drug narod na svetu (sigurno pa ne v Evropi) takega trpljenja ne bi prenesel in hkrati še ohranil voljo do odpora.

Edini resnejši boji so tako spomladi 1942 potekali v okolici Ljubana, kjer je za nemškimi linijami ostala ujeta 2. sovjetska napadalna armada. Ti boji so potekali v močvirjih reke Volkov, ki so bili prepolni komarjev in vlage, kar je še dodatno povečalo obremenitve vojakov. Obkoljena armada je bila v slabem stanju, saj je Sovjeti niso mogli oskrbovati po zraku, kot je to uspelo Nemcem pri Demjansku, čeprav je bila situacija podobna. Edino kar je VVS lahko storil, je bilo prevažanje oskrbe z majhnimi zastarelimi dvokrilci U-2, R-5 in R-Z. Kar pa nikakor ni bilo dovolj, saj so ta letala lahko prepeljala le majhne količine prepotrebne oskrbe. Počasni in zastareli dvokrilci so bili tudi lahek plen za lovska letala iz JG 54. Tako so bili Sovjeti že kmalu prisiljeni leteti le še ponoči, kar pa njihovih letal ni rešilo. Piloti iz III./JG 54 so se iz dnevnih lovcev začasno spremenili v nočne in pri tem dosegali neverjetne uspehe. Čeprav Bf 109 ni bil najbolj primeren za nočno letenje, je veliko pilotov v eni noči sestrelilo tudi do 6 sovjetskih letal. To dogajanje je zanimivo predvsem zaradi tega, ker Luftwaffe na vzhodu drugače sploh ni imela nočnih lovcev. Prvi resnejši poizkusi organizacije nočnega lova v Sovjetski zvezi so se zgodili šele poleti 1942, vendar pa je katastrofa pri Stalingradu vse te načrte predčasno končala.

Sovjeti na drugi strani so imeli kar nekaj specializiranih polkov nočnih lovcev, ki so bili opremljeni tudi z radarji Gnies 1 in Gnies 2, leteli pa so v obrambi Moskve in Leningrada.

»Za primerjavo naj omenim samo, da ZDA do leta 1943 niso imele svojih lastnih letalskih radarjev, do tedaj so vse uvažali iz Velike Britanije« (Pape, Harrison 2000: 96).

Ker so bili nemški piloti ponoči tako uspešni, je preskrba 2. sovjetske napadalne armade do konca junija zaradi pomanjkanja zalog praktično izginila.

Čeprav je bila situacija pri Ljubanu kritična, pa za Sovjete še zdaleč ni bila tako pomembna kot oblegani Leningrad. S prihodom pomladi se je končalo tudi oskrbovanje mesta preko omenjene Ledene ceste, tako da so morali branilce spet oskrbovati z ladjami.

Vse te aktivnosti niso ostale neopažene in Luftwaffe je zato močno napadala pristanišča na obalah Ladoškega jezera in v zraku so se vneli hudi spopadi. Sovjetom je kljub velikim

izgubam uspelo v mesto prepeljati za tri mesece zalog in mesto je bilo rešeno. Luftwaffe je tudi tukaj dobivala zračne bitke, ni pa bila sposobna preprečiti sovjetskega oskrbovanja. »Situacija je bila spomladi in poleti enaka kot pozimi, ko se je Luftwaffe zaman trudila presekati promet po Ledeni cesti. Od konca maja do konca leta so Sovjeti v mesto prepeljali kar 790.000 ton zalog in 250.000 vojakov, evakuirali pa so 540.000 ljudi; od tega 490.000 civilistov« (Bergstrom 2001: 186).

6. OPERACIJA BLAU

6.1 Priprave

Operacija Blau oziroma načrt za nemško poletno ofenzivo na vzhodni fronti je Hitler predstavil v vojni direktivi št. 41 že 5. aprila 1942. Načrt je predvideval zavzetje Leningrada in Sevastopola ter nato močno ofenzivo na jugu, katere glavni cilj je bilo zavzetje Kavkaza in njegovih bogatih naftnih polj. Če bi Sovjetska zveza izgubila ta naftna polja, bi to pomenilo, da bi se njen vojaški stroj zaradi pomanjkanja goriva leta 1943 ustavil.

Zavzetje naftnih polj bi rešilo tudi nemško preskrbo z gorivom, ki je skozi vso vojno predstavljala velik problem za nemško industrijo in oborožene sile. Nemčija nikakor ni mogla proizvesti dovolj sintetičnega goriva, edini dostopni naravni vir so predstavljala naftna polja v Romuniji. Vse to pa ni bilo zadosti. Situacija se je leta 1940 z zavzetjem Francije sicer nekoliko popravila, vendar so te zaloge hitro pošle. Hitler je tako računal, da bo z zavzetjem Kavkaza ta problem rešil enkrat za vselej. Načrt sprva ni predvideval samo zavzetja Kavkaza, ampak tudi Irana in Iraka!

Po načrtih operacije Blau naj bi najprej zavzeli Voronež, nato Stalingrad, ki je bil sprva le stranski cilj, nato pa naj bi osvajalci nadaljevali proti Kavkazu. Že od začetka je nemško poveljstvo skrbelo za izpostavljene boke pri Donu, ki so jih zaupali zavezniškim silam Italije, Madžarske in Romunije. Kljub skrbi pa niso nikoli storili ničesar, da bi ta bok okrepili.

Stvari so se od aprila do junija razvijale kar ugodno, Leningrada sicer niso mogli zavzeti; so pa po načrtih Nemci zavzeli Sevastopol in pot na Kavkaz je bila odprta.

»Napredek se je leta 1942 kazal tudi v nemški letalski proizvodnji, ki so jo po zaslugi Alberta Speera in feldmaršala Milcha močno dvignili. Tako so v tem letu proizvedli 15.556 letal, kar je 3.780 več kot leta 1941« (Wilson 1998: 9).

Nacisti so v svojih pripravah preveč podcenjevali svoje nasprotnike. Hitler je zmotno verjel, da so Sovjeti v zimskih in predvsem pomladnih protinapadih izčrpali vse svoje rezerve in da

bo leto 1942 lažje. Sovjetsko proizvodnjo tankov je nemška obveščevalna služba pomanjšala približno za trikrat.

»V letalski proizvodnji so si Sovjeti sploh zelo opomogli in so leta 1942 zgradili kar 25.436 letal, to je 7.701 več kot leto poprej« (Wilson 1998: 9).

Letala, ki so leta 1942 prihajala s sovjetskih tekočih trakov, so bila veliko modernejša, čeprav še vedno nekoliko slabša od nemških. Se je pa razlika v enem letu bistveno zmanjšala.

Sovjetsko poveljstvo je pričakovalo glavni sunek v smeri Moskve in ta sektor so tudi najbolj okrepili. Na jugu Stalin ni pričakoval ničesar, kljub temu pa je bila obramba tudi tam močna.

Sovjeti so imeli za zračno obrambo južnega dela fronte na voljo naslednje enote:

2. VA: ki je podpirala Brjansko fronto in je imela 503 letala,

101. IAD/PVO: v okolici Voroneža,

8. VA: ki je podpirala Jugo-zahodno fronto in je imela na začetku junija 596 letal, ta številka pa se je do konca junija, ko se je Blau začel, zmanjšala na manj kot 300.

4. VA: ki je podpirala južno fronto in je imela okoli 200 letal,

5. VA: ki je bila namenjena za podporo Kavkaške fronte in je imela v svoji sestavi okoli 200 letal, ki pa so bila v veliki meri namenjena za obrambo pristanišč in naftnih polj (Bergstrom 2006: 21).

6.2 Zračni boji za Voronež

V noči iz 27. na 28. junij je Luftwaffe začela operacijo Blau. Bombniki iz Fliegerkorpsa IV so napadli sovjetske komunikacije, za njimi pa še štuke in jurišniki, ki so branilcem prizadejali hude izgube. Na napad je takoj odgovorilo sovjetsko letalstvo in v zraku so se razplamteli siloviti boji. Nebo je bilo polno sovjetskih in nemških lovcev, bombnikov in jurišnikov, ki so se srdito bojevali. V teh bojih se je prvič zgodilo, da so imeli nemški in sovjetski letalci približno enake izgube, kar je bilo za ta čas še vedno presenetljivo. Spremenila pa se je tudi sovjetska taktika na tleh. Sovjetski poveljniki so se veliko naučili iz napak, ki so jih storili prejšnje poletje. Sovjetski vojaki niso več trdovratno branili ozemlja in so čakali, da jih Luftwaffe odreže od zaledja in nato Wehrmacht obkoli. Brjanska fronta se je sedaj v celoti hitro umikala, za boj z Nemci so pustili le manjše zaščitne sile.

Zaradi hudih izgub v zraku so v Luftwaffe spet uvedli napade na sovjetska letališča, vendar aktivnosti VVS-ja to ni ustavilo, je pa VVS-ju povečalo izgube, ki jih dolgoročno ni mogel prenesti. Jurišniki Il-2 so še vedno besno raketirali nemške tanke in tako rešili marsikatero enoto Rdeče armade. Nemci so sicer še vedno napredovali, vendar je bilo edino, kar so

napredujoče čete videle le ogromno uničenih sovjetskih tankov in druge opreme. To je sicer pričalo o učinkovitosti Luftwaffe, ni pa se moglo primerjati z zmagami iz leta 1941.

V tem času bi sovjetski bombniki skoraj uspeli ubiti Hitlerja, saj so od partizanov izvedeli, da se bo 3. junija v Poltavi vkrcal na vlak. V VVS-ju so hitro pripravili akcijo bombnikov in jurišnikov, ki so napadli omenjeno železniško postajo, vendar se je nemški diktator že odpeljal in je bil v času napada že kakšnih 50 km stran. Taki napadi na železniške postaje in drugo nemško zaledje so bili v tem času stalnica vzhodne fronte.

4. junija je 24. tankovski diviziji uspelo zasesti most čez reko Don in poveljnik armadne skupine Jug, feldmaršal von Bock, je bil prepričan, da bo z lahkoto zasedel Voronež (mesto, za katero do tedaj v nemškem vrhovnem poveljstvu ni bilo soglasja, ali naj ga sploh zasedejo ali samo držijo položaje na Donu).

V tem času so Sovjeti zaradi hudih izgub v boje poslali nove letalske polke, ki pa še niso bili dokončno izurjeni in situacija v zraku se je spet prevesila na stran Luftwaffe. Nemški piloti so z lahkoto sestreljevali neizkušene novince, ki niso upoštevali nasvetov, ki so jim jih dajali izkušeni sovjetski letalci iz 2. VA. Sovjetske izgube so bile še enkrat več katastrofalne, saj so nemški lovci marsikdaj sestrelili tudi do polovico sovjetskih letal. Piloti Jagdwaffe so bili v nevarnosti samo, če so naleteli na veterane, ki pa so poleti 1942 postajali številčnejši.

Stalin se je bal, da bo padec Voroneža pomenil nov napad na Moskvo in tako je ukazal braniti mesto do zadnjega. Nemški napadalci so se zapletli v hude poulične boje z vojaki Brjanske fronte ter milicami - sestavljenimi iz prebivalcev mesta. Ti boji so potekali v vročem stepskem podnebjju, kjer temperature tudi do 50 C niso bile redkost.

Situacija v zraku je za Sovjete postala tako slaba, da so v boje poslali dele 6. IAK/PVO, ki je bil zadolžen za obrambo Moskve. Tudi te izkušene sovjetske letalce je presenetila izjemna izurjenost nemških lovskih pilotov, ki je bila po besedah starejšega poročnika Kovačeviča, veliko boljša kot na centralnem delu bojišča.

10. julija se je situacija v zraku spet spremenila, saj je bila velika večina enot Luftwaffe poslana na jug - v lov za sovjetsko Jugo-zahodno fronto, ki se je izmikala Nemcem med rekama Don in Donec.

Pri Voronežu so tako ostali samo KG 27, KG 76 ter II./JG 77, ki so se morali bojevati z veliko številčnejšimi sovjetskimi silami. Edina pomoč, na katero so lahko računali, je bilo madžarsko letalstvo, ki pa se v bojih ni posebno izkazalo. Vsej premoči navkljub pa so piloti iz II./JG 77 še vedno zmagovali proti VVS-ju, ki je v tem času dobil prve ameriške bombnike Douglas Boston in lovce Bell Airacobra, ki so bili v bojih odlični.

Voronež je konec junija in v začetku julija za kratek čas postal mesto, kjer sta obe strani skoncentrirali svoje sile. Sovjeti so se na začetku prvič v vojni povsem enakovredno kosali z Luftwaffe, vendar pritiska niso dolgo zdržali. To je predstavljalo veliko taktično prednost za Luftwaffe, ki pa je bila že kmalu prisiljena svoje enote poslati na druge, bolj ogrožene dele bojišča. Voronež je nato konec julija za obe strani postal le še stransko bojišče.

6.3 Bitke v okolici Dona

Ker je Nemcem spodletelo uničiti sovjetske sile pri Voronežu, so sedaj pričakovali, da se jim bo to posrečilo med rekama Don in Donec, kjer so pripravljali past za sovjetski Jugo-zahodno in Južno fronto. Luftwaffe se je zato lotila uničevanja mostov, predvsem čez reko Don, kamor se je po ukazu Stavke umikala Rdeča armada. Vendar pa so bile nemške letalske skupine po težkih bojih za Voronež izčrpane in niso mogle preprečiti sovjetskega umika. Nemcem jo je zagodlo tudi deževno vreme, ki je ceste spremenilo v blatne močvare. To je povsem preprečilo logistiko in veliko nemških divizij je obtičalo. Preskrbovanje enot je bilo mogoče edino po zraku, vendar Luftwaffe ni imela dovolj transportnih letal in tako so morali bombniki He 111 iz III./KG 4, podobno kot pri Demjansku, spet prevzeti vlogo transportnih letal. Obdobje slabega vremena je omogočilo Sovjetom, da so lahko umaknili večino enot preko Dona, brez da bi jih Luftwaffe sploh kakorkoli ovirala. Nasploh je bila situacija v obeh letalstvih kaotična. Slabo vreme in še slabša letališča ter stalni premiki so povzročali pravi kaos.

Še večji kaos pa so na nemški strani povzročili sovjetski napadi na skladišča goriva. Sovjeti so se zavedali, da je preskrba z gorivom Ahilova peta Nemcev in tako so s Pe-2 iz 150. SBAP izvedli kar nekaj uspešnih napadov, ki so popolnoma ustavili XLVIII. tankovski korpus.

Boji so se sredi meseca preusmerili na jug, v okolico Rostova, kjer so Nemci v boje vrgli novo izpeljanko Bf 109G-2, ki je v veliki meri spet povečala prednost Luftwaffe pred VVS-jem. Novi lovci serije G so bili hitrejši in so se tudi bolje vzpenjali kot prejšnje izpeljanke serije F, tako da so bili sovjetski lovci (predvsem Jak-1, LaGG-3 in Jak-7) spet v podrejenem položaju.

21. julija je Luftwaffe začela bombardirati Rostov, ki ga je popolnoma odrezala od zaledja, tako da so se branilci začeli v paniki umikati. Ker je bila večina mostov porušeni, so bili Sovjeti prisiljeni pustiti vso težko opremo na zahodni strani Dona, edino kar so lahko evakuirali čez reko, je bila pehota, ki so jo večino prepeljali z majhnimi čolni in barkami.

Z nemškim zavzetjem Rostova in še z dejstvom, da se je 4. armadi nekoliko severneje posrečilo prečkati Don, se je težišče bojev preneslo na dve smeri – severno stalingrajsko in južno kavkaško.

S tem je postala situacija za Sovjete še težja, vendar so stvari reševali veliko bolje kot prej. Jugo-zahodna fronta se je preimenovala v Stalingrajsko in je dobila vse prioritete glede okrepitev, tudi letalskih. Za njeno zračno podporo je še vedno skrbela 8. VA, ki pa so jo močno okrepili, vendar pa so bili to večinoma slabo izurjeni novinci, ki proti nemškim veteranom niso imeli velikih možnosti za uspeh.

23. julija 1941 je Hitler verjetno storil eno največjih strateških napak in spremenil ofenzivni načrt. Sprva je operacija Blau predvidevala zavzetje Stalingrada in šele nato napad na Kavkaz, Hitler je to spremenil in je hotel oba cilja osvojiti istočasno. Armadno skupino Jug je tako razdelil na dva dela; armadna skupina A je prodirala proti Kavkazu; armadna skupina B pa proti Stalingradu.

Glavna udarna moč armadne skupine B je bila nemška 6. armada, ki jo je podpiral Fliegerkorps VIII. Kljub nenehnim nemškim napadom pa 6. armada ni mogla prebiti sovjetske obrambe na reki Čir in tako je Hitler še enkrat spremenil svoje povelje in na območje Stalingrada poslal močne okrepitve, ki so bile sprva namenjene za osvojitve Kavkaza. To je opravičil z izjavo, da se bo bitka za Kavkaz dobila pri Stalingradu, ki je s tem postal najpomembnejša točka nemškega napredovanja.

Luftwaffe se je v bojih spet izkazala, saj je še na vlakih praktično uničila celotno sovjetsko 20. divizijo, ki so jo iz Daljnega vzhoda šele vozili na fronto. VVS se je sicer hrabro upiral, vendar je pri tem utrpel ogromne izgube. Največje uspehe so imeli Sovjeti s svojimi Il-2, ki so v majhnih skupinah stalno prebijali dežnik nemških lovcev in napredujočim Nemcem povzročali velike izgube.

Na nemški strani so imele podobno vlogo štuke, ki so jih tedaj spremljali italijanski lovci Macchi Mc.200, ki pa štuk niso mogli zaščititi, saj so sami pretrpeli dokaj hude izgube.

Armadna skupina B je v začetku avgusta prebila sovjetsko obrambo na reki Čir in napredovala do Dona, kjer pa se je sovjetski odpor okrepil in nemški osvajalci so imeli veliko težav, da so si ustvarili mostišča na vzhodnem bregu, ki so takoj postala tarča za sovjetske bombnike, ki so te napade drago plačali.

»8.VA je naredila vse, kar je bilo v njeni moči, da bi Nemcem preprečila prodor čez reko, vendar nemškega preboja ni mogla ustaviti. Uradna zgodovina sovjetskega letalstva pravi, da so sovjetski letalci med 11. in 22. avgustom opravili več kot 1000 bojnih poletov, kar pa ni bilo dovolj, saj je imel sovražnik prevlado v zraku« (Bergstrom 2006: 66). Nemci so tako prečkali tudi Don in začeli napredovati proti Stalingradu.

6.4 Kavkaška epizoda

Armadna skupina A je konec julija pri Rostovu prečkala Don in se podala osvajat Kavkaz in njegova bogata naftna polja. Glavni cilj ofenzive so bila naftna polja pri Majkopu, na severni strani gorovja, in naftna polja v okolici Groznega, na južni strani. Sprva je Nemcem kazalo dobro, saj so imeli v zraku prevlado:

»Lovci: Stab, III./JG 52, 15. (Kroat)/JG 52.

Bombniki: KG 51, KG 55.

Bombniki strmoglavci: I., II./StG 77.

Rušilci: ZG 1.

Tem silam so se Sovjeti lahko zoperstavili le z dvema šibkima zračnima armadama. 4. VA, ki je imela v svoji sestavi le 126 letal, od tega kar 50 zastarelih nočnih bombnikov U-2 in R-Z.

Druga zračna armada pa je bila 5. VA, ki je bila še v slabšem stanju, saj je imela le 94 za boj sposobnih letal. Pomembno vlogo je igralo še letalstvo Črno-morske mornarice, ki je premoglo 216 letal, ki pa so bila namenjena večinoma za obrambo pristanišč« (Bergstrom 2006: 68).

Sovjetska letala so vodili večinoma neizkušeni piloti, ki so jih sicer maloštevilni piloti iz III./JG 52 zlahka krotili (kot sem že omenil, je bila to verjetno najboljša letalska skupina na svetu). Na nemški strani so se bojevali tudi hrvaški letalci, ki pa so bili pod nemškim vojaškim sodstvom in so zvestobo, tako kot njihovi nemški kolegi, prisegli Hitlerju. Presenetilo me je dejstvo, da je v letalskih silah NDH-ja letelo kar nekaj Slovencev. »Najuspešnejši med njimi so bili Albin Starc (11 zmag), Josip Krajc (9 zmag), Albin Sval (5 zmag) in Viktor Mihelčič (2 zmagi)« (Savić, Ciglić 2002: 88).

Nemškega prodora ni ustavilo niti Hitlerjevo povelje, ki je preusmerilo 4. tankovsko armado proti Stalingradu; sovjetske sile so bile prešibke, da bi lahko nudile kakršen koli resen odpor. V začetku avgusta je vse kazalo, da bodo nacisti prišli do kavkaške nafte. Edini resnejši odpor v zraku so nudili edino letalci iz VVS/ČF, ki so branili pristanišča in so Luftwaffe pri napadih

nanje povzročili edine omembe vredne izgube. Tudi ti izurjeni mornariški letalci pa so imeli veliko težav z III./JG 52, ki je enostavno ni bilo mogoče ustaviti, saj so v tej enoti leteli piloti, ko so imeli tudi čez 200 zračnih zmag. V avgustu 1942 so bili najuspešnejši Hermann Graf, Gordon Gollob in Alfred Grislawski. Samo Gollob je v mesecu avgustu sestrelil 40 sovjetskih letal.

Ker je Nemcem na Kavkazu kazalo tako dobro, so večino letalskih enot okoli 20. avgusta poslali pomagat armadni skupini B, ki je imela pri Stalingradu veliko večje težave. To pa se je zgodilo v zelo nepravem času, saj so ravno takrat nemške čete že dosegle obrobje same kavkaške gorske verige in tudi Sovjeti so na kavkaško fronto pripeljali prve okrepitve. Kljub vsemu pa je na ogromnem področju sedaj na obeh straneh delovalo le malo letalskih enot, tako da so bili zračni boji v drugi polovici avgusta bolj kot ne redki. V začetku septembra pa so nemška izvidniška letala že videla, kaj bo v bližnji prihodnosti čakalo preobremenjeno Luftwaffe (ta preobremenjenost se je leta 1942 kazala na vseh frontah, najbolj očitno pa prav na Kavkazu). Omenjeni izvidniki so namreč odkrili ogromne količine olivno zelenih ameriških P-39, katerim so se na krilih bleščale rdeče zvezde. Ta letala so Američani Sovjetom dostavili preko okupiranega Irana...

6.5 Polarno poletje in jesen 1942

Situacija na skrajnem severu je bila v marsičem zelo podobna tisti na Kavkazu. Sovjeti so imeli ogromne materialne izgube; Nemci so dobivali taktične bitke in boje, niso pa mogli doseči strateških ciljev.

Luftwaffe je imela na skrajnem severu naslednje enote:

Lovci: II., III./JG 5 (Bf 109F, Bf 109E), 10./JG 5 (Bf 110).

Bombniki strmoglavci: I./StG 5 (Ju 87R).

Bombniki: KG 30 (Ju 88A).

Torpedna letala: I./KG 26 (He 111H-6), KuFlgr 406 in KuFlGr 906 (He 115).

Situacija na sovjetski strani je bila veliko slabša, VVS je imel v okolici Murmanska kar nekaj polkov (19. GIAP, 20. GIAP, 197. IAP, 837. IAP) ki pa so imeli le 36 za boj sposobnih letal. 122. IAD/PVO je imel le 7 Hurricanov in 6 P-40, tako da je bila večina bojne moči v VVS/SF, ki je razpolagal z 2. GSAP; 11. UAE, 27. IAP, 49. RAP, 78. IAP, 95. IAP in 118. MNRAP (Bergstrom 2006: 84).

Pozno junija so nemška izvidniška letala odkrila zavezniški konvoj PQ-17, ki je z Islandije večinoma zaplul proti Arhangelsku. Le majhen del ladij je bil namenjen v Murmansk, ki je

bil lahko odprt celo leto, medtem ko je bil Arhangelsk le okoli 190 dni. Arhangelsk je bil nekoliko bolj oddaljen od frontne črte in zato so se poleti, ko ni nevarnosti ledenih gor, odločili zanj.

To je bila priložnost, na katero so Luftwaffini letalci nestrpno čakali. Zavezniki so se odločili za tveganje in so konvoj poslali kljub polarnemu dnevu in močni prisotnosti Luftwaffe ter Kriegsmarine, ki je imela na Norveškem zasidrane bojno ladjo Tirpitz in težke križarke Lutzow, Admiral Hipper in Admiral Sheer. Res pa je, da je bila situacija v Sovjetski zvezi tedaj zelo slaba in je bilo to tveganje preračunano.

»Konvoj je bil sestavljen iz 36 ladij, ki so skupaj vozile 297 letal, 594 tankov, 4246 tovornjakov ter 156.000 ton drugega tovara. Z njim bi lahko popolnoma opremili armado 50.000 mož« (Irving 2002: 46).

»Spremnstvo je bilo sestavljeno iz 6 rušilcev, 4 krovet, 4 križark in 2 bojnih ladij Duke of York in USS Washington« (Goss 2006: 10).

Prva so konvoj 3. julija napadla obalna letala He 115, ki pa so lahko nosila tudi torpeda. Prvi napadi niso bili uspešni, saj je močno spremstvo vojnih ladij konvoj zlahka zaščitilo. V tem času so bila torpedna letala proti branjenim ladjam dokaj neuspešna. Torpedni bombniki so bili uspešni le proti posameznim ladjam ali pa proti razbitemu konvoju. Nalogo razbijanja konvoja so po tedanji taktiki imeli bombniki strmoglavci. To taktiko so Nemci uporabili 4. julija, ko so konvoj skupaj napadli He 111 iz KG 26 in Ju 88 iz KG 30, vendar je bila obramba konvoja še vedno premočna in konvoj je izgubil le 2 ladji.

Tedaj pa so zavezniki naredili usodno napako in so križarke iz spremstva poslali domov, trgovske ladje pa razkropili in jih poslali na Novo zemljo; otok severno od Murmanska. To so storili zato, ker so v konvoju PQ-17 dobili netočne informacije, da je nemška mornarica (predvsem Tirpitz) odplula iz pristanišč na Norveškem. Edina rešitev za konvoj pred to nemško bojno ladjo je bila razkropitev ladij po večji morski površini. Razbit konvoj je tako postal idealna tarča za nemška torpedna letala in bombnike strmoglave.

Konvoj je moral pluti tudi južneje od pričakovanj, saj je led preprečil plovbo severneje od 480 km od nemških pristanišč.

Nemška letala in podmornice so s pridom izkoristile to napako in 5. julija potopile kar 14 ladij. Da bi bile stvari za zaveznike še slabše, je ta dan konvoj QP-13 zaplul na britansko minsko polje pri Islandiji in pri tem izgubil dodatnih 7 ladij.

6. julija so Sovjeti lahko prvič v pomoč konvoju poslali daljinske lovce Pe-3, ki pa nesrečnega konvoja v slabem vremenu niso našli. Konvoj so našli letalci iz KG 30 in potopili še 2 ladji. Nemci so bili zelo zadovoljni, saj so bili prepričani, da so potopili 28 ladij in da je konvoj

uničen. Tako 7. julija sploh niso več iskali konvoja, ampak so raje bombardirali Murmansk. Konvoj so ponovno odkrili šele 9. tega meseca in napadi so se nadaljevali še ves naslednji dan, dokler ni konvoj priplul pod dežnik sovjetskih lovcev.

Skupaj s podmornicami so letalci potopili kar 20 ladij, v skupni tonaži 192.000 ton; v Arhangelsk je priplulo le 11 ladij, tako da Stalin in Sovjeti sploh niso verjeli, da so zahodni zavezniki res poslali 35 ladij. Zaradi hudih izgub konvoja so Britanci prekinili priprave, da bi na sever Sovjetske zveze poslali 2 skupini Spitfirejev in še 2 Hurricaneov (skupaj 96 letal).

Tudi v dneh po bitki za konvoj PQ-17 so na skrajnem severu še vedno besneli zračni boji, ki so izčrpali letalce, saj v polarnem poletju, ko ni noči, letalci večinoma sploh niso mogli spati.

Sovjetski letalci so sredi julija dobili prve lovce Jak-1, ki so bili enakovredni nemškimi

Bf 109F in razmerje moči v zraku se je s tem nekoliko uravnotežilo. V avgustu 1942 se je zračna premoč, ki so jo Nemci dosegli konec maja in v začetku junija, začela krhati in letalci iz JG 5 so se zapletali v vedno težje boje s sovjetskimi letalci. To je bila v veliki meri posledica bitke za konvoj PQ-17, ki je popolnoma zaposlila Luftwaffe in VVS si je v kratkem predahu lahko nekoliko opomogel.

Kot sem že omenil na začetku poglavja, so Nemci z uničenjem PQ-17 dosegli veliko taktično zmago, nikakor pa niso imeli dovolj sil, da bi lahko zavzeli Murmansk in s tem dokončno preprečili pošiljanje zavezniške pomoči Sovjetski zvezi. Hitler je sicer koval načrte, vendar je hitro sprevidel, da za tak podvig nima dovolj sil. Za pomoč je prosil Fince, ki pa o zavzetju Murmanska niso hoteli niti slišati, dokler ne bi padel Leningrad. Fuhrer se je moral tako sprijazniti, da pristaniškega mesta ne more osvojiti.

Avgusta se je Luftwaffe preusmerila ter zagrizeno bombardirala železniško povezavo med Murmanskom in ostalo Sovjetsko zvezo. Pri tem so bili dokaj uspešni, saj so bombniki in štuke zanesljivo zadevali cilje in uničili veliko železniških križišč in tudi ostale infrastrukture. To pa ni bilo dovolj, saj so Sovjeti vso škodo popravili v rekordnem času in proga je bila tako (razen manjših zastojev) stalno prevozna.

Boji so se ponovno razplamteli šele septembra, ko je na Stalinovo prigovarjanje proti Murmanskemu in Arhangelsku odplul nov konvoj PQ-18. Britanska admiraliteta je ta konvoj zelo nerada poslala (predvsem zaradi katastrofe s PQ-17).

Konvoj je to pot sestavljalo 40 trgovskih ladij z izredno močno zaščito 17 vojnih ladij ter letalonosilko Avanger s Hawker Sea Hurricane na krovu. Poleg tega je imel konvoj na voljo še dve formaciji vojnih ladij. Prvo je sestavljala skupina okrog protiletalske križarke Scylla, ki jo je spremljalo 16 rušilcev in 3 križarke. Druga skupina pa je čakala v okolici Islandije in je bila sestavljena iz 2 bojnih ladij (Anson in

Duke of York) ter iz spremljujočih križark in rušilcev. Konvoj je skupno varovalo 40 vojnih ladij (Goss 2006: 17).

Nemci so za boj proti konvoju imeli pripravljene naslednje enote:

»*Torpedni bombniki: 15 He 115 iz KuFlGr 406 in KuFlGr 906, 46 He 111H-6 iz I./KG 26 ter*

27. Ju 88 (letala prilagojena za nošenje torpedov) iz III./KG 26.

Bombniki strmoglavci: 60 Ju 88A-4 iz KG 30 in 30 Ju 87 iz StG 5« (Goss 2006: 17, 18).

Bombniki so prvič napadli 13. septembra in pri tem uporabili novo taktiko, imenovano Golden Zange (zlate ščipalke), ki se je obnesla, saj so potopili kar 8 ladij. Napadi so se nadaljevali še naslednji dan, ko so letalci potopili še eno ladjo. S tem pa so se uspehi končali, saj je nadaljnje napade preprečilo slabo vreme. 17. septembra je konvoj priplul v Arhangelsk, kjer so Nemci zadeli še eno ladjo, vendar jo je posadka lahko nasedla na plitvino v pristanišču.

Konec septembra se je vreme poslabšalo, najprej je stalno deževalo, nato pa je pritisnila arktična zima in letalskih bojev je bilo praktično konec.

Bitka za konvoj PQ-18 je bila zadnja na Severnem morju, saj so Nemci veliko večino torpednih in klasičnih bombnikov preselili v Sredozemlje. Na skrajnem severu so pustili samo I./KG 30. Uspehi, ki so jih dosegli nemški torpedni bombniki v bitkah za PQ-17 in PQ-18, predstavljajo njihove največje uspehe. Leta 1943 se je težišče bojev preselilo v Sredozemlje in na južni Atlantik, kjer pa so imeli zahodni zavezniki že preveliko zračno premoč in okorni torpedni bombniki niso mogli ponoviti uspehov iz leta 1942.

6.6 Sovjetski poletni protinapadi

Julija 1942 je bila fronta na severu relativno mirna. Luftflotte 1 je večinoma podpirala čete pri še vedno na pol obkoljenem Demjansku ter poskušala preprečiti dovoz oskrbe v obkoljeni Leningrad po Ladoškem jezeru. Zato so imel okoli 400 modernih letal:

»*Lovci: I/JG 51, JG 54.*

Bombniki strmoglavci: III./StG 1

Bombniki: KG 1, Stab, I., II./KG 53.

Sovjeti so proti tem silam imeli na voljo le VVS-Leningrajske fronte, ki je imela, skupaj z VVS/KBF, pod poveljstvom 340 letal« (Bergstrom 2006: 98).

Reorganizacija letalstva tedaj še ni dosegla leningrajskega sektorja. Hitler, ki je bil pod vtisom zmag pri Sevastopolu in pri Donu, je prišel do zaključka, da lahko Wehrmacht zavzame tudi Leningrad. Za to nalogo je izbral feldmaršala von Mainsteina in njegovo 11. armado, ki je

osvojila Sevastopol. Za ta namen so celotno armado prepeljali 2.000 km iz juga Sovjetske zveze na sever. To kaže na nesposobnost strateškega planiranja nemškega poveljstva, saj bi te čete ob prihajajoči operaciji Blau na jugu krvavo potrebovali.

Operacija zavzetja in nato uničenje Leningrada se je imenovala Nordlicht (Nordijska luč). Kar je glede na barbarski cilj uničenja mesta skrajno cinično.

Sovjeti so seveda izvedeli za nemške načrte in so močno okrepili obrambo samega mesta. Na severni del fronte so pripeljali veliko okrepitev, tudi letalskih, in nato izvedli celo vrsto protinapadov, ki so predvsem pri Schluselburgu Nemce spravili v hude težave. Situacijo je rešila šele ravnokar prispela 11. armada. Luftwaffe je v teh bojih imela v zraku premoč in ravno zaradi relativno šibkega sovjetskega odpora je morala večina enot Luftwaffe oditi na centralno bojišče, kjer pa je v tem času izbruhnil pravi pekel.

Sovjetski protinapadi niso mogli osvoboditi Leningrada, so pa bistveno prispevali k temu, da do operacije Nordijska luč ni nikoli prišlo.

Bistveno so k temu prispevali dogodki na centralnem delu bojišča, ki je bilo meseca junija za vzhodno fronto precej mirno. Na nemški strani so bili letalci (Luftwaffenkommando Ost) razdeljeni na Fliegerdivision 1, ki je pokrivala severni del centralnega dela bojišča in Fliegerdivision 2, ki je skrbelo za južni del. Za lovsko zaščito so skrbeli piloti iz JG 51, ki pa so še vedno leteli z BF 109F-2, ki počasi niso mogli več krotiti modernih sovjetskih letal.

JG 51 je do tedaj veljal za elitni lovski polk, vendar je poleti leta 1942 na vzhodni fronti predstavljal enega najlažjih nasprotnikov.

VVS se je na centralnem delu bojišča neverjetno okrepil, saj je imel tukaj skoncentrirane 3. VA, ki je podpirala Kalininsko fronto, 1.VA, ki je bila dodeljena Zahodni fronti ter 2.VA, ki je bila v podporo Brjanski fronti. V teh treh armadah so bili nekateri najboljši letalski polki v vsem sovjetskem letalstvu. Še dodatno pa je Moskvo branil 6. IAK/PVO, ki je povsem ustavil nemške letalske napade na prestolnico.

Situacija se je spremenila konec julija, ko so tudi na centralnem delu bojišča izbruhnili hudi boji. Prvi so napadli Sovjeti, ki so s tem hoteli predvsem razbremeniti tedaj zelo ogroženi južni sektor pri Donu. Za to so zbrali več kot 1000 letal, ki jim je poveljeval general-major Aleksandr Novikov. Sovjetski kopenski napad so prehiteli bombniki in šstormoviki, ki so uspešno napadli nemške položaje. Luftwaffe se prvi dan ni mogla udeležiti bojev, ker jo je oviralo slabo vreme nad letališči, tako da je lahko posredovala šele naslednji dan. Ker so imeli Nemci na razpolago le eno skupino štuk, so morali njihovo delo prevzeti srednji bombniki, ki so pri tem doživeli hude izgube. Večina letal se je vračala poškodovanih, marsikatero samo z

enim delujočim motorjem, veliko pa jih je moralo zasilno pristati. Zaradi velikega števila sovjetskih letal je bilo nujno, da so bombnike spremljali lovci (kar do sedaj na vzhodu ni bilo v navadi). Vendar pa je Nemcem lovskih letal močno primanjkovalo, saj so prvenstveno morali loviti Il-2, ki so v velikem številu napadali nemške kopenske čete.

Zelo aktivni so bili sovjetski bombniki, ki so v noči na 2. avgust popolnoma uničili nemške topniške položaje pri Rževu.

Nasploh so se sovjetski piloti v teh bojih izkazali, saj je to pot prva popustila Luftwaffe in Sovjeti so dosegli zračno premoč. Piloti JG 51 so pretrpeli hude izgube (po nemških kriterijih) in zaradi tega so morali na centralni del bojišča pripeljati okrepitev iz

JG 54, kar je v marsičem preprečilo že omenjeno operacijo Nordijska luč. Tukaj je treba poudariti, da so piloti iz JG 51 še vedno dosegali veliko število zmag in sovjetske izgube so bile še vedno veliko večje, vendar so jih Sovjeti prenesli in ohranili voljo do bojev. Nemce pa so povečane izgube precej ohromile in brez okrepitev bi bila situacija kritična.

»Novo prispela II./JG 54 je situacijo hitro preobrnila v nemško korist, vendar so sovjetski bombniki nanjo odgovorili in ponoči 11. avgusta napadli letališče pri Duginu ter uničili kar 16 Bf 109 iz JG 51 in JG 54, dve noči kasneje pa še 29 bombnikov He 111 in Ju 88 iz KG 4 in KG 53« (Bergstrom 2006: 116).

Fronta je postala podobna prvi svetovni vojni, kjer sta se obe strani zakopali v jarke in neuspešno poizkušali s protinapadi, v zraku pa so divjali siloviti spopadi.

V tem času so se na nebu odvijali nenavadni boji med španskimi letalci. Franco je namreč poleti 1942 v Sovjetsko zvezo poslal še drugo letalsko skupino, ki naj bi pomagala nacistom v boju s komunisti. Prvo je poslal že leta 1941, ki pa se je iz bojev hitro umaknila, ne da bi dosegla kakšne večje uspehe. Druga skupina je bila uspešnejša in je dobila vzdevek Modra eskadrilja. Usoda pa je hotela, da so na istem odseku fronte v tem času leteli tudi bivši španski republikanski piloti, ki so se tedaj bojevali za Sovjetsko zvezo in tako so se Španci še enkrat spopadli v miniaturni bratomorni vojni. Sovraštvo je bilo tako veliko, da se niso spopadali samo v zraku, ampak tudi po etru.

V tem času so Sovjeti predstavili nov tip lovca La-5, ki je bil v bistvu predelan LaGG-3. Ti lovci se sprva, kot je bila to v VVS-ju že praksa, niso obnesli. So pa že kmalu nato pokazali veliko kvaliteto in Nemcem povzročili kar nekaj preglavic. Sredi avgusta so sovjetske izgube spet začele rasti (še posebej so bili na udaru Il-2), saj so počasi postajale podobne tistim izpred leta dni in morala v Luftwaffe se je posledično spet dvignila.

6.7 Vse za Stalingrad

Stalingrad je v drugi polovici avgusta postal najpomembnejše mesto na planetu. Tukaj se je odločala politična usoda človeštva. Če bi Stalingrad padel, bi bile vse dotedanje bitke, od Leningrada, Moskve, Sevastopola... zaman. Pred napadom na samo mesto so imeli Nemci pripravljene naslednje letalske enote:

»*Lovci*: JG 52, JG 3, II./JG 77 (prispela v septembru), I./JG 53.

Rušilci: I., II./ZG 1.

Jurišniki: SchG 1.

Bombniki strmoglavci: I., II./StG 2, I./StG 77, II./StG 1.

Bombniki: KG 1, KG 3, III./KG 53, KG 55, I./KG 100

Izvidniki: I.(H)/10, 4.(H)/10, 3.(H)/12, 5.(H)/12, 7.(H)/13, 2.(H)/32, 2.(H)/41, 3.(H)/41, 6.(H)/41, 2.(F)/33, 3.(F)/31.

Transportna letala: KGrzbV 1, KGrzbV 50, KGrzbV 102, KGrzbV 172, KGrzbV 900«
(Kulikov 2002a: 18).

Na sovjetski strani so imeli naslednja letala:

»*Lovci*: Jak-1, Jak-7 (178 letal), LaGG-3 (77 letal), I-16 (12 letal), I-15bis, I-153 (10 letal) ter Hawker Hurricane (34 letal); skupno 211 lovcev.

Jurišniki: Il-2 (29 letal).

Bombniki : Pe-2 (12 letal), SB, Ar-2 (20 letal), Su-2 (29 letal), TB-3, DB-3F (13 letal), R-5, R-Z (16 letal) in U-2 (118 letal); skupno 243 letal.

Izvidniki: Pe-2 (6 letal), Pe-3 (1 letalo) ter Ar-2 (3 letala); skupno 10 letal«
(Kulikov 2002a: 13).

Sovjetsko letalstvo se podnevi ni moglo upirati Nemcem, tako da je lahko Luftwaffe močno posegala v boje na tleh. VVS - na drugi strani - podnevi ni mogel storiti dosti, saj je lahko resneje deloval le ponoči, ko so sovjetski bombniki bombardirali nemško zaledje.

Nemški napad se je začel 23. avgusta, ko se je Wehrmacht prebil iz mostišča pri Donu. V teh bojih je sodelovala praktično celotna Luftflotte 4. Tedaj je von Paulus (poveljnik 6. armade) še vedno mislil, da bo mesto zasedel v nekaj dneh. Situacija je bila za branilce res kritična, saj so Nemci že proti koncu tega dne lahko videli silhuete Stalinovega mesta.

Vendar s tem dneva še ni bilo konec, saj je Luftwaffe napadla še samo mesto. Okoli 200 letal je dobilo nalogo, da Stalingrad zravnajo z zemljo, saj so se nemški poveljniki bali, da bo prišlo do podobno hudih bojov kot v Rostovu in Voronežu. Sovjeti so bili na napade popolnoma nepripravljeni, saj je sovjetska propaganda stalno govorila o zmagah, tako da prebivalci niso

niti slutili, kaj jih čaka. Zaradi tega se prebivalci Stalingrada niso pretirano vznemirjali ob objavi zračnega napada, saj so pričakovali, da spet ne bo nič, mogoče samo kakšen osamljen izvidnik. Svoje napake so se zavedli šele, ko so že padale prve bombe, ki naj bi po nekaterih podatkih ubile kar 40.000 ljudi. Te številka je verjetno previsoka, vendar je okoli 20.000 ubitih ljudi še vedno grozljiv podatek. Nemški letalci so zažgali tudi skladišča goriva, tako da se je Volga spremenila v ognjeno reko, oblak dima pa se je videl 320 km daleč.

»Luftwaffe je 23. avgusta opravila 1.600 poletov in odvrгла 1.000 ton bomb in s tem po besedah generala von Richthofna popolnoma paralizirala branilce« (Hayward 1998: 188). O vseh človeških žrtvah pa kot general ni smel razmišljati, ali pač...

Na ta dan je v Stalingrad prišel poveljnik VVS/KA general Novikov, ki pa glede na splošno situacijo ni mogel storiti dosti. Sovjeti so v Stalingrad res pošiljali najnovejše tipe letal, a njihovi piloti so bili slabo izurjeni in se niso mogli upirati Luftwaffe. Svoje posledice so pustili tudi neprestani boji in velike izgube, tako da so imeli Nemci konec avgusta popolno zračno premoč na nebu nad Stalingradom.

29. avgusta so se boji preselili na jug, kjer je general polkovnik Hermann Hoth izvedel obkoljevalni manever in resno ogrozil celotno Stalingrajsko fronto. Sovjeti so se zavedali nevarnosti in se odločili za popolen umik v samo mesto. V teh bojih so enote VVS-ja skoraj izkervavele, piloti so postali tako izčrpani, da niso mogli niti jesti.

»Na prvi septembrski dan je bil Stalingrad povsem porušen, 8. VA pa v katastrofalnem stanju, saj so od 11. avgusta izgubili kar 353 letal (143 lovcev, 30 Il-2, 21 dvokrilnih bombnikov in 7 Pe-2). Nič bolje se ni godilo 270. BAD, ki je izgubila 57 Pe-2 ter 9 Su-2; še slabše se je godilo 268. IAD, ki je izgubila kar 58 od 69 letal. Tem izgubam pa je treba prišteti še 72 letal iz stalingrajske 102. IAD/PVO« (Bergstrom 2006: 137).

Prve dni septembra je dež prinesel branilcem nekaj oddiha, saj Luftwaffe v slabem vremenu ni mogla leteti, kljub vsemu pa je bila sovjetska morala nizka in se je začela krhati. Mesto je tedaj najbolj ogrožala 4. tankovska armada z juga, ki je morala v začetku septembra na položajih čakati previdno 6. armado.

Ko se je vreme 3. septembra popravilo, je Luftwaffe ponovno napadla Stalingrad, to pot še huje kot 23. avgusta. Nemški bombniki so nad mesto prihajali cel dan, vendar jim sovjetski lovci zaradi zračnega dežnika Jagdwaffe, bombardiranja niso mogli preprečiti.

V začetku septembra je bilo napredovanje 6. armade še vedno zelo počasno, povsem drugače kot situacija v zraku, kjer je Luftwaffe še vedno dominirala. Stvari pa so se že 7. septembra začele spreminjati tudi v zraku. Sposobni general Novikov je organiziral obveščevalni sistem, ki je bil podoben britanskemu iz leta 1940, samo da so namesto radarjev Sovjeti uporabljali

vizualno identifikacijo. Največje spremembe so se zgodile v sovjetskem lovskem letalstvu, kjer so začeli uporabljati taktiko Zasada, ki je omogočila najboljšim lovskim pilotom popolno svobodo v stilu doktrine Jagdwaffe. Ti poloti so sedaj iz prednjih letališč napadali Nemce v parih, imenovanih Para, kar je ustrezalo nemškemu Rotte. Najbolj zaželen cilj te nove taktike so bili FW 189, ki so usmerjali nemški topniški ogenj in so ga sovjetski vojaki sovražili, saj so vedeli, da je FW 189 predhodnik topniškega obstreljevanja. Do uvedbe Zasade enote z FW 189 praktično skoraj niso imele izgub, kar pa se je po 7. septembru bistveno spremenilo.

Že sredi septembra sta obe strani trpeli zaradi izčrpanosti letalskih posadk. Nemci so morali na počitek poslati I./JG 3, namesto katere so na bojišče prišli romunski letalci, ki so bili oboroženi z IAR 80 in Bf 109E. Nasploh so Nemcem pri Stalingradu pomagali še italijanski zavezniki, ki so na stalingrajskem bojišču imeli lovce Mc.200, lahke bombnike (izvidnike) Caproni 311 ter nekaj srednjih bombnikov Fiat BR.20. Poleg Italijanov so bili tam tudi še Madžari, ki pa so imeli italijanske lovce Reggiane R.2000 oziroma Mavag Heja, kot so se imenovali na Madžarskem licenčno izdelani primerki teh letal.

Problem je predstavljalo dejstvo, da se Romuni in Madžari niso prenesli in so marsikdaj pozabili na Sovjete ter se spopadli kar med sabo. Nemci so ta problem rešili tako, da so med oboje postavili Italijane, kar je sprva delovalo, vendar pa je povzročilo, da je bil nemški levi bok izpostavljen. Vsi nemški zavezniki so imeli poleg letalstva seveda tudi kopenske sile.

V tem času je prišlo do razdora med von Paulusom (poveljnikom 6. armade) in von Richthofnom (poveljnikom Fliegerkorpsa VIII), saj je slednji obtožil von Paulusa, da armada ne izkorišča priložnosti, ki jih ustvarjajo štuke in bombniki.. Hitler je na osnovi teh informaciji ukazal von Paulusu, da mora Stalingrad pasti do 15. septembra. Le-ta pa se je pritožil nazaj, da ne more napredovati zaradi nenehnih napadov sovjetskih štormovikov Il-2. Zaradi vsega tega so na prednje letališče Potomik, čisto v bližini Stalingrada, poslali lovce iz III./JG 3, II./JG 53 ter III./JG 52.

Na sovjetski strani je poveljstvo prevzel general Čujkov, ki je imel res slabe izgled. Njegovi vojaki so imeli za hrbtom Volgo, bojevali so se z močnejšim in številčnejšim sovražnikom. Poleg vsega pa so bili izpostavljeni še najhujšemu bombardiranju v vsej vojni, edino možno primero bi lahko našli v bombardiranju Sevastopola. Čujkov se je zavedal, da mora držati Stalingrad, dokler Žukov ne bi organiziral protinapada. Prisegel je, do bo mesto ubranil ali umrl.

Nemci so napadli samo jedro Stalingrada 13. septembra 1942 in osvojili tovarno traktorjev. V teh bojih so se še enkrat več proslavile štuke in bombniki , saj so veliko prispevali k

nemškemu napredovanju. Lovske skupine, ki so delovale iz Potomika, pa so popolnoma ustavile sovjetsko letalstvo, tako da je v teh dneh VVS komaj dosegel kakšno zmago.

Sovjetski vojaki na tleh so še enkrat več pokazali neverjetno vzdržljivost in se sredi stalingrajskih ruševin niso hoteli predati. Navadni vojaki so zaradi tega imeli veliko povedati čez VVS, saj niso mogli vedeti, kakšne izgube je njihovo letalstvo pretrpelo. Nemci so na nebu nad Stalingradom (predvsem na letališču Pitomik) zbrali največje število asov v vsej zgodovini vojskovanja.

»Najuspešnejši so bili: Wilcke (več kot 100 zmag), Lemke (61 zmag), Ewald (35 zmag), Engfer, Kemethmuller (oba okoli 50 zmag), Tonne, Crinius (oba presegala 90 zmag), Muller (je nad Stalingradom dosegel svojo 93. zmago), Roering (50 zmag), Golinski (40 zmag) in še Fullgrabe ter Sus s 50 zmagami vsak. Vse te letalce pa je zdaleč presegel Hermann Graf, ki je na svojem rovašu imel kar 173 sovjetskih letal« (Berstrom 2006: 154).

Sovjetski letalci proti tem ekspertom (kot so jih imenovali Nemci) res niso imeli velikih možnosti, zato so sredi septembra nad stalingrajsko bojišče poslali prekaljeni 434. polk, ki je nemškim asom nudil dostojen odpor. Največje težave za Luftwaffe pa je začela predstavljati izčrpanost, ki je močno prizadela vse letalce. Slabi bivalni pogoji, nižje jesenske temperature, viroze, stalni boji (tudi po 6-7 na dan) ter nenazadnje stalni nočni napadi lahkih dvokrilnih U-2 so prispevali svoje in nemški piloti so postajali vedno bolj utrjeni.

18. septembra zgodaj zjutraj so Sovjeti izvedli protinapad severno od Stalingrada, ki ga je izdatno podprlo tudi letalstvo. Napad je bil uspešen in sovjetski tanki so se Pitomiku približali na vsega 5 km. Iz letališča so takoj vzleteli Bf 109 in Ju 87 ter napadli prodirajoče se tanke. Nemci so takoj poklicali na pomoč še bombnike, ki so bili stacionirani v okolici Dona in v zraku so se razbesneli hudi boji. V teh bojih so najkrajši konec (spet) potegnili Sovjeti in morala je začela padati. Vsemu navkljub so 19. septembra Sovjeti ponovno napadli, vendar se to pot napad ni posrečil niti na tleh, kaj šele v zraku. Sovjetsko letalstvo je bilo v razsulu, edine zmago so dosegli, s t.i. tarani, kjer so se hrabri piloti zaleteli v sovražno letalo (glej stran 29). Luftwaffe se je posrečilo doseči prevlado v zraku.

Boji na tleh pa niso bili tako enostranski, saj je 6. armada komaj napredovala. Hitler je besnel in postal obseden z mestom, pri tem ga je podpiral tudi poveljnik Fliegerkorpsa VIII - general von Richthofen. Za počasno napredovanje je bila v veliki meri kriva logistika, saj je bilo stalingrajsko bojišče daleč v Sovjetski zvezi in oskrba je bila katastrofalno slaba. Med vojaki

je krožila šala, da imajo v zaledju 1000 topov, vsak od njih pa ima eno granato. Slaba preskrba se je začela poznati tudi pri Luftwaffe, saj je bombiškimi enotami začelo primanjkovati rezervnih delov in bomb. Pri nemških zaveznikih je bila situacija sploh katastrofalna, tako da letalstva malih sil osi v bojih skoraj niso sodelovala. Luftwaffe je bojišče sicer oskrbovala z 9 skupinami Ju 52/3m in eno opremljeno s He 111 (III./KG 4), vendar to še zdaleč ni zadoščalo. Kot sem že zapisal, je bilo pomanjkanje transportnih letal (po mojem mnenju) največja pomanjkljivost Luftwaffe, saj ni mogla zadostno oskrbovati Stalingrada, ko je še vse potekalo relativno gladko in v dobrem vremenu. Veliko očitkov, ki sta jih trosila Hitler in Richthofen, bi morala vzeti kar nase.

Nad Stalingradom so se prvič v večjem številu bojevale tudi ženske lovske pilotke. Dekleta so se izkazala med nemškim bombandiranjem Saratova, nato pa so jih predstavili v 586. IAP. Njihovi moški kolegi so sprva imeli predsodke, ko pa so videli, kako se bojujejo, so jih hitro sprejeli za enakovredne. Vendar pa kljub trudu VVS ni mogel ustaviti Luftwaffe in že pregovorna ruska vzdržljivost je popustila. Sovjetsko letalstvo se podnevi (vsaj v večjem številu) ni več prikazalo na nebu nad Stalingradom. O kakovosti nemških posameznikov najbolje priča podatek, da je konec septembra Hermann Graf, kot prvi pilot presegel 200 zračnih zmag.

Prvi del bitke za Stalingrad so nedvomno dobili Nemci, Luftwaffe pa je predstavljala veliko prednost, saj je močno vplivala na izide bojev na tleh. Edina slaba stran je bila ponovno slaba preskrba, kjer pa bi lahko tako Wehrmacht kot Luftwaffe z dolgoročnim načrtovanjem storila veliko več.

6.8 Kavkaz – cena za Stalingrad

Če je Luftwaffe dominirala nad Stalingradom, pa je bila situacija nad Kavkazom popolnoma drugačna. Armadna skupina A je ostala brez zadostne podpore iz zraka in ofenziva se je ustavila. Situacija v zraku je bila številčno približno enaka, vendar so bili to pot Sovjeti tisti, ki so bolj racionalno uporabili svoje letalstvo. Poveljnik 4. VA, ki je skrbela za zračno podporo Kavkaške fronte, general major Veršin, je odlično razporedil svoje sile. Utrujene posadke je poslal v zaledje na počitek, okrepiteve pa poslal enotami, ki so julija in na začetku avgusta pretrpele najmanjše izgube. Okrepiteve, ki jih je dobivala 4. VA, so bile zanimive, dobili so nekaj najnovejših lovcev La-5 in nekaj popolnoma zastarelih I-153. Veliko dodatno

okrepitev so predstavljala že omenjena ameriška letala. Kot prve so na fronto dobili lahke bombnike A-20, sledili pa so jim še lovci P-39.

Nemška ofenziva se je tako ustavila, v zraku pa so sovjetski letalci dosegli kar nekaj zmag. 12. septembra so spremljevalni lovci La-5 pregnali nemške Messerschnitte in tako odprli pot za Il-2, ki so s tem lahko napadli nemško fronto, kar so opravili brez izgub. Situacija je bila res popolnoma drugačna kot nad Stalingradom. Do konca septembra se je sovjetska moč v zraku samo krepila in osvajalci so imeli vedno večje težave. Ker Nemci niso mogli zasesti pristanišča Novorosijsk, so morali vso preskrbo voziti po dolgi, prašni cesti iz Rostaova, kar jim je samo še povečalo težave. Za dodatne probleme je poskrbelo vreme, ki se je v visokih gorah že spreminjalo v zimsko in s tem praktično onemogočilo kakršno koli novo napredovanje.

Nemci so konec septembra svojo pozornost preusmerili proti Tereku in ga ob pomoči štuk iz StG 77, ki so jih potegnili iz Stalingrada, zavzeli do 6. oktobra. Ker je tudi Hitlerju počasi postalo jasno, da Groznega ne bo mogel zasesti, se je zato odločil, da je treba rafinerije v njegovi okolici zravnati z zemljo.

»V ta namen je Luftflotte 4 lahko zbrala 232 bombnikov, od tega le 129 uporabnih. Če to primerjamo z 480 bombniki (od tega 323 uporabnih), ki jih je imela Luftflotte 4 na voljo ob začetku operacije Blau, vidimo, da je operacija Blau že na začetku močno oklestila Luftwaffe« (Hayward 1998: 179).

Bombniki so sicer nekajkrat napadli Grozni in okoliške rafinerije in pri tem povzročili veliko škode, vendar so bili ti napadi vse prešibki, da bi lahko ogrozili sovjetsko preskrbo z nafto.

Stvari so se za Luftwaffe poslabšale v noči iz 26. na 27. oktober.«Takrat so sovjetski nočni bombniki dosegli svoj največji uspeh v vojni, ko so na letališču Armavir uničili vsa letala (razen enega) iz II./KG 51. Zaradi tega so morali iz Stalingrada potegniti dele KG 76« (Bergsrtom 2006: 184, 185).

Nemci so vse do začetka novembra poizkušali z napadi, vendar uspehov ni bilo. Nato pa se je zgodilo zavezniško izkrcanje v Afriki (operacija Torch – bakla) in veliki strateg Hitler je storil še eno iz niza katastrofalnih napak. Na afriško bojišče, ki je bilo strateško gledano izgubljeno, je poslal ogromne okrepitve. Med drugim je oskubil tudi Luftwaffe iz JV Rusije, kjer bi konec leta 1942 vojno lahko dobil. Na afriško bojišče so tako odšle III./KG 6, II./KG 26 ter celotna KG 76. S tem pa je nevede preprečil načrtovano operacijo Velvet; zavezniški načrt, po

katerem naj bi Američani in Britanci na Kavkaz poslali močno letalsko ekspedicijo, ki naj bi pomagala Sovjetom.

»RAF bi prispeval 8 lovskih skupin, 3 lovsko – bombniške ter 2 skupini srednjih bombnikov. USAAF pa je hotela poslati skupino opremljeno s težkimi bombniki B-24. Skupno bi na Kavkaz poslali kar 12.000 letalcev in letalskega osebja« (Bergstrom 2006: 187).

Ker pa so že zavezniška izkrcanja preusmerila Luftwaffe, so operacijo Žamet prekinili.

Veliko je zapisanega o možnostih nemške zmage pri Stalingradu in na Kavazu, vendar pa nihče ne upošteva, kakšen vpliv na dogodke bi imela operacija Žamet, če bi do nje prišlo. Prav verjetno je, da bi Nemcem tudi ob teoretični zmagi pri Stalingradu, močno prekrizala načrte.

Na Kavkazu je novembra 1942 tako ostalo samo nekaj enot nemškega letalstva. III./JG 52, ki so jo medtem potegnili iz Stalingrada ter 13./JG 52, ki je bila enota slovaškega letalstva, oborožena s starimi Bf 109E. Nemci so svojim slovaškim zaveznikom obljubili najnovejše Bf 109, vendar so jim dostavili le stare, obrabljene Bf 109E, ki so jih imeli na zalogi še od leta 1940. Poleg teh lovcev (skupno 37 letal) je na Kavkazu ostalo le še nekaj izvidniških skupin, ki so imele le 18 letal. »S tako majhnim številom letal pa Luftwaffe ni mogla pokriti področja velikega kot Velika Britanija in to ob dejstvu, da se je VVS samo krepil« (Hayward 1998: 180).

6.9 Jesen na centralnem in severnem bojišču

Jesen 1942 je bila razgibana tudi na centralnem in severnem delu bojišča. Obe strani sta nadaljevali že omenjene napade in protinapade, ki pa nobeni niso prinesli kakšnih večjih uspehov.

Jeseni 1942 se je v I./JG 51 prvič pojavil FW 190, ki je bil za vzhodno fronto precej bolj primeren kot Bf 109, predvsem zaradi robustnosti in močne oborožitve. Postal je idealen lovec na štormovike (II-2).

Nemci so v tem času na večini fronte imeli kontrolo nad dogajanjem v zraku. Sovjeti so imeli premoč v številkah, vendar je zaradi slabše kvalitete niso mogli izkoristiti. Na centralnem delu bojišča (pri Luftflotte 1) je poveljstvo nad lovskimi enotami prevzel Gordon Gollob, ki je prišel s Kavkaza in njegov agresiven stil vodenja je še povečal učinkovitost Jagdwaffe.

»Kapetan Vasilij Kubajev se spominja, da je bilo to obdobje za Sovjete zelo neuspešno. Jasno se je kazalo, da so bili izkušeni nemški letalci veliko boljši nasprotniki. Z uporabo novih,

boljših taktik so nas prisilili v boj, razbili naše formacije in nam prizadejali velike izgube. Naši piloti so se posluževali defenzivnih taktik in so le redko prevzeli iniciativo« (Bergstrom 2006: 206, 207).

Tako je prišlo do situacije, kjer so sovjetski zračni poveljniki spoznali, da je bolje, da svoje sile zadržijo ter jih s tem rešijo uničenja.

Kjub vsemu pa je postalo jasno, da je Wehrmacht izgubil strateško prednost na tleh, saj ni bil sposoben izvesti nove močne ofenzive proti Moskvi ali Leningradu (za razliko od Rdeče armade...).

6.10 Jesen štuk nad Stalingradom

Konec sptembra 1942 je Lufwaffe dosegla najboljše rezultate. Od Leningrada do Stalingrada so imeli premoč v zraku. Edini resnejši sovjetski odpor je bil na Kavkazu in na skrajnem severu v okolici Murmanska.

Nikjer pa ni bila zračna prevlada tako izrazita kot ravno nad Stalingradom. Sovjetsko letalstvo se je praktično odpovedalo dnevnim akcijam, saj izčrpani in demoralizirani piloti enostavno niso mogli več. Trmasto vztrajanje v bojih bi pomenilo samo še večje izgube. VVS je bil prvič v vsej vojni zlomljen. Stvari so bile tako slabe, da so celo Il-2 napadali svoje cilje ponoči, ko ni bilo nevarnosti, da bi srečali Jagdwaffe. Seveda je bila zanesljivost zadevanja ciljev temu primerno zmanjšana. Stalin je tokrat dokaj ponižno prosil Churchilla za pomoč v letalih, prosil je predvsem za Spitfire-je in Airacobre.

Situacija na tleh je bila popolnoma drugačna. Sovjetski pešaki so se strahovito in trmasto upirali vsem nemškimi napadom. Zelo izčrpane in oslABLJENE nemške kopenske sile porušenega mesta niso mogle osvojiti. Dejansko neprestani napadi štuk in bombnikov branilcem niso povzročili prevelikih težav. To pa zato, ker so boji potekali večinoma med betonskimi ruševinami, ki so bile neke vrste improvizirano zaklonišče. Nove ruševine, ki so jih nemški letalci stalno ustvarjali, pa so nudile še boljše obrambne položaje. Izčrpana nemška pehota velikokrat ni mogla izkoristiti vrzeli v sovjetski obrambi po bombardiranjih, saj za to preprosto niso imeli dovolj vojakov. Sovjeti so izdelali most čez Volgo, nekako pol metra pod vodo, tako da ga je bilo s štukami nemogoče uničiti. Seveda so ga lahko uporabljali le ponoči, vendar je bilo to še vedno zadosti učinkovito.

Stvari pa so se ponoči bistveno spremenile. Sovjeti so Nemce napadali dobesedno vsakih pet minut, še posebej so bili aktivni polki - opremljeni z zastarelimi lahкими bombniki U-2; posadke katreri so opravile tudi do osem poletov na noč.

Vsako napredovanje je zahtevalo izredno močno bombardiranje in ogromno žrtev med pehoto, vendar se je Nemcem 15. oktobra uspelo prebiti do Volge in s tem presekat Stalingrad na dvoje. Zmaga se je zdela blizu, saj je bilo do konca oktobra pod nemško okupacijo že 9/10 mesta. Sovjetski branilci so držali le še ozke pasove na obali Volge, ki so bili podvrženi peklenskemu bombardiranju štuk.

Piloti štuk so bili celo tako izurjeni (in prevzetni), da so si za tarče izbirali dimnike. Treba pa jim je priznati, da so jih res zadeli in uničili.

Ravno v tem času (začetek novembra) so Sovjeti začeli ustvarjati mostišča na Donu, česar jim Romuni niso mogli preprečiti. Luftwaffe je sicer poslala nekaj bombnikov, ki pa niso veliko zalegli. Poslali so tudi izvidnike, ki so se vrnili z zaskrbljujočimi poročili o kopičenju sovjetskih sil. Vendar pa nemško poveljstvo ni storilo praktično ničesar. V mesto so kot okrepitve poslali celo XXXXVIII. tankovski korpus, da bi okrepili romunski sektor. Novembra se je poslabšalo še vreme; začeli so se prvi stepski snežni viharji, ki so že pred sovjetsko ofenzivo nevarno zmanjšali preskrbo 6. armade.

Nedoumljivo je dejstvo, da nemško poveljstvo v ta sektor ni poslalo okrepitev in je mirno čakalo in gledalo, kako se Rdeča armada krepi. V edinem sektorju, kjer bi lahko zmagali, so samo čakali na sovjetski protinapad. Sovjetski protinapad pa je prišel...

6.11 Uničenje 6. armade

Sovjeti so se za svojo ofenzivo (Uranus) odlično pripravili, v novembru so letalstvo na fronti zadržali, v zaledju pa pripravili velike okrepitve. Na voljo so imeli kar 4 zračne armade:

2. VA, 17. VA, 16. VA, 8. VA ter še 102. IAD, ki so imele naslednja letala:

»*Lovci VA*: 186 Jak-1, 179 Jak-7, 11 La-5, 39 LaGG-3, 10 Hurricane.

Lovci PVO: 12 I-16, 4 I-153, 33 Jak-1/7, 7 MiG-3, 10 LaGG, 20 Hurricane, 2 P-40.

Jurišniki: 450 Il-2.

Bombniki: 41 Pe-2, 57 A-20, 22 SB, 428 lahkih nočnih bombnikov (U-2, R-5, R-Z).

Izvidniki: 36 Pe-2/3, 3 A-20, 12 Su-2«

(Kulikov 2002b: 12, 13).

Skupno so tako imeli na razpolago kar 1502 letali, od tega jih je bilo zastarelih 466. Velika sovjetska ofenziva se je začela 19. novembra, ko je ob 7. 30 sovjetsko topništvo odprlo ogenj. Glavni napad je padel po romunski 3. armadi, ki se je na začetku hrabro borila, vendar udarca ni zdržala, saj so se nekatere enote (ne vse!) začele prehitro umikati. Odgovor Luftwaffe ni bil posebno odločen, saj so Romunom na pomoč poslali samo I./StG 2, ki je ta dan opravila le 120 poletov.

Sovjeti so čas svoje ofenzive »uskladili« z vremenom, tako da je bilo letenje v naslednjih dneh nemogoče in že 23. novembra so Sovjeti obkolili Stalingrad in v njem 250.000 nemških vojakov.

Pri Luftwaffe so se takoj lotili izračunov ali so sploh sposobni preskrbovati ujeto armado. Prvi izračuni so pokazali, da je to, glede na število in zmogljivosti transportnih letal, nemogoče.

Za oskrbovanje garnizije v Stalingradu bi bilo potrebno vsak dan kot absolutni minimum, ki ga je obljubila Luftwaffe, prepeljati okoli 300 ton preskrbe. To obljubo je dal Goring, ki v tem času ni imel več pojma, kaj se dogaja z njegovim letalstvom. Kopenska vojska je za preživetje zahtevala 500 ton preskrbe. »Če upoštevamo še slabo vreme, čas potreben za natovarjanje in razlaganje, čas za polet, izredno slab procent delujočih letal, sovjetsko obrambo; ugotovimo, da bi Luftwaffe potrebovala okolil 850 Ju 52/3m. Še 25. novembra so imeli na razpolago le 25 delujočih Ju 52/3m (od 76-ih)« (Hayward 1998: 245, 246).

Podobno slaba je bila situacija z lovskimi letali, saj so Nemci zaradi zračne premoči v okolici Stalingrada pustili le dele JG 3 in JG 52, ki sta skupaj imela 90 lovcev. Tako ni presenetljivo, da so prve dni zračnega mostu prepeljali le 65 ton oskrbe, kar pa so kmalu povečali na 100 ton, saj se je zračni most močno okrepil. V južno Rusijo so premestili naslednje enote opremljene z Ju 52/3m: KGrzbV 9, 50, 102, 105, 172, 700, 900. Poleg teh pa še KGrzgV 5 in 20, ki sta bili opremljeni z He 111. Situacija je bila tako slaba, do so kot transporterje uporabili zastarele Ju 86 (iz KGrzbV 21, 22) ter ad hoc enoto KGrzbV 200, sestavljeno iz Fw 200, Ju 90 in Ju 290. Fw 200 so potegnili iz bitke za Atlantik in so bili za rusko zimo popolnoma neprimerni. Ju 290 pa je bil celo prototip. Poleg teh enot so se iz bombnikov v transporterje prelevili še dodatni He 111 iz III./KG 4, I.KG 100 in celotna KG 55

(Hayward 1998: 367, 368).

V zraku so v tem času divjali hudi zračni boji, kjer pa je še enkrat več Jagdwaffe dokazal svojo premoč proti močnejšim sovjetskim letalskim silam. Svoje so prispevale štuke iz StG 2, ki so sovjetskim oklepnikom prizadejale hude izgube.

Nemci so za osvoboditev Stalingrada načrtovali operacijo Wintergewitter (Zimska nevihta), ki se je začela 10. decembra. Sprva je kazalo kar dobro. Poveljstvo je prevzel feldmaršal von Manstein, ki se je iz Leningrada spet (že drugič v manj kot pol leta) preselil na jug Rusije.

Luftwaffe je nudila odlično podpopro in tudi v kotel, kot se je tedaj imenoval Stalingrad, so vztrajno vozili oskrbo. Prve večje uspehe so sovjetski lovci dosegli 11. decembra, ko so sestrelili 9 Ju 52/3m. To pa ni bil slučaj. Te zmage so dosegli piloti na novo prispelega 9. GIAP-a, ki so ga Sovjeti ustanovili in dolgo urili prav s tem namenom. V tem polku so zbrali najboljše pilote (A. Kovačevič, M. Baranov, S. Ahmet-Khan, P. Golovachjob, I. Borisov ter V. Lavrinenkov). Ti piloti so do potankosti obvladali novi sovjetski taktični formaciji para in zveno, s čimer so bistveno prispevali k vedno večji sovjetski premoči nad mestom.

Oskrba je bila tekom decembra sicer premajhna, vendar v pričakovanju skorajšnje osvoboditve, še zadostna.

20. decembra so v kotel prepeljali 291 ton oskrbe, čete LVII. tankovskega korpusa pa so se prebile približno 56 km do Stalingrada. Sovjeti so tedaj vse svoje sile (tudi letalske) preusmerili v obrambo pred tem prodorom, ki je resno grozil, da bo prebil obroč okrog mesta. S tem pa so začasno izgubili zračno premoč nad Stalingradom in Luftwaffe je lahko v kotel spet prepeljala nekoliko več oskrbe. Za Nemce je posijal žarek upanja, ki pa se je hitro razblinil, saj je Sovjetom severno od Stalingrada, po hudih bojih, uspelo razbiti italijansko armado. To pa je pomenilo, da je ogrožena celotna armadna skupina Jug. Sovjetski prodor čez italijanske čete je bil namreč uperjen proti Rostovu, kar bi odrezalo vse nemške sile vzhodno od tega mesta, vključno z armadno skupino A na Kavkazu. Zaradi tega je moral Manstein prekiniti operacijo Zimska nevihta. Edina možnost za preživetje 6. armade bi bil preboj iz Stalingrada, kar pa je Hitler zavrnil. Res pa je, da je bila obkoljena armada v tem času že v tako slabem stanju, da je vprašanje ali bi jim to sploh uspelo.

Poleg tega pa bi s tem zelo verjetno zaprli vrata za pobeg nemškim silam na Kavkazu, ki jim je OKH 29. decembra ukazal umik. Luftwaffe je imela v tem sektorju le šibke sile, ki so bile sestavljene iz:

»Lovci: Stab, III./JG 52, 13./JG 52.

Bombniki strmoglavci: II.StG 77, Erg./StG 77.

Bombniki: občasno KG 51.

Izvidniki: NAGr 1, NAGr3, NAGr 9« (Bergstrom 2007: 108).

S tako šibkimi silami je zračna premoč prešla na sovjetsko stran, ki je imela na razpolago naslednje sile:

»2. VA: 216. SAD, 217. IAD, 229. IAD, 218. NBAD, 219. BAD, 230. ŠAD, 288. BAP, 446. SAP, 750. SAP.

5. VA: 236. IAD, 295. IAD, 132. BAP, 763. LBAP, 718. SAP, 742. RAP.

VVS/ČF: 62. IAB (6. GIAP, 7. IAP, 25. IAP, 32. IAP, 62. IAP), 63. BAB (5. GMTAP, 40. BAP), 18. ŠAP, 46. ŠAP, 47. ŠAP, 36. BAP, 119. MRAP.

ADD: 50. AD.

PVO: 105. IAD (182. IAP, 234. IAP, 738. IAP, 822. IAP)« (Bergstrom 2007: 109).

Luftwaffe je po svojih najboljših močeh krila umik, ki zaradi izgubljenih dokumentov ne more biti popolnoma analiziran. Znano je, da je Luftwaffe uspešno koncentrirala svoje šibke sile in s tem omogočila pobeg armadne skupine A s Kavkaza. Kakšne so bile pri tem njene izgube, pa ne bo znano nikoli. Nemcem je uspelo pobegniti ravno v zadnjem trenutku, ko se je fronta konec januarja 1943 ustalila nekoliko vzhodno od Rostova.

Konec decembra se je sovjetski prodor nadaljeval ter potiskal Nemce stran od obleganega mesta. Med tem prodiranjem so izgubili letališča Morozovski, Tazinski ter Novočerkask. To je pomenilo, da je bil polet do Stalingrada veliko daljši, kar je povečalo potrebno gorivo in zmanjšalo preskrbo. Od novega leta dalje so oskrbo, zaradi vedno večjih izgub transportnih letal, v Stalingrad lahko vozili le v večjih jatah, ki so jih spremljali lovci. Velike izgube so počasnim Ju 52/3m povzročali tudi Il-2. Poleti ponoči zaradi snežnih viharjev niso bili mogoči. Nasploh je stepska zima (posebno Luftwaffe) povzročala ogromno težav. Zelo pogosti so bili že omenjeni viharji, ravno tako problematična je bila megla; le ta je povzročila t.i. white out-e, ko piloti niso videli drugega kot belino. Zaradi tega so popolnoma izgubili vsak občutek za orientacijo, kar je privedlo do ogromno nesreč. Na glavnem stalingrajskem letališču je počasi začel vladati kaos. Sprva so nemški vojaki marljivo in hitro čistili zasnežene vzletne steze. Težkega delovnega tempa pa v ekstremnem mrazu in ob slabi prehrani niso mogli dolgo vzdržati. Tako so bile vzletne steze slabše očiščene, raztovarjanje pa počasnejše, kar je samo še poslabšalo situacijo. Popuščala je tudi disciplina, saj se je vedno več nesrečnih vojakov skušalo na silo prebiti na letala, ki so vozila iz kotla. Vojaška policija je imela ogromno dela in je vse te vojake kruto postrelila. Ko se je situacija za Nemce še slabšala, so se nekateri nesrečniki, v upanju na rešitev, celo oklepali podvozja transportnih letal. Ko so ta letala vzletela, seveda niso mogli zdržati močnega zračnega upora in so omahnili v smrt.

S hudimi težavami so se srečevali tudi letalci, predvsem pa letalsko osebje. Možje v črnem, kot so v Luftwaffe imenovali letalske mehanike, so morali letala popravljati zunaj, v hudih zimskih snežnih viharjih, ko so se temperature spustile tudi do -40 C. Velik problem je predstavljalo še dejstvo, da vodstvo Luftwaffe za te ljudi ni preskrbelo niti bivalnih šotorov, tako da so praktično živeli na prostem, prepuščeni bičanju mrzle ruske zime... Tako ne preseneča, da je odstotek uporabnih letal začel drastično padati.

Zaradi vsega tega je tonaža preskrbe v januarju začela padati, čeprav so Luftwaffe v okolici Stalingrada še dodatno okrepili okrepili z I./KG 1, Stab, I., III./KG 3, II., III./KG 4, II./KG 53, III./StG 2, III./StG77, II./JG 3 ter 4./JG 54. Te okrepitve so razdelili med Luftwaffenkommando Don, Fliegerkorps VIII in IV. Vse to pa ni bilo dovolj, saj so tudi Sovjeti močno okrepili 16. VA, ki je imela sredi januarja še vedno 525 letal, od tega 215 lovcev, 103 jurišnike, 105 dnevnik bombnikov, 87 nočnih bombnikov, 15 izvidnikov in 75 transportnih letal (Bergstrom 2007: 115, 116).

Od 19. novembra so Sovjeti 16. VA povečali za kar 196 letal. Če upoštevamo še stalne boje, v katere so se zapletali sovjetski letalci, je to res velika okrepitev, ki je posledica močno povečane sovjetske industrijske proizvodnje.

Hitler je januarja 1943 poslal v južno Rusijo feldmaršala Milcha, ki je imel nalogo izboljšati zračni most. Milch je v nacistični hierarhiji veljal za zelo sposobnega in energičnega poveljnika, kar pa po mojem mnenju ne drži, saj je ravno on v Luftwaffe vnesel klientelizem in je bistveno pripomogel k veliki zmedi v načrtovanju novih letal. Marsikdaj je trmasto vztrajal pri neuspešnih zamislih, medtem ko je prekinil marsikateri perspektivni program. Zelo podobno je bilo tudi njegovo ravnanje pri Stalingradu. Sprva je sicer »s palico in korenčkom« uspel dvigniti tonažo, vendar se je nato raje posvetil zgrešenim načtom za dovažanje pomoči z jadralnimi letali. Ta jadralna letala so v južno Rusijo konec januarja sicer prispela; vendar so na preobremenjenih logističnih povezavah samo zavzela prostor, ne da bi enkrat samkrat poletela nad kotel. Veliko bolje bi storil, če bi obiskal kakšno letališče in videl, v kakšnih razmerah životarijo in delajo možje pod njegovim poveljstvom. To je odkril šele februarja in se nato raztogotil, zakaj so naročili jadralna letala in ne zasilnih koč za letalce in letalsko osebje, ki so čakale v zaledju.

V Stalingradu je že decembra izbruhnila lakota in veliko nemških vojakov je začelo umirati. Zaradi vse slabšega položaja 6. armade je sovjetski general Rokosovskij v začetku januarja pozval von Paulusa k predaji, ki pa jo je slednji zavrnil. Zaradi tega so Sovjeti sprožili novo

ofenzivo na nemške položaje, ki je 16. tega meseca dosegla svoj glavni cilj - zavzetje Pitomika, največjega letališča v kotlu. S tem je bilo teoretično vsega konec.

Preko majhnega letališča Gumark oskrba praktično ni bila več mogoča. Sovjetski topniški ogenj pa je 21. januarja uničil tudi to malo letališče in edina možnost za oskrbo je bilo odmetavanje zalog s padali.

Luftwaffe je 24. januarja odvrгла le 13 ton preskrbe, naslednji dan (po Milchovih grožnjah z vojaškimi sodišči) pa skoraj 100 ton, vendar je bilo vse to kaplja v morje. V teh dneh je namreč kar 20.000 ranjenih nemških vojakov ostalo praktično brez zdravil in hrane, tako da ni čudno, da je 6. armada začela razpadati. Von Paulus je s kapitulacijo odlašal do 31. januarja 1943, ko jo je končno podpisal. Hitler ga je medtem povišal v feldmaršala, s čimer mu je diplomatsko sporočil, da mora storiti samomor, saj se nobeden nemški feldmaršal še nikoli ni predal sovražniku. Von Paulus tega ni upošteval, kar mu glede na okoliščine niti ne moremo zameriti. Vendar pa je res, da so bili višji častniki ob kapitulaciji povsem normalno rejeni in da so si prisvojili ogromno hrane (in baje celo konjaka), medtem ko so njihovi vojaki umirali od lakote.

He 111 so sicer vse do 3. februarja še odmetavali oskrbo zadnjim nemškim žepom, ki se niso hoteli predati.

»Luftwaffe je v Stalingrad prepeljala 8.350 ton hrane, steliva in goriva. V povprečju 117,6 ton na dan. Iz Stalingrada pa je odpeljala 30.000 ranjenih vojakov. Pri tem je izgubila 488 letal, od tega 266 Ju 52/3m (tretjina vseh transportnih letal) ter 165 He111«
(Hayward 1998: 310).

Wehrmacht je izgubil okoli 108.000 mož, od katerih se jih je v Nemčijo vrnilo le 5.000.

Od tega poraza dalje si nacistična Nemčija ni več opomogla.

Danes sem govoril s Hermanom. On je južno od fronte, nekaj sto metrov oddaljen od mene. Le malo jih je ostalo od njegovega polka. Tudi sin peka B--- je še vedno z njim. Hermann ima še vedno pismo, v katerem ste nama sporočili, da sta oče in mati umrla. Spet sem govoril z njim, ker sem starejši brat, in poizkušal sem ga potolažiti, četudi sem tudi jaz na koncu moči.

Dobro je, da oče in mati ne bosta zvedela, da se s Hermannom ne bova vrnila domov. Strašno težko je, da boste morali vi nositi breme štirih mrtvecev skozi življenje.

Želel sem postati bogoslovec, oče je hotel imeti hišo. Hermann pa je hotel graditi vodomete. Nič se ni tako izteklo. Sami veste, kako kaže doma, mi pa še predobro vemo, kako je tukaj. Ne, tisto, kar smo si zamišljali, se gotovo ni uresničilo, kakor smo upali. Naši starši so pokopani pod ruševinami svoje hiše. Midva pa, četudi zveni grobo, sva pokopana z nekaj sto mož v globeli na južnem koncu žepa. Kmalu bo te globeli prekrila debela snežna odeja.

Pismo neznanega vojaka iz Stalingrada
(Salzberger 1970: 299).

7. ZAKLJUČEK

7.1 Luftwaffe po Stalingradu

Za Luftwaffe predstavlja Stalingrad začetek konca. Posebno veliko katastrofo je pomenil za transportno in bombniško letalstvo. Od ogromnih izgub bombnikov in transportnih letal si Luftwaffe ni opomogla vse do konca vojne. Proizvodnja bombnikov je bila še vedno zadostna za pokritje izgub in letal načeloma ni primanjkovalo. Večje težave so imeli pri transportnih letalih, saj so Ju 52/3m izdelovali le počasi in izgub niso mogli pokriti.

»Februarja 1943 so Heinklove tovarne v Rostoku izdelale 185 He 111, medtem ko so pri Junkersu izdelali le 55 Ju 52/3m« (Price 2002: 246).

Za nenadomestljive pa so se pokazale izgube izkušenih posadk. Za stalingrajski zračni most so namreč uporabili ogromno letal, ki so jih pobrali letalskim šolam. Nobena letalska enota teh letal ni nikoli več vrnila. Letalskim šolam je tako primanjkovalo letal. Še hujše pa je bilo, da so z letali odšli tudi najboljši inštruktorji in že skoraj izurjene posadke. Tudi ti se niso več vrnili. Tako je bil nemški sistem šolanja bombniških posadk praktično uničen in ga do konca vojne niso več popolnoma usposobili. S tem je drastično padla učinkovitost.

Problemi so se začeli pojavljati tudi z zamenjavo zastarelih letal. Leta 1943 je kot prvi poplnooma zastarel Ju 87, vendar ustrezne zamenjave ni bilo. Nekaj so sicer poizkušali z izvedenko Ju 87G, ki je pod krili nosila dva 37 mm protitankovska topa, vendar to ni skrilo zastarelosti tipa. Kot zamenjavo za štuke so uvedli jurišne različice Fw 190F in G. Ta predelana lovska letala so bila v bistvu odlična, vendar so zaradi dodatnega oklepa in bomb zelo težko preživela v spopadih z vedno večjim številom zavezniških lovcev. Posebno na zahodu so jurišni polki marsikdaj pretrpeli tako hude izgube, da so jih morali umakniti iz

bojev. Velikokrat so jih vodili bivši piloti štuk, ki se niso znali dvobojevati v zraku, kar je izgube samo še povčalo.

Zelo podobno se je godil z bombniškim letalstvom, ki ga je poleg slabše izurjenosti posadk pestilo dokaj hitro zastaranje letal. Leta 1943 so se zavezniški lovci močno popravili. Ta napredek ni bil viden samo pri Sovjetih, ampak tudi pri Američanih. Bombniki, ki so že leta 1940 težko ušli britanskim lovcem, so bili od leta 1943 naprej bolj kot ne glinasti golobi. Pri Luftwaffe so uvedli le majhno število izboljšanih Ju 188 in Ju 88S, kar pa je bilo premalo. Povsem enako velja tudi za edini nemški težki bombnik He 177, ki so ga zaradi nenehnih težav z motorji DB601A/B izdelali le v manjših količinah.

Rušilci so leta 1943 doživljali drugo pomlad, ko so jih večinoma uporabljali za nočni lov proti vedno hujšim britanskim napadom. V tej vlogi so bili dokaj uspešni do konca vojne. V bistvu je bil Nachtjagd (nočni lovci) edini del Luftwaffe, ki je vse do konca vojne zadržal učinkovitost. Rušilce so do leta 1944 dokaj uspešno uporabljali podnevi proti ameriškim težkim bombnikom, kar pa se je drastično spremenilo s prihodom ameriškega daljinskega lovca P-51, katerega prihod je praktično v nekaj dneh uničil celotno obrambo Raicha.

Edino Jagdwaffe je leta 1943 še vedno dominiral. Izboljšani tipi letal so bili povsem enakovredni novim zavezniškim lovcem in veterani so še vedno terjali visok krvni davek. Problemi so se začeli kazati predvsem v premajhnem številu letal. Nemška industrija enostavno ni mogla slediti potrebam front. Ogromno lovcev so premestili v obrambo nemških mest pred vedno hujšimi napadi ameriških težkih bombnikov B-17 in B-24. S tem pa jih je zmanjkalo za obrambo Tunizije, Sicilije, Italije in za boje na vzhodni fronti.

Jagdwaffe se je zlomil februarja in marca 1944, ko so Američani predstavili že omenjenega P-51, ki je lahko letel do Berlina in nazaj. Od tedaj naprej je bila Luftwaffe le še plen. Padla je izurjenost, novih izboljšanih tipov ni bilo in nebo nad Evropo je pripadlo zaveznikom. Edino resno grožnjo zavezniški premoči je konec leta 1944 predstavljal prvi reaktivni lovec Me 262, ki bi ob pravilni uporabi lahko zaveznikom spodnesel zračno premoč. Luftwaffe ga je taktično uporabila popolnoma narobe, tako da na izide bojev ni bistveno vplival. Konec leta 1944 so pri Messerschmittu in Focke Wulfu sicer izdelali izboljšane tipe letal Bf 109G-10 in K ter FW 190D in Ta 152, ki so bili povsem dorasli zavezniškim, vendar vse premalo in tudi prepozno...

Luftwaffe tako ni mogla preprečiti niti bombardiranja mest niti prodorov zavezniških armad proti osrčju svoje domovine. Velik problem je od leta 1944 dalje predstavljalo še pomanjkanje goriva, ki je sploh paraliziralo delovanje večine enot Luftwaffe.

Maja 1945 so ostanki nekoč mogočne Luftwaffe nemo stali na letališčih in čakali zmagovite zavezniške čete.

7.2 VVS po Stalingradu

Bitka za Stalingrad je predstavljala tudi veliko zmago za sovjetsko letalstvo. Prvič v vojni so Sovjeti skoncentrirali svoje letalske sile in porazili ravno tako skoncentrirano Luftwaffe. Po Stalingradu so se za VVS stvari premaknile na boljše.

Sicer ne takoj, vendar so vztrajno izboljševali taktiko in sodelovanje med armadami. Sistem šolanja, ki je bil v letih 1941/2 zaradi izgub močno skrajšan in slab, se je začel popravljati. Počasi so novinci dobivali boljše možnosti za preživetje in povečalo se je število asov. Nemški veterani so sicer še vedno dosegali neverjetne uspehe, vendar so postajali vedno bolj osamljeni. Sedaj so postali nemški novinci tisti, ki niso imeli veliko možnosti, da bodo preživeli prve spopade.

Tudi kar se tiče tipov letal, je VVS leta 1943 postal velesila. Sovjetska letalska industrija je iz tekočih trakov dobesedno začela bruhati izboljšanje Il-2m3, ki so imel spremenjeno krilo in še pomembnejše prostor za strelca za obrambo pred lovci. Neprestani napadi štormovikov so za nemško pehoto postali stalnica. Pri lovcih sta glavno breme bojev prevzela Jak-9 in La-5FN, ki sta bila že dokaj enakovredna nasprotnika za Bf 109 in FW 190. Proti koncu vojne so izdelali še izboljšana Jak-3 in La-7, s katerima je VVS popolnoma ujel nemško, ameriško in britansko letalsko tehniko. Malo pred koncem vojne je v uporabo prišel tudi Il-10, izboljšana verzija Il-2, ki pa je v boje posegel le mestoma, pri napadu na Berlin.

Še do najmanjših premikov je prišlo v bombniškem letalstvu, saj so do konca kot hrbtenico bombnikov zadržali Pe-2 in Il-4, ki so ju v tem času le malo izboljšali. Kljub temu pa sta se oba tipa v bojih povsem dobro izkazala. VVS vse do konca vojne ni razvil strateškega letalstva, kot so ga Američani in Britanci, ampak se je raje povsem posvetil izgradnji mogočnega taktičnega letalstva za podporo Rdečemu parnemu valjarju, kot so ob koncu druge svetovne vojne neuradno prekrstili Rdečo armado.

Je pa res, da je VVS s temi izboljšavami dosegel vrh, saj kakšnih obetavnih projektov za prihodnost enostavno ni bilo. Sovjetom je to pot na pomoč priskočila sreča, saj so v svoje roke dobili ameriški superbombnik B-29, ki je po napadu na Japonsko zasilno pristal na skrajnem vzhodu te ogromne države. Ker Sovjetska zveza takrat še ni bila v vojni z Japonsko, so posadko internirali, bombnik pa zaplenili. S tem so dobili najnaprednejše letalo na svetu (poleg nemškega Me 262), ki so ga popolnoma prekopirali in mu dali oznako Tu-4. Drugo

srečno okoliščino je predstavljala zaplenitev nemških razvojnih projektov. Le-ti so bili sploh osnova za vse povojne reaktivne lovce, od sovjetskega MiG-15, do ameriškega F-86 ali britanskega Vampire-ja.

7.3 Po Stalingradu...

Vojna se je nadaljevala še več kot dve leti, vendar zaradi preobsežnosti diplomsko delo zgolj skicirano in netematizirano prikaže njeno nadaljevanje in zaključek.

Po padcu Stalingrada je med nacističnim vodstvom zavladala panika. V novembru je vse kazalo, da je Hitler z operacijo Blau našel kamen modrosti in da bo Sovjetska zveza zaradi pomanjkanja goriva leta 1943 le še postransko bojišče. S takim razvojem bi se Wehrmacht skoraj v celoti lahko posvetil vedno močnejšim zahodnim zaveznikom. Stvari pa so se obrnile drugače.

Sovjetska zveza se je samo še krepila, končno so prišle do izraza njene ogromne naravne zaloge, velika industrijska moč ter nenazadnje veliko število prebivalcev. Podobno bi lahko rekli tudi za ZDA, ki so šele konec leta 1942 začele bistveno vplivati na vojno dogajanje.

Na vzhodni fronti so se Nemci od poraza zelo hitro opomogli in čete pod von Mansteinom so Sovjetom v februarju in marcu prizdežale hude poraze, ki so v marsičem zasenčili bitko pri Stalingradu. Vendar pa te taktične zmage niso mogle več v ničemer spremeniti strateškega poraza. Tretji rajh enostavno ni imel več vojaške in ekonomske moči, da bi lahko strl vedno številčnejšo protihitlerjevsko koalicijo.

Spomladi 1943 je bila vzhodna fronta dokaj mirna, saj je do večjih spopadov prihajalo le na območju Kubana. Poleti je sledila še zadnja velika nemška ofenziva v vsej vojni, operacija Citadela, kjer Nemci niso mogli več (niti na zelo omejenem področju) prebiti sovjetske obrambe. Po bitki pri Kursku je v ofenzivo prešla sovjetska stran, ki je nato stalno osvobajala dele svojega ozemlja. Največji uspeh so Sovjeti dosegli poleti 1944, ko so popolnoma uničili armadno skupino Center in prodrli do meje s Poljsko. Septembra tega leta sta vojno končali Romunija in Finska.

Leta 1945 so Sovjeti na celotni fronti pregazili nemške položaje in v zadnji krvavi bitki zasedli Berlin.

Celotno vojno na vzhodu je zaznamovala izredna krutost, s katero so začeli Nemci, saj so hoteli uničiti kulture velike večine narodov, ki so bili tedaj v Sovjetski zvezi. Mnogi sovjetski prebivalci so sprva Nemce pozdravili kot osvoboditelje izpod komunističnega jarma, vendar

je začetnemu navdušenju hitro sledila streznitev in sovjetski ljudje so veliko domovinsko vojno vzeli za svojo. Le tako so lahko zdržali vse trpljenje, žrtve in pomanjkanje.

Stvari so se v letu 1944 obrnile in tedaj so tudi prebivalci vzhodnih nemških pokrajin na svoji koži plačali Hitlerjeve in nemške uničevalne načrte. Sovjeti so se maščevali za vse grozote in praktično izpraznili celotno vzhodno Prusijo, ki je še danes rusko ozemlje. Bivši nemški Koningsberg pa je danes Kaliningrad. Zelo podobno se je z nemškim prebivalstvom dogajalo po vsej Evropi. V tem primeru lahko rečem, da so nacisti sejali vihar, Nemci pa so ga poželi. Čeprav mogoče med drugo svetovno vojno med tema dvema terminoma (za zaveznike, še posebno pa za Sovjete) ni bilo velike razlike.

Edino kar lahko zapišem je, da smo lahko veseli, da živimo v času, ko v Evropi ne divja sovraštvo, ampak prevladuje misel združevanja in tolerance. Na žalost pa to še vedno ne velja za vse človeštvo in bojim se, da tudi nikoli ne bo.

7.4 Preverjanje hipotez

H1: Na začetku je bila Luftwaffe boljše opremljena, izurjena in je imela boljše taktiko kot sovjetsko letalstvo.

Hipoteza je v celoti potrjena. Luftwaffe je imela boljše lovska letala. Bf 109F je v vseh elementih močno prekašal zastarele sovjetske lovce I-16, I-153 ter I-15 bis. Tudi modernješi sovjetski tipi so zaostajali za Messerschmittom. Nemški bombniki so bili ravno tako mnogo boljši od sovjetskih, saj so lahko nosili veliko več bomb, imeli pa so tudi mnogo močnejši oklep in s tem boljše zaščito za posadko. Nemške šture so bile sicer zastarevajoče, vendar so se na vzhodni fronti v prvih dveh letih odlično odrezale. Sovjeti so sicer imeli že razvitega Il-2, vendar posadke na nov tip letala še niso bile navajane, tako da so resnične uspehe ta letala začela dosegati šele leta 1942.

Izurjenost nemških posadk je bila sigurno tista, ki je velikokrat reševala Luftwaffe. Nemški veterani, ki so se bojevali od leta 1939 in so preživeli, so bili smrtonosen nasprotnik, saj so svoja letala poznali do popolnosti. Sovjeti na drugi strani so imeli prav tako veliko število veteranov, ki pa so jih ogromno izgubili v Stalinovih čistkah. Preživeli so bili povsem brez iniciative in si brez odobritve višjih hierarhičnih struktur niso upali storiti ničesar.

Nemci so tudi obvladali novo taktiko dveh letal Schwarm in Rotte, ki jima sovjetski formaciji iz prve svetovne vojne Vic in Kette nikakor nista bili kos.

Luftwaffe je odlikovala še velika fleksibilnost, saj je svoje letalske polke in skupine stalno koncentrirala na najbolj ogroženih delih fronte. Sovjetsko letalstvo pa se je na drugi strani

držalo togega sistema frontnega letalstva, kjer si fronte med seboj niso nikoli pomagale. Prihajalo je do primerov, ko so Nemci popolnoma obvladovali nebo nad odsekom fronte, Sovjeti pa temu sektorju niso poslali nobenih okrepitev, čeprav so bili sosednji sektorji relativno mirni.

Zaradi tega ne preseneča dejstvo, da je Luftwaffe na začetku vojne uničila okoli 10.000 sovjetskih letal in bila nedvomno precej boljši nasprotnik.

H2: Sovjetsko letalstvo je bilo navkljub katastrofalnim izgubam nevaren nasprotnik in Luftwaffe ni nikoli imela popolne prevlade v zraku.

Hipoteza je potrjena. VVS je tudi poleti 1941 zadržal bojno sposobnost in se je stalno upiral mnogo močnejši Luftwaffe. Razlog za to je predvsem v ogromnih rezervah. Nemci so že prve dni uničili večino sovjetskega letalstva ob meji, vendar so Sovjeti takoj lahko poslali okrepitve iz notranjosti države. Kasneje so kot okrepitve lahko poslali še letala, ki so bila drugače namenjena šolanju. Največjo okrepitev pa je predstavljalo letalstvo, ki je bilo stacionirano na Daljnem vzhodu za obrambo pred Japonsko. Ko so Sovjeti zanesljivo izvedeli, da Japonska ne bo napadla, so posledično lahko poslali ogromne sile v boj z Nemci.

Stalni dotok okrepitev je Sovjetom omogočil neprekinjeno prisotnost letalstva nad fronto, čeprav je le-to doživljalo grozovite izgube. V tem času so nedvomno obstajali nadarjeni piloti in poveljniki, ki so se odlično bojevali. Marsikdaj se je zgodilo, da je polk opremljen z najmodernejšimi jurišniki Il-2 pretrpel katastrofalne izgube, medtem ko je sosednji polk opremljen z zastarelimi I-153 (ob boljšem vodenju) deloval veliko bolj uspešno in z manjšimi izgubami.

Luftwaffe je velikokrat sicer dosegla lokalno zračno premoč, obdržati pa je ni mogla nikoli.

H3: Sovjetska stran ne bi mogla zdržati brez britanske in ameriške pomoči.

Hipoteza je potrjena. Prva britanska pomoč je prišla v Sovjetsko zvezo po severni poti septembra 1941, ko sta se dve skupini britanskih Hurricanov vključili v obrambo Murmanska. Že samo dejstvo, da so Sovjeti sprejeli relativno zastarele britanske lovce kaže na veliko krizo.

Leta 1941 so Sovjeti dobili le prvi del pomoči, tako da le-ta še ni imela tako velikega vpliva kot leto kasneje. Verjetno bi prvo leto Sovjetska zveza zdržala celo brez pomoči.

Tega pa nikakor ne moremo trditi za leto 1942, ki je bilo za Sovjetsko zvezo še bolj kritično. Tedaj je pomoč začela prihajati v res velikem številu in je pomembno vplivala na to, da je Sovjetska zveza preživela. Sovjeti so dobili ogromno lovcev (Hurricanov, P-40C in E, P-39N)

ter bombnikov A-20. Le-ti so močno okrepili VVS, praktično na vseh frontah. Najštevilčnejša so bila ameriška in britanska letala na severu in jugu, kjer so jih zavezniki dostavljali.

Zelo pomembne so bile v letu 1942 tudi ameriške pošiljke aluminija, ki ga je Sovjetom primanjkovalo. Večina sovjetskih letal je bila zaradi tega zgrajena iz lesa. Šele z ameriškim aluminijem je sovjetska industrija lahko začela v velikih serijah graditi letala iz aluminija. Najbolj značilen primer za to je lovec Jak-9, iz jeseni 1942, ki ga brez ameriške pomoči verjetno sploh ne bi bilo.

H4: Poleti in jeseni 1942 se je VVS samo še krepil, medtem ko je Luftwaffe v tem obdobju že začela kazati prve znake zatona (predvsem zaradi prevelikih potreb vseh bojišč, na katerih se je morala bojevati).

Hipoteza je zavrnjena. Ravno poletje in jesen sta bili obdobji, ko je bil VVS v največji krizi. Sovjeti so se od šoka 22. junija 1941 relativno hitro opomogli in so z ogromnimi rezervami lahko držali nebo nad fronto.

Od začetka avgusta 1942, ko je Luftwaffe razbila sovjetski odpor pri Voronežu, je prvič prihajalo do daljše nemške zračne premoči. Sovjeti so sicer v tem času uvajali novo fleksibilnejšo komandno strukturo in boljšo taktiko, vendar so te spremembe v praksi katastrofalno izvajali in so le-te marsikdaj pripeljale do še večjih žtrev. Ravno zaradi tega je OKL marsikatero letalsko skupino poslal v zahodno Evropo ali v Sredozemlje, kar je imelo pogubne posledice. Sovjeti so se konec leta 1942 reorganizirali in porazili Luftwaffe v veliki bitki za Stalingrad.

H5: Poraz pri Stalingradu je bil posledica napačnih starteških odločitev nemškega vrhovnega poveljstva in Adolfa Hitlerja.

Hipoteza je potrjena. Nemško poveljstvo in predvsem Adolf Hitler sta skozi celotno vojno delala velike starteške napake. Prva je bila, ko je Hitler preusmeril armadno skupino Center iz napada v smeri proti Moskvi, v pomoč armadni skupini Jug v bitko za Kijev. S tem je sicer dobil največjo bitko v zgodovini, vendar kasneje Moskve ni mogel več zasesti.

V strašni zimi 1941/2 je Hitler s svojim ukazom, s katerim je prepovedal umik, verjetno rešil fronto. Ta poteza ga je še utrdila v prepričanju, da je nezmotljiv, kar pa so kasnejši dogodki demantirali.

OKH se je poletno ofenzivo odločil speljati na jugu Rusije proti kavkaški nafti, kar niti ni bila slaba odločitev, saj so z njo popolnoma presenetili Sovjete. Tedaj pa se je začelo.

Prva nerazumljiva poteza je bila preselitev celotne 11. armade, ki je zavzela Sevastopol, proti Leningradu. Ta armada se je skupaj s poveljnikom generalom von Mansteinom v bitki za omenjeno mesto res izkazala. Zaradi tega je Hitler mislil, da se bo enako zgodilo še pri Leningradu, zato jih je poslal na potovanje skozi celoten kontinent, čeprav v tej smeri tedaj sploh ni bilo zgrajene infrastrukture. Obvozi so pot samo še podaljšali. Ob tem pa je celotna nemška strategija temeljila prav na zmagi v južni Rusiji.

Druga napaka se je zgodila avgusta 1942, ko je spremenil potek operacije Blau. Načrt je sprva predvideval zavzetje Voroneža, nato Stalingrada in nato prodor proti Kavkazu in naftnim poljem. Hitler je po sovjetskem izmikanju presodil, da so Rusi na kolenih in zato se je odločil, da bo Stalingrad in Kavkaz zavzel istočasno, za kar pa (kot so pokazali dogodki) ni imel zadosti sil.

Tretja napaka je bila v tem, da so Nemci prepustili boke pri Stalingradu svojim zaveznikom, ki pa niso bili tako močni kot Wehrmacht. Podobna situacija je bila tudi pri Carični (Stalingrad pred revolucijo) kjer je prav Stalin s prebojem bokov porazil kontrarevolucionarje. V bistvu je prav ta poteza začela Stalinov vzpon na oblast. Hitler je sebe po bitki preklel za to napako, vendar celotno poletje in jesen 1942 ni storil ničesar, da bi tak položaj preprečil.

Četrta napaka je bila v tem, da so tekom poletja in jeseni oslabili tako Wehrmacht, kot tudi Luftwaffe, prav na jugu Rusije, kjer so imeli tega leta edino možnost za strateško zmago.

V zahodni Evropi so se zavezniki avgusta izkrkali pri Dieppu, vendar je bila to bolj kot ne diverzantska akcija. Nemci so jih porazili, vendar so čete za to vzeli prav armadni skupini Jug. Hitler je dobival bitke, izgubil pa je vojno.

Ravno tako so novembra veliko skupin Luftwaffe z juga Rusije poslali v Sredozemlje, kjer je bila situacija ob zavezniškem izkrcaju praktično izgubljena. To so je zgodilo samo malo pred sovjetsko operacijo Uranus, s katero so obkolili 6. armado. Ta letala bi to morebiti lahko celo preprečila.

8. DODATEK

8.1 Bojni razpored na dan, 22. 6. 1941

Luftwaffe

LUFTFLOTTE 1 (Generaloberst A. Keller)

<i>JG 54</i>	<i>Stab</i>	<i>4 (3) Bf 109F</i>
	<i>I./JG 54</i>	<i>43 (27) Bf 109F</i>
	<i>II./JG 54</i>	<i>40 (33) Bf 109F</i>
	<i>III./JG 54</i>	<i>42 (35) Bf 109E in F</i>
<i>KG 1</i>	<i>II./KG 1</i>	<i>29 (27) Ju 88</i>
	<i>III./KG 1</i>	<i>30 (29) Ju88</i>
<i>KG 76</i>	<i>I./KG 76</i>	<i>31 (22) Ju 88</i>
	<i>II./KG 76</i>	<i>30 (25) Ju 88</i>
	<i>III./KG 76</i>	<i>29 (22) Ju 88</i>
<i>KG 77</i>	<i>Stab</i>	<i>1 Ju 88</i>
	<i>I./KG 77</i>	<i>30 (23) Ju 88</i>
	<i>II./KG 77</i>	<i>31 (23) Ju 88</i>
	<i>III./KG 77</i>	<i>29 (20) Ju 88</i>
<i>Kampfgruppe</i>		<i>30 (18) Ju 88</i>
<i>Aufklgr. 10</i>	<i>1./Aufklgr.10</i>	<i>8 (7) Hs 126</i>
	<i>3./Aufklgr. 10</i>	<i>6 (5) Ju 88, 3 (3) Bf 110</i>
<i>Aufklgr. 12</i>	<i>1./Aufklgr. 12</i>	<i>9 (9) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 13</i>	<i>1./Aufklgr. 13</i>	<i>7 (8) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 21</i>	<i>1./Aufklgr. 21</i>	<i>7 (7) Hs 126</i>
	<i>4./Aufklgr 21</i>	<i>6 (5) Hs 126</i>
	<i>7./Aufklgr. 21</i>	<i>7 (5) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 22</i>	<i>1./Aufklgr. 22</i>	<i>7 (5) Ju 88</i>
	<i>3./Aufklgr. 22</i>	<i>9 (6) Ju 88</i>
<i>Aufklgr 23</i>	<i>2./Aufklgr. 23</i>	<i>7 (7) Hs 126</i>
	<i>3./Aufklgr. 23</i>	<i>7 (7) Hs 126</i>
	<i>4./Aufklgr 23</i>	<i>5 (4) Hs 126</i>

<i>Aufklgr. 31</i>	<i>4./Aufklgr. 31</i>	<i>9 (9) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 32</i>	<i>8./Aufklgr 32</i>	<i>7 (6) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 33</i>	<i>4./Aufklgr 33</i>	<i>9 (9) Bf 110</i>
<i>Aufklgr.41</i>	<i>3./Aufklgr. 41</i>	<i>7 (5) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 122</i>	<i>5. Aufklgr.122 9</i>	<i>(8) Ju 88</i>
<i>NAufkl.Staffel 3</i>		<i>10 (3) Do 17P</i>
<i>See Aufklgr. 125</i>		<i>27 (22) He 60. He 114, Ar 95</i>
<i>KGrzbV 106</i>		<i>44 (8) Ju 52/3m</i>

LUFTFLOTTE 2 (Generalfeldmarschall Kesselring)

<i>JG 27</i>	<i>Stab</i>	<i>4 (4) Bf 109E</i>
	<i>II./JG 27</i>	<i>40 (31) Bf 109E</i>
	<i>III./JG 27</i>	<i>40 (22) Bf 109E</i>
<i>JG 51</i>	<i>Stab</i>	<i>4 (4) Bf 109F</i>
	<i>I./JG 51</i>	<i>40 (38) Bf 109F</i>
	<i>II./JG 51</i>	<i>40 (32) Bf 109F</i>
	<i>III./JG 51</i>	<i>38 (35) Bf 109F</i>
	<i>IV./JG 51</i>	<i>38 (32) Bf 109F</i>
<i>JG 53</i>	<i>Stab</i>	<i>4 (4) Bf 109F</i>
	<i>I./JG 53</i>	<i>35 (30) Bf 109F</i>
	<i>II./JG 53</i>	<i>35 (33) Bf 109F</i>
	<i>III./JG 53</i>	<i>38 (36) Bf 109F</i>
<i>LG 2</i>	<i>II./(Sch.)LG 2</i>	<i>38 (37) Bf 109E, 13 (13) Hs 123</i>
<i>ZG 26</i>	<i>Stab</i>	<i>4 (4) Bf 110</i>
	<i>I./ZG 26</i>	<i>38 (17) Bf 110</i>
	<i>II./ZG 26</i>	<i>36 (30) BF 110</i>
<i>KG 2</i>	<i>Stab</i>	<i>3 (3) Do 17Z</i>
	<i>I./KG 2</i>	<i>38 (28) Do 17Z</i>
	<i>III./KG 2</i>	<i>24 (23) DO 17Z</i>
<i>KG 3</i>	<i>Stab</i>	<i>1 (1) Ju 88, 1 (1) Do 17Z</i>
	<i>I./KG 3</i>	<i>38 (32) Ju 88</i>
	<i>II./KG 3</i>	<i>38 (32) Ju 88</i>
	<i>III./KG 3</i>	<i>36 (18) Do 17Z</i>

<i>KG 53</i>	<i>Stab</i>	<i>6 (4) He 111</i>
	<i>I./KG 53</i>	<i>28 (18) He 111</i>
	<i>II./KG 53</i>	<i>21 (10) He 111</i>
	<i>III./KG 53</i>	<i>31 (22) HE 111</i>
<i>SKG 210</i>	<i>Stab</i>	<i>5 (4) Bf 110</i>
	<i>I./SKG 210</i>	<i>41 (33) Bf 110</i>
	<i>II./SKG 210</i>	<i>37 (37) Bf 110</i>
<i>StG 1</i>	<i>Stab</i>	<i>3 (2) Ju 87B, 6 (3) Bf 110</i>
	<i>II./StG 1</i>	<i>39 (28) Ju 87B</i>
	<i>III./StG 1</i>	<i>39 (24) Ju 87B</i>
<i>StG 2</i>	<i>Stab</i>	<i>3 (3) Ju 87B, 6 (6) Bf 110</i>
	<i>I./StG 2</i>	<i>35 (19) Ju 87B</i>
	<i>III./StG 2</i>	<i>39 (20) Ju 87B</i>
<i>StG 77</i>	<i>Stab</i>	<i>3 (1) Ju 87B, 6 (6) Bf 110</i>
	<i>I./StG 77</i>	<i>38 (31) Ju 87B</i>
	<i>II./StG 77</i>	<i>39 (28) Ju 87B</i>
	<i>III./StG 77</i>	<i>35 (28) Ju 87B</i>
<i>Aufklgr. 10</i>	<i>2./Aufklgr. 10</i>	<i>6 (5) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 11</i>	<i>1./Aufklgr 11</i>	<i>6 (6) Hs 126</i>
	<i>4./Aufklgr. 11</i>	<i>9 (8) Ju 88</i>
<i>Aufklgr 12</i>	<i>2./Aufklgr. 12</i>	<i>7 (6) Hs 126</i>
	<i>3./Aufklgr 12</i>	<i>7 (7) Hs 126</i>
	<i>4./Aufklgr. 12</i>	<i>10 (10) Hs 126</i>
	<i>5./Aufklgr. 12</i>	<i>9 (9) Hs 126</i>
	<i>7./Aufklgr. 12</i>	<i>6 (5) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 13</i>	<i>4./Aufklgr. 13</i>	<i>7 (6) Hs 126</i>
	<i>6./Aufklgr. 13</i>	<i>9 (8) Hs 126</i>
	<i>7. Aufklgr. 13</i>	<i>7 (7) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 14</i>	<i>3./Aufklgr. 14</i>	<i>10 (8) Hs 126</i>
	<i>4./Aufklgr. 14</i>	<i>9 (6) Ju 88</i>
<i>Aufklgr. 21</i>	<i>1./Aufklgr. 21</i>	<i>7 (7) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 23</i>	<i>1./Aufklgr. 23</i>	<i>7 (7) Hs 126</i>
	<i>5./Aufklgr. 23</i>	<i>7 (7) Hs 126</i>

<i>Aufklgr. 31</i>	<i>1./Aufklgr. 31</i>	<i>9 (8) Hs 126</i>
	<i>3./Aufklgr. 31</i>	<i>9 (9) Bf 110</i>
<i>Aufklgr. 32</i>	<i>2./Aufklgr. 32</i>	<i>6 (5) Hs 126</i>
	<i>6./Aufklgr. 32</i>	<i>7 (4) Hs 126</i>
	<i>7./Aufklgr. 32</i>	<i>7 (7) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 33</i>	<i>1./Aufklgr 33</i>	<i>9 (7) Ju 88</i>
<i>Aufklgr 41</i>	<i>2./Aufklgr 41</i>	<i>7 (5) Hs 126</i>
	<i>5./Aufklgr. 41</i>	<i>7 (6) Hs 126</i>
	<i>6./Aufklgr. 41</i>	<i>8 (7) Hs 126</i>
<i>Aufklgr 122</i>	<i>3./Aufklgr. 122</i>	<i>8 (3) Ju 88, 3(3) Bf 110</i>
<i>LG 2</i>	<i>9./LG 2</i>	<i>8 (7) Hs 126</i>
<i>NAufkl. Staffel</i>		<i>9 (4) Do 17P</i>
<i>KGrzbV 1</i>	<i>IV./KGrzbV 1</i>	<i>40 (38) Ju 52/3m</i>
<i>KGrzbV 102</i>		<i>43 (8) Ju 52/3m</i>

LUFTFLOTTE 4 (Generaloberst Loehr)

<i>JG 3</i>	<i>Stab</i>	<i>4 (2) Bf 109F</i>
	<i>I./JG 3</i>	<i>29 (23) Bf 109F</i>
	<i>II./JG 3</i>	<i>25 (25) Bf 109F</i>
	<i>III./JG 3</i>	<i>39 (39) BF 109</i>
<i>JG 52</i>	<i>Stab</i>	<i>4 (3) Bf 109F</i>
	<i>I./JG 52</i>	<i>38 (28) Bf 109F</i>
	<i>II./JG 52</i>	<i>39 (37) Bf 109F</i>
	<i>III./JG 52</i>	<i>47 (41) Bf 109F</i>
<i>JG 77</i>	<i>Stab</i>	<i>2 (2) Bf 109E</i>
	<i>II./JG 77</i>	<i>39 (19) Bf 109E</i>
	<i>III./JG 77</i>	<i>35 (20) Bf 109E</i>
<i>LG 2</i>	<i>I./(Schl.)LG 2</i>	<i>40 (20) Bf 109E</i>
<i>KG 27</i>	<i>Stab</i>	<i>5 (5) He 111</i>
	<i>I./KG 27</i>	<i>30 (22) He 111</i>
	<i>II./KG 27</i>	<i>24 (21) He 111</i>
	<i>III./KG 27</i>	<i>28 (25) He 111</i>

<i>KG 4</i>	<i>II./KG 4</i>	<i>24 (8) He 111</i>
<i>KG 51</i>	<i>Stab</i>	<i>2 (2) Ju 88</i>
	<i>I./KG 51</i>	<i>22 (22) Ju 88</i>
	<i>II./KG 51</i>	<i>36 (29) Ju 88</i>
	<i>III./KG 51</i>	<i>32 (28) Ju 88</i>
<i>KG 54</i>	<i>Stab</i>	<i>1 (1) Ju 88</i>
	<i>I./KG 54</i>	<i>34 (31) Ju 88</i>
	<i>II./KG 54</i>	<i>36 (33) Ju 88</i>
<i>KG 55</i>	<i>Stab</i>	<i>8 (7) He 111</i>
	<i>I./KG 55</i>	<i>27 (27) He 111</i>
	<i>II./KG 55</i>	<i>24 (22) He 111</i>
	<i>III./KG 55</i>	<i>25 (24) He 111</i>
<i>Aufklgr. 11</i>	<i>2./Aufklgr. 11</i>	<i>12 (10) Do 17P</i>
	<i>3./Aufklgr. 11</i>	<i>6 (5) Ju 88, 6 (3) Bf 110</i>
	<i>5./Aufklgr. 11</i>	<i>6 (6) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 12</i>	<i>6./Aufklgr. 12</i>	<i>8 (8) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 13</i>	<i>3./Aufklgr. 13</i>	<i>8 (8) Hs 126</i>
	<i>5./Aufklgr.13</i>	<i>10 (9) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 14</i>	<i>1./Aufklgr. 14</i>	<i>9 (8) Hs 126</i>
	<i>5./ Aufklgr. 14</i>	<i>7 (6) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 21</i>	<i>3./Aufklgr.21</i>	<i>8 (8) Hs 126</i>
	<i>5./Aufklgr.21</i>	<i>10 (8) Hs 126</i>
	<i>6./Aufklgr</i>	<i>9 (9) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 22</i>	<i>2.(F)/Aufklgr.22</i>	<i>Ju 88D</i>
	<i>4./Aufklgr. 22</i>	<i>8 (5) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 31</i>	<i>2./Aufklgr.</i>	<i>7 (2) Hs 126</i>
	<i>5./Aufklgr. 31</i>	<i>7 (6) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 32</i>	<i>3./Aufklgr. 32</i>	<i>11 (11) Hs 126</i>
	<i>4./Aufklgr. 32</i>	<i>10 (7) Hs 126</i>
	<i>5. Aufklgr. 32</i>	<i>8 (7) Hs 126</i>
<i>Aufklgr. 33</i>	<i>2./Aufklgr. 33</i>	<i>9 (8) Bf 110</i>
	<i>3.(F)/Aufklgr. 33</i>	<i>9 (9) Ju 88</i>
<i>Aufklgr. 41</i>	<i>4./Aufklgr. 41</i>	<i>7 (7) Hs 126</i>

<i>Aufklgr. 121</i>	<i>3./(F)Aufklgr. 121</i>	<i>9 (6) Ju 88D, 3 (3) Bf 110</i>
	<i>4./(F). Aufklgr. 121</i>	<i>8 (5) Ju 88D, 1 (0) Bf 110</i>
<i>Aufklgr. 122</i>	<i>2./(F).Aufklgr. 122</i>	<i>9 (7) Ju 88D, 3 (1) Bf 110</i>
	<i>4./(F) Aufklgr. 122</i>	<i>8 (8) Ju 88D, 3 (2) Bf 110</i>
<i>LG 2</i>	<i>7.(Aufkl.)/LG 2</i>	<i>9 (8) Bf 110</i>
<i>Naufkl. Staffel</i>		<i>9 (5) Do 17P</i>
<i>KGrzbV 50</i>		<i>44 (24) Ju 52/3m</i>
<i>KGrzbV 104</i>		<i>41 (37) Ju 52/3m</i>

LUFTFLOTTE 5 (*Generaloberst Stumpff*) – *stacionirana na Norveškem, v bojih s Sovjeti so sodelovale spodnje enote:*

Einsatzstab z. b. V. Kirkenes (*Oberst Nielsen*)

<i>5./KG 30</i>		<i>10 Ju 88</i>
<i>Schwarm ZG 76</i>		<i>6 Bf 110</i>
<i>13./JG 77</i>		<i>10 Bf 110</i>
<i>IV.(St)/LG 1</i>		<i>36 Ju 87B</i>
<i>1.(F)/Aufklgr. 120</i>		<i>3 Ju 88D</i>
<i>1./Aufklgr. 31</i>		<i>7 Hs 126, 3 Do 17</i>
<i>1./KuFlGr.</i>		<i>He 115, Do18G</i>

(Fernandez, Ledet in Kulikov 2000: 24 – 27).

VVS

POSEBNO VOJNO OKROŽJE ZAHOD

<i>9.SAD</i>	<i>129 IAP</i>	<i>57 MiG-3, 52 I-153</i>
	<i>126 IAP</i>	<i>50 MiG-3, 23 I-16</i>
	<i>124 IAP</i>	<i>70 MiG-3, 29 I-16</i>
	<i>41 IAP</i>	<i>56 MiG-3, 52 I-153</i>
	<i>13 BAP</i>	<i>22 Ar-2, 29 SB</i>

10. SAD	33 IAP	I-15bis, I-153, I-16
	123 IAP	I-15bis, I-153, I-16
	74 ŠAP	I-153 (v procesu zamenjave za Il-2)
	39 BAP	SB (v procesu zamenjave za Pe-2)
11. SAD	122 IAP	67 I-153, I-15bis, I-16
	127 IAP	I-153, I-15bis, I-16
	16 BAP	SB (v procesu zamenjave za Pe-2)
12. BAD	6 BAP	SB
	121 BAP	SB
	128 BAP	SB
13. BAD	125 BAP	SB
	130 BAP	SB
	24 BAP	SB
43. IAD	160 IAP	60 I-153
	161 IAP	62 I-16
	162 IAP	54 I-16
	163 IAP	53 I-16
	4. ŠAP	65 Il-2 (v uvajanju)
	65. ŠAP	70 Il-2 (v uvajanju)
NII-VVS	401 IAP	Jak-1, MiG-3, I-16
	402 IAP	Jak-1, MIG-3, I-16

KIJEVSKO VOJAŠKO OKROŽJE (JUGO-ZAHOD)

14 SAD	17 IAP	I-16 (v procesu zamenjave za Jak-1)
	46 IAP	I-16 (v procesu zamenjave za Jak-1)
	89 IAP	I-16 (v procesu zamenjave za Jak-1)
	94 BAP	SB
	315 RAP	?
15 SAD	23 IAP	I-16 (v procesu zamenjave za MiG-3)
	28 IAP	I-16 (v procesu zamenjave za Jak-1)
	164 IAP	66 I-153
	86 BAP	SB
	88 BAP	SB

62 BAD	? BAP	
	? BAP	
63 SAD	62 ŠAP	64 I-153
64 SAD	166 IAP	I-16 (že prejeli prve LaGG-3)
	247 IAP	?
	149 IAP	I-16, 21 MiG-3
	12 IAP	I-153
	? BAP	SB, Ar-2
19 BAD	136 BAD	49 Jak-2, 5 Jak-4
	14 BAP	SB, Ar-2 (v procesu zamenjave za Pe-2)
	33 BAP	SB, Ar-2
	138 BAP	SB, Su-2
17 SAD	20 IAP	60 I-153, 61 Jak-1
	91 IAP	66 IAP, 4 I-15bis, 4 Jak-1
	165 IAP	brez letal, polk je čakal na moderna letala
	48 BAP	SB
	225 BAP	SB
	314 RAP	19 Jak-2, 34 Jak-4
	316 RAP	Jak-2, Jak-4
	18 DBAD	DB-3

VOJAŠKO OKROŽJE ODESA

20 SAD	4 IAP	I-16, I-153
	55 IAP	I-16, I-153, MiG-3
	45 BAP	SB
21 SAD	69 IAP	70 I-16, 5 MIG-3
	67 IAP	I-16
	5 BAP	SB
	82 IAP	I-16
	317 BAP	SB
45 SAD	210 IAP	I-16
	232 IAP	I-16
	211 BAP	Su-2

<i>132 BAP</i>	<i>SB</i>
<i>160 RAP</i>	<i>?</i>

BALTIŠKO VOJAŠKO OKROŽJE

<i>6 SAD</i>	<i>238 IAP</i>	<i>I-16</i>
	<i>239 IAP</i>	<i>I-16</i>
	<i>148 IAP</i>	<i>?</i>
	<i>31 IAP</i>	<i>37 MiG-3, I-16</i>
	<i>21 IAP</i>	<i>I-16</i>
	<i>40 BAP</i>	<i>SB</i>

7 SAD

4 SAD

8 SAD

<i>57 IAD</i>	<i>49 IAP</i>	<i>I-16</i>
---------------	---------------	-------------

(Fernandez, Ledet in Kulikov 2000: 19, 20).

LENINGRAJSKO VOJAŠKO OKROŽJE

1 SAD (podrejena 14. armadi, med Murmanskom in Kandalašo)

55 SAD (podrejena 7. armadi, v okolici Petrozavodska)

3 IAD (zračna obramba Leningrada)

5 SAD (podrejena 23. armadi, na Karelijskem polotoku)

41 BAD (podrejena 23. armadi, v okolici Siverskaje)

54 IAD (zračna obramba Leningrada)

2 SAD (južno od Leningrada)

39 IAD (južno od Leningrada)

(Bergstrom 2000: 267, 268).

OBRAMBNI SEKTOR MURMANSK

<i>145 IAP</i>	<i>56 I-16</i>
<i>147 IAP</i>	<i>19 I-15bis, 34 I-153</i>
<i>137 BAP</i>	<i>38 SB</i>

LETALSKE SILE PROTI ZRAČNE OBRAMBE (PVO)

1 IAK-PVO (Leningrad)

2 IAK-PVO (Riga)

3 IAK-PVO (Minsk)

4 IAK-PVO (Kijev)

5 IAK-PVO (Odesa)

6 IAK-PVO (Moskva)

7 IAK-PVO (Orel)

8 IAK-PVO (Harkov)

9 IAK-PVO (Severni Kavkaz)

10 IAK-PVO (Južni Kavkaz)

DALJINSKO BOMBNIŠKO LETALSTVO

81 DBAD 412 DPAP TB-7 (Pe-8)

 420 DBAP Jer-2

 421 DBAP Jer-2

(Fernandez, Ledet in Kulikov 2000: 21).

LETALSKE SILE SOVJETSKE MORNARICE

BALTIŠKA FLOTA

8 BAB 1 MTAP DB-3, DB-3F, SB

 57 BAP SB

61 IAB 5 IAP I-16, I-153

 13 IAP I-16, I-153

10 SAB 73 BAP SB, R-10

 71 IAP I-153

 15 ORAP 40 MBR-2

SEVERNA FLOTA

73 SAP	4 I-16, 28 I-15bis, 17 I-153, 11 SB
118 ORAP	37 MBR-2, 7 GST
49 OAE	17 MBR-2

ČRNOMORSKA FLOTA

63 BAB	2 MTAP	DB-3, DB-3F, DB-3T
	40 BAP	SB
	62 BAP	SB
1 SAB	8 IAP	I-16, I-15BIS, I-153
	32 IAP	I-16
	199 ORAP	MBR-C, GST
	116 ORAP	MBR-2, GST, MTB-2

(Fernandez, Ledet in Kulikov 2000: 28).

8.2 Kronologija dogodkov

1941

22. junij: Nemčija napade, Italija in Romunija napovesta vojno Sovjetski zvezi.

24. junij: Nemci zasedejo Vilno, prestolnico Latvije.

26-27. junij: Finska in Madžarska napovesta vojno Sovjetski zvezi.

28. junija: padec Minska, prestolnice Belorusije.

1. julij: padec Rige, prestolnice Latvije.

8. julij: Nemci obkolijo Zahodno fronto in zajamejo 290.000 ujetnikov.

16. julij: Pade Kišnijev, prestolnica Moldavije.

Avgust: Stalin je imenovan za vrhovnega poveljnika, Nemci zajamejo 103.000 ujetnikov pri Umanu..

13. avgust: Začne se obleganje Odese.

28. avgust: Pade Talin, prestolnica Estonije.

30. avgust: Nemci presekajo železniško povezavo med Leningradom in ostalo Sovjetsko zvezo.

8. septembra: Leningrad je obkoljen, edina povezava, ki ostane je preko Ladoškega jezera.

10. september: Konec bitke za Smolensk, Sovjeti se umaknejo.

16. september: Nemci obkolijo Jugo-zahodno fronto in zajamejo 665.000 ujetnikov.

17. september: Uvedeno je obvezno vojaško urjenje za vse sovjetske državljane stare od 15 do 50 let.

19. september: pade Kijev, prestolnica Ukrajine; Nemci začnejo oblegati Leningrad, začne se operacija Tajfun.

Oktober: Nemci obkolijo Brjansk.

7. oktober: Nemci obkolijo Zahodno in Rezervno fronto.

8. oktober: Brjanska fronta pobegne na vzhod, Nemci vseeno zajamejo 50.000 ujetnikov.

10. oktober: Žukov je imenovan za poveljnika obrambe Moskve.

13. oktober: Nemci uničijo Vjazinski žep in zajamejo 673.000 ujetnikov.

15. oktober: Sovjetska vlada se umakne iz Moskve, pade prvi sneg.

16. oktober: Evakuacija Odese.

18. oktober: Nemci prodrejo na Krim.

19. oktober: V Moskvi uvedejo izredne razmere.

30. oktober: Začne se obleganje Sevastopola.

15. november: Nemci nadaljujejo z ofenzivo proti Moskvi.

20. november: Nemci zasedejo Rostov na Donu.

22. november: Prva preskrba pride v Leningrad preko Ladoškega jezera.

5. december: Začne se sovjetska ofenziva.

19. december: Hitler odstavi 10 generalov in samega sebe imenuje za poveljnika oboroženih sil.

25. december: Moskva je rešena pred nevarnostjo obkolitve s severa, začne se sovjetsko izkrcaje na Krimu pri Kerču.

1942

2. januar: Sovjeti na Kerču napredujejo za 100 km.

7. januar: Končana je bitka za Moskvo.

8. januar: Sovjeti izvedejo novo ofenzivo.

3. februar: Nemci obkolijo sovjetsko 33. armado.

6. februar: Nemci obkolijo sovjetsko 29. armado.

20. februar: Sovjeti obkolijo Demjansk.

19. marec: Nemci uničijo žep pri Volkovu.

17. april: Uničena je sovjetska 33. armada.

20. april: Konec sovjetske ofenzive.

3. maj: Sovjeti poskušajo obkoliti Demjansk.

12. maj: Sovjeti osvobodijo Harkov.

16. maj: Nemci ponovno osvojijo celoten Krim, pri tem zajamejo 176.000 ujetnikov.

29. maj: Konča se bitka za Harkov, Nemci zajamejo novih 230.000 ujetnikov.

28. junij: Armadna skupina Jug začne ofenzivo.

31. junij: padec Sevastopola.

8. julij: Nemci napredujejo ob Donu.

12. julij: Sovjeti ustanovijo Stalingrajsko fronto.

25. julij: Nemci začnejo prodirati na Kavkaz.

10. avgust: Nemci zasedejo Maikop (naftno polje).

23. avgust: Nemci dosežejo Volgo.

12. september: Nemci dosežejo Stalingrad.

11. november: Propade zadnja nemška ofenziva v Stalingradu.

19. november: Sovjeti sprožijo operacijo Uran.

23. november: Sovjeti obkolijo Stalingrad.

12. december: Nemci poskušajo osvoboditi Stalingrad.

30. december: Nemci ne morejo osvoboditi Stalingrada, Sovjeti uničijo italijansko VIII., madžarsko II. ter romunsko III. armado.

1943

3. januar: Nemci se umikajo s Kavkaza.

8. januar: Nemci zavrnejo predajo Stalingrada.

10. januar: Sovjeti začnejo uničevati stalingrajski žep.

31. januar: 6. armada kapitulira

2. februar: predajo se še zadnji branilci.

(Jeves 2002: 9 – 11).

LITERATURA:

Monografije:

1. Armitage, Michael (1996): *The Royal Air Force*. London: Arms and Armour Press.
2. Beale, Nick (1996): *Air war Italy*. Shrewsbury: Airlife Publishing.
3. Bergstrom, Christer in Andrey Mikhailov (2000): *Black cross – red star: Operation Barbarossa*. Pacifica: Pacifica Military History..
4. Bergstorm, Christer in Andrey Mikhailov (2001): *Black cross – red star: Resurgence*. Pacifica: Pacifica Military History.
5. Bergstrom, Christer, Andrey Dikov in Vlad Antipov (2006): *Black cross – red star: Everithing for Stalingrad*. Hamilton: Eigel Editions.
6. Bergstrom, Christer (2007): *Barbarossa: The air battle*. Hersham: Ian Allan Publishing.
7. Bergstrom, Christer (2007): *Stalingrad: the air battle*. Hersham: Ian Allan Publishing.
8. Clostermann Pierre (1973): *Veliki cirkus*. Ljubljana: Mladinska knjiga
9. Craig, William E. (1979): *Bitka za Stalingrad*. Ljubljana: Cankarjeva založba.
10. Denes, Bernad (1998): *Rumanian Air Force*. Carrolton: Squadron Signal.
11. Ermerjanenko Vasilij (1974): *V surovem zraku vojne*. Ljubljana: Partizanska knjiga.
12. Elfrath, Ulrich (1993): *Junkers Ju 87*. Atglen: Schiffer Military History.
13. Fernandez, Jose, Michel Ledet in Viktor Kulikov (2000): *Batailles Aeriennes: Operation Barbarossa Iere partie*. Boluogne sur Mer: Sarl le.la Presse.
14. Fernandez, Jose, Michel Ledet, Frederic Stahl (2000): *Batailles Aeriennes: Operation Barbarossa 2eme partie*. Boulogne sur Mer: Sarl le.la Presse.
14. Ghoss, Cris (2006): *Luftwaffe antishiping units 1942-1945*. Hersham: Ian Allan Publishing.
15. Golley, John (1998): *Hurricanes over Murmansk*. Shrewsbury: Airlife Publishing.
16. Griehl, Manfred (1997): *German Fighters over Russia*. London: Greenhill books.
17. Griehl Manfred (2000): *German Bombers over Russia*. London: Grennhill books.
18. Hardesty, Victor (1982): *Red Phoenix*. Washington: Smithosiana Institute.
19. Hayward, dr. Joel S. A. (1998): *Stopped at Stalingrad*. Lawrance: Kansas Univeresity Press.
20. Irving, David (2002): *Destruction of PQ-17*. Focal Point Publications.
21. Jukes, Geoffrey (2002): *The eastern front 1941-1954*. Oxford: Osprey Publishing.
22. Just, Gunter (1990): *Stuka pilot*. Altgen: Sciffer Military History.

23. Kulikov, Viktor in Michel Ledet (2001): *Batailles Aeriennes: Objectif Moscou*. Boulogne sur Mer: Sarl le.la Presse.
24. Kulikov, Viktor (2002): *Batailles Aeriennes: Stalingrad 1 ere Partie*. Boulogne sur Mer: Sarl le.la Presse.
25. Kulikov, Viktor (2002): *Batailles aeriennes 2eme Partie*. Boulogne sur Mer: Sarl le.la Presse.
26. Leverington, Karen (1995): *Fighting aircraft of World War II*. Shrewsbury: AirLife Publishing.
27. Morgan, Hugh (1997): *Soviet aces of World War II*. Oxford: Osprey Publishing.
28. Morozov, Miroslav (2004): *Batailles Aeriennes: Leningrad*. Boulogne sur Mer: Sarl le.la Presse.
29. Morozov, Miroslav (2005): *Batailles Aeriennes: Barbarossa: Ruee vers le sud*. Boulogne sur Mer: Sarl le.la Presse.
30. Pape, dr. A. H. (1981): *Druga svetovna vojna*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
31. Piekalkiewitz, Janusz (1998): *Druga svetovna vojna*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
32. Price, dr. Alefred (2002): *Kampflieger January 1942 – September 1943*. Hersham: Ian Allan Publishing.
33. Prikrlj, Boris (1958): *Pekel na Pacfiku*. Ljubljana: DZS.
34. Punka, George (1994): *Hungarien air Force*. Carrolton: Squadron Signal.
35. Punka, George (2002): *Heinkel He III*. Carrolton: Squadron Signal.
36. Sakai, Saburo (1975): *Samurai!*. Ljubljana: Mladinska Knjiga.
37. Salzberger, C. L.. (1970): *Druga svetovna vojna*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
38. Savić, Dragan in Boris Ciglić (2002): *Croatian aces of World war II*. Oxford: Osprey Publishing.
39. Shores, Christopher (1976): *Regia Aeronautica 1940-1943*. Carrolton: Squadron Signal.
40. Smith, Richard in Creek, Eddie: (2001): *Kampflieger July 1940 – December 1941*. Hersham: Ian Allan Publishing.
41. Stampfer, Hans-Henri (1995): *Polikarpov fighters part I*. Carrolton: Squadron Signal.
42. Stampfer, Hans-Henri (1996): *Polikarpov fighters part II*. Carrolton: Squadron signal.
43. Stampfer, Hans-Henri (1998): *Lavockhin La-5/7*. Carrolton: Squadron Signal.
44. Stampfer, Hans-Henri (2002): *Petyakov Pe-2*. Carrolton: Squadron Signal.
45. Stampfer, Hans-Henri (2004): *Ilyushin Il-4*. Carrolton: Squadron Signal.
46. Stampfer, Hans-Henri (2004): *Tupolev SB*. Carrolton: Squadron Signal.

47. Stenman, Kari in Kalevi Keskinen (1998): *Finnish aces of World War II*. Oxford: Osprey Publishing.
48. Stenman, Kari in Kalevi Keskinen (1998): *Finnish air force*. Carrolton: Squadron Signal.
49. Stenman, Kari in Kalevi Keskinen (2001): *Lentolaivue 24*. Oxford: Osprey Publishing.
50. Townsend, Peter (1973): *Dvoboj orlov*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
51. Weal, John (1996): *FW 190 aces over Russia*. Oxford: Osprey Publications.
52. Weal, John (1999): *Bf 110 aces of World War II*. Oxford: Osprey Publishing.
53. Weal, John (2001): *Bf 109 aces over Russia*. Oxford: Osprey publishing.
54. Weal, John (2001): *Jagdgeschwader 54*. Oxford: Osprey Publishing.
55. Weal, John (2003): *Luftwaffe Schlachtgruppen*. Oxford: Osprey Publishing.
56. Weal, John (2004): *Jagdgeschwader 52*. Oxford: Osprey Publishing.
57. Wilson, Stewart (1998): *Aircraft of WW II*. Fyshwick: Aerospace Publishing.

Leksikoni in enciklopedije:

1. *Vojni Leksikon (1981)*. Beograd: Vojno izdavački zavod.
2. *Vojna enciklopedija (1970)*. 3. knjiga. Beograd: Vojno izdavački zavod.
3. *Vojna enciklopedija (1970)*. 6. knjiga. Beograd: Vojno izdavački zavod.

Internet:

1. Black cross – red star (2007): *informacije o letalskih bojih na vzhodni fronti*. Dostopno na www.bergstrombooks.elknet.pl/bc-rs/ (19. november 2007).
2. Luftwaffe resource group (2007): *informacije o letalih Luftwaffe*. Dostopno na www.warbirds.resourcegroup.org/lrg.ju86.html (24. maj 2007).
3. Finsko letalstvo (2007): *podatki o finskih letalih iz druge svetovne vojne*. Dostopno na <http://www.sci.fi/ambush/fafincolour.html> (15. september 2007).
4. Romunsko letalstvo (2007): *informacije o romunskem letalstvu med drugo svetovno vojno. Opisi kampanij, letal ter letalcev*. Dostopno na <http://www.worldwar2.ro/arr/?section=48> (14. avgust 2007).