



LETECTVO STUDENÉ VÁLKY

MAREK BRZKOVSKÝ

 PRESS

Letectvo studené války

Vyšlo také v tištěné verzi

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



Marek Brzkovský

Letectvo studené války – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2024

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



LETECTVO STUDENÉ VÁLKY

Konflikty
druhé poloviny 20. století

Marek Brzkovský



© Marek Brzkovský, 2024
Illustrations © Gustav Hýbner, 2024

ISBN tištěné verze 978-80-264-5483-0
ISBN e-knihy 978-80-264-5485-4 (1. zveřejnění, 2024) (ePDF)

OBSAH

Úvod	5
První akordy studené války	
Souboje amerických a sovětských letců v letech 1944-1947	6
Avia S-199	
Mezek aneb messerschmitt na československý způsob	27
Charles „Chuck“ Yeager	
Rychleji než zvuk	42
První československé proudové letouny	
Na úsvitu proudového věku	50
Mikojan-Gurevič MiG-15	
Stalinův ocelový dravec	59
První proudové letouny na palubách letadlových lodí	
Americké námořní letectvo v korejské válce	78
Sergej Kramarenko	
Pilot Velké vlastenecké války v bojích nad Severní Koreou	89
Operace Green Dragon	
Mise zahalená tajemstvím	96
Kanony a řízené střely	
Taktika leteckých soubojů v proudové éře	100
Sovětské a americké noční stíhačky	
Noční nebe nad Koreou	117
Joseph Christopher McConnell Jr	
Největší americké eso nad Koreou	132
Českoslovenští letci v období komunismu	
Hrdinové, nebo vrazi?	144

Mikojan-Gurevič MiG-17	
Nad pouští i tropickou džunglí	152
Zapomenutá válka	
Pákistán proti Indii	163
English Electric Canberra	
První proudový bombardér RAF	176
Jaroslav Šrámek	
Voják studené války.	187
Nouzové bitevníky	
Lehké bitevní a protipartyzánské letouny v lokálních konfliktech	192
Migy proti phantomům	
První výstřely letecké války nad Vietnamem	206
Přílohy	217
Použitá literatura	219
O autorovi	223

Úvod

V srpnu 1945 utichly poslední výstřely druhé světové války také v Asii. V doposud největším konfliktu v historii letectvo sehrálo velmi důležitou roli – a jeho význam nadále stoupal. Bývalí Spojenci, Sovětský svaz, Velká Británie a Spojené státy, brzy po válce dospěli ke vzájemné konfrontaci. U veřejnosti prozatím panovala euforie z vítězství nad fašismem a Sovětský svaz byl obecně vnímán jako spojenec, který rozhodnou měrou přispěl k vítězství nad společným nepřitelem. Brzy však začaly přicházet první varovné signály. Už v únoru 1945 na Jaltské konferenci tři hlavní vítězné mocnosti podepsaly Deklaraci o osvobozené Evropě. V ní se zavázaly k tomu, že je třeba „vytvořit prozatímní vládní orgány, v nichž budou zastoupeny všechny demokratické složky obyvatelstva a které budou povinny vytvořit co nejdříve na základě svobodných voleb vládu odpovídající vůli lidu“. To však Sověti v žádném případě nedodrželi. Území, které osvobodili, se dostalo pod jejich mocenský vliv a Stalin zde začal zavádět obdobné poměry, které panovaly v SSSR. Státisíce skutečných či domnělých odpůrců komunistického režimu mizely v sibiřských lágrech a v některých zemích byla rovnou nastolena totalita v pravém stalinském stylu. Na Západě si toho politici začínali všimnout a tlačili Stalina k dodržení závazků z Jalty. Ten to však ignoroval – a vnímání bývalého spojence se začínalo pomalu měnit.

V létě 1950 vypukla válka v Koreji, kde se poprvé ve větším měřítku střetli sovětsí a američtí letci. Jednalo se také o první válku, ve které hrály prim moderní proudové letouny, jež udělaly za pár let od konce druhé světové války obrovský výkonnostní skok. Další horou oblastí se už koncem čtyřicátých let stal Arabský poloostrov, kde nedávno vznikl nový stát Izrael. Jeho letectvo se brzy vypracovalo v mimořádně účinnou bojovou sílu a izraelští stíhači se po řadu dekád utkávali s protivníky z okolních arabských zemí. I jinde po světě propukaly menší lokální konflikty, ve kterých letectvo hrálo významnou roli. V šedesátých letech nastupovala generace nadzvukových letounů vyzbrojených řízenými střelami – právě tyto stroje se pak střetávaly v dlouhém a krvavém konfliktu ve Vietnamu. Rušno bylo ale i na hranici východního a západního bloku v Evropě. Na linii dotyku obou režimů se nacházelo i socialistické Československo, ostatně naši letci se několikrát dostali do střetu jak s americkými letouny, tak i s různými civilními narušiteli. Celé toto dlouhé období, známé také jako studená válka, bylo bohaté na události, v nichž hrály důležitou roli výkony stíhaček, dobrá taktika, a hlavně odvaha a dovednost mužů za řídicí pákou. Pojdme se nyní podívat na vybrané kapitoly z neprávem opomíjené historie letecké války druhé poloviny dvacátého století.

Na tomto místě bych rád poděkoval Janu Šafaříkovi za spolupráci při sestavování několika kapitol této knihy.

PRVNÍ AKORDY STUDENÉ VÁLKY

SOUBOJE AMERICKÝCH A SOVĚTSKÝCH LETCŮ V LETECH 1944–1947

Sovětští a američtí letci se spolu poprvé v leteckém souboji utkali už během druhé světové války. Občas šlo o pouhý omyl v identifikaci. Několikrát však i o úmysl. Sověti měli takřka vrozenou nedůvěru a až paranoidní podezřívavost ke všemu pocházejícímu ze západu. Američané zase měli často „lehký prst na spoušti“.

Palba do vlastních řad či přátelská palba (v angličtině: friendly fire) je výraz pro vojenský útok, který je veden na spřátelené jednotky, ač byl původně zamýšlen jako útok na nepřítele. Ve vzduchu k němu nejčastěji dochází kvůli

na území pod kontrolou Rudé armády. Zde doplnily munici a palivo a při zpátečním letu opět bombardovaly cíle nad okupovanou Evropou. V daný den byly z letiště v Anglii poslány do Poltavy dva letouny F-5 (fotoprůzkum-



Dvojice sovětských Jaků-9D. Letoun měl dřevěnou kostru potaženou překližkou a šlo o stroj zcela jiné koncepce než americké stíhačky P-38 Lightning (viz foto vlevo).

mylné identifikaci letounu coby nepřátelského. Zřejmě k prvnímu incidentu mezi Sověty a Američany došlo ve čtvrtek 15. června 1944 během operace „Frantic“, což byly „kyvadlové“ bombardovací nálety amerického letectva, kdy bombardéry vzlétly ze svých základů a po odbombardování se nevracely zpět na domovskou základnu, ale zamířily na Ukrajinu

na variantu letounu Lockheed P-38 Lightning) z 25. BG(R) se zadáním převézt do Poltavy fotografické desky s cíli bombardování nad Německem. Navzdory faktu, že byly všechny sovětské jednotky v prostoru přechodu frontové linie informovány o průletu amerických letadel, byly západní stroje opakovaně vystaveny ostřelování jak ze země, tak i ze vzduchu.

První obětí se stal Lt/Col J. Hoover, jehož stroj byl zachycen rojem sovětských letounů Jak severně od Mozyrja. S prostříleným letounem nouzově přistál u Saltykova, asi 12 km západně od Rečicy. Poškození bylo velice rychle opraveno sovětskými technikami, kteří byli přivezeni na místo přistání, a druhý den se Hoover přesunul na leteckou základnu v Poltavě. Druhý pilot stroje F-5, P. D. Kendell, byl pro změnu zasažen protiletadlovou střelbou ze země a donucen nouzově přistát nedaleko Bobroviči, 18 km severně od Kalinkovičej. O dva dny později byl i tento letoun převezen na Poltavu.

K dalšímu podobnému incidentu došlo v pondělí 26. června 1944, kdy byl párem stíhacích letounů P-39 Airacobra z 9. IAP omylem sestřelen další F-5B z 22. squadrony 7. PRG, pilotovaný Davidem Rowem. Tomu se nad oblastí Rava-Russkaja podařilo svůj zasažený letoun opustit na padáku, utrpěl však vážné popáleniny, a tak byl převezen do nemocnice v Kyjevě. Jedním z jeho přemožitelů byl gardový st. l-t Kronid Bogoslovskij, budoucí letecké eso s šesti potvrzenými sestřely, který si průzkumný F-5B zaměnil za německý letoun Focke-Wulf Fw 189.

Žhavé nebe nad Balkánem

V sobotu 14. října 1944 se velitelství americké 15. letecké armády v Itálii rozhodlo provést letecký průzkum sovětských vojsk v oblasti Bělehradu. Za tímto účelem vzletl rychlý P-51B Mustang od 322. FG, pilotovaný F/O Bellem. Podle hodnosti se zdá, že se jednalo o stážiistu RAF u americké jednotky. Americké velení doufalo, že rychlý mustang nebudou sovětské piloti schopni stíhat. Poté, co prolétl nad několika letišti v oblasti Bělehradu, přemístil se Bell nad leteckou základnu v Bíle Cerekví, kde se nacházel 117. GIAP ze sestavy letecké skupiny genmjr. letectva A. N. Vitruka. Na jeho rozkaz proti neznámému průzkumnému letounu vzletl nejlepší pilot pluku, kpt. Gennadij Šardin. V dokumentech pluku stojí následující zápis: „Po vzletu na alarm uviděl kapitán Šardin ve výšce 1 000 m stíhačku protivníka, jejíž typ nepoznal. Přiblížil se k němu a křídly mu dal znamení, aby šel na přistání.

Po trojnásobném opakování však letoun protivníka náhle přešel do stoupání a začal nabírat výšku. Kapitán Šardin dostal rádiem rozkaz od generálmajora Vitruka, aby zahájil palbu na nepřátelské letadlo. Poté, co se k němu přiblížil, vystřelil kapitán Šardin jednu dávku vedle letounu. Nepřátelský letoun nedával žádné signály. Tehdy dostal Šardin rádiem rozkaz „Sestřel ho! Pokud nemáš už žádné náboje, tak ho taranuj“. Letoun protivníka už dosáhl výšky 2 500 m, pak se k němu přiblížil kapitán Šardin a vystřelil jednu dávku. Letadlo nepřítele opět nereagovalo. Po druhé dávce se nepřátelský letoun převrátil do střemhlavého letu a po pádu na zem explodoval.“

Pilot letounu se pokusil zachránit na padáku, ale ten neměl čas se plně otevřít, a tak muž po dopadu na zem zahynul. Teprve po kontrole trosk sestřeleného letounu a dokumentů pilota se ukázalo, že byl sestřelen americký



Řada letounů P-51 Mustang, náležející k 359. FG, vyrovnaných na letišti East Wretham

P-51 Mustang. Velení sovětské letecké skupiny přikázalo tuto informaci nezveřejňovat a sestřelený mustang byl Šardinovi zapsán jako Bf 109. Až dlouho po válce Gennadij Šardin

poprvé přiznal, jaký letoun se ve skutečnosti stal jeho posledním, čtrnáctým vítězstvím ve Velké vlastenecké válce.

Sestřely čtyřmotoráků

Ve stejný měsíc se veliteli roje Jaků-3 od 91. IAP st. I-t Kodinovovi podařilo omylem sestřelit americký čtyřmotorový bombardér B-24. Posádce se podařilo letoun opustit na padácích. Poté byli převezeni na leteckou základnu Dębica, kde se nacházel i 91. IAP, a Američané tu se svými přemožiteli strávili dva dny, než byli přepraveni na svou základnu transportním letounem. Ve stejný měsíc se přihodil

další incident v pásmu 1. ukrajinského frontu. St. I-t Viktor Usov z 152. GIAP, letecké eso s devíti samostatnými sestřely, vzpomíná, jak byla jeho eskadrila poslána z letiště Melce na pomoc skupině amerických bombardérů B-17, kterou napadla skupina německých stíhačů. Přílet sovětských stíhačů donutil Němce přerušit útoky a opustit bitevní pole. Velitel eskadrily se rozhodl přiblížit k poškozenému

stroji B-17, jemuž už nefungoval jeden z motorů, a začal mu dávat znamení, aby přistál se svým letounem na jejich letišti Melce. V té chvíli však po něm začali pálit střelci bombardéru. Sovětského pilota toto chování „spojenců“ pobouřilo a v odvetě vystřelil dávku ze svých zbraní, kterou poškodil druhý motor bombardéru, a donutil ho tak přistát na letišti Melce. Nikomu z osádky se nic nestalo a po dvou dnech byli vlastním transportním letounem převezeni na svou základnu.

K opravdu velkému leteckému souboji došlo při osvobozování Jugoslávie koncem roku 1944. Kromě Američanů se na Balkán od východu blížila i Rudá armáda a událo se zde

i několik nepříjemných incidentů. Nejtragičtější následky měl letecký útok na sovětskou kolonu u jugoslávského města Niš v úterý 7. listopadu 1944. Toho dne dopoledne vzletlo k útoku na pozemní cíle šedesát stíhaček Lockheed P-38 Lightning od 82. FG pod vedením Col. Clarence Edwinsona. Jejich nejdůležitějším úkolem byla ochrana čtyřmotorových bombardérů 15. Air Force při jejich náletech na jižní Evropu. Tentokrát ale měly útočit na pozemní cíle, omylem však začaly ostřelovat kolonu postupujících Rudarmějců. Při tom zahynulo mnoho vojáků a důstojníků, včetně generála Grigorije Kotova, velitele 6. gardového střeleckého sboru.



Sevřený box Boeingů B-17 někde nad Německem

Souboj nad letištěm Niš

Na pomoc své ostřelované pěchotě vystartovaly lehké a obratné Jaky-9 z 866. IAP. Došlo k bratrovražednému boji. Nejdřív šla do vzduchu hotovostní dvojice ve složení lt. Dmitrij Krivonogich a ml. lt. Viktor Šipulja. Podařilo se jim oběma sestřelit po jednom stroji P-38 Lightning, pak ale oba zahynuli. Viktor Šipulja se stal zřejmě obětí přesné střelby amerických stíhačů, zatímco Dmitrije Krivonogicha sestřelila vlastní protivzdušná obrana. Z letiště Niš začalo startovat dalších šest sovětských jaků, Američané na ně ale útočili už během vzletu. Lt. Serdjuk se po nabrání rychlosti dostal za lightning, jehož řízení pravděpodobně svíral 2./Lt Eldon Coulson. Ten schytl smrtelnou dávku a zahynul při pádu kousek od letiště. Do vzduchu se dostal i zkušený k-n Aleksander Koldunov, který měl na konci války 47 sestřelů. Podle vlastní výpovědi se dokázal přiblížit až k vedoucímu letounu americké formace a divokou gestikulací upoutat pozornost jeho pilota. Američan prý pochopil a přerušil boj. Na zemi ale stejně skončily tři lightningy a tři Jaky-9. Dva lightningy padly za oběť sovětským stíhačům, zatímco poslední byl sestřelen palbou ze země. Sověti přišli o dva jaky v důsledku palby P-38 a jeden jak sestřelila omylem vlastní protiletadlová obrana. Američané vznesli nárok na dva jisté sestřely, dva pravděpodobné sestřely a jeden letoun měli poškodit. Sovětští piloti vznesli nárok na čtyři jisté sestřelené P-38 a další dva měli zasáhnout. Incident měl i diplomatickou dohru. Velvyslanec USA v Moskvě se dne 14. listopadu oficiálně omluvil a uvedl, že šlo

o navigační chybu. Omluva se dostala i k rukám samotného Stalina, který ji přijal a obě strany incident až do 90. let utajily.



P-38 Lightning nesl v přídí kanon ráže 20 mm a čtyři velkorážní kulomety.

K ještě většímu střetu letounů sovětského a amerického letectva došlo 18. března 1945. Toho dne 8. Air Force vyslala k náletu na Berlín obrovský svaz čítající 1 329 těžkých čtyřmotorových bombardérů pod ochranným deštníkem 733 stíhaček. Součástí mohutného stíhacího doprovodu tvořilo i 52 výkonných strojů P-51 D Mustang od 359. FG. Severovýchodně od Berlína se od svazu oddělilo 18 mustangů z její 369. squadrony vedených Capt. Ralphem Coxem a vydalo se hledat nepřítele. Po nějaké době Cox zpozoroval dva neznámé letouny a začal je stíhat. Nedaleko letiště – rozpoznáno jako letiště Zackerick severně od Küstrinu – letouny dohnal. Zjistil však, že se jedná o sovětské stíhačky Jak, a proto

nezaútočil. Vzápětí ale zpozoroval čtveřici dalších stíhaček s hvězdicovým motorem. V domnění, že se jedná o německé Fw 190, které se chystají letiště napadnout, dal povel k útoku. V rozmezí několika okamžiků sestřelil tři soupeře – a teprve pak na něj někdo v rádiu zavolal, že střílí na Rusy! Mezitím se i zbytek

squadrony zapletl do soubojů s Bf 109, Fw 190, ale i se sovětskými jaky. Několik dalších amerických letců zjistilo, že letoun, na nějž pálí, je Jak-9; na další Američany naopak sověští stíhači zaútočili. Velitel červeného roje, Capt. Rene Burtner, jeden jak sestřelil a další dva rozstřílel během startu ještě na zemi.

Trojnásobný vítěz



Ralph Cox, který vedl 369. squadronu při útoku na letiště Moryń. Na snímku sedí v kabině svého letounu P-51K „Little Dixie”.

Ralph „Slick” Cox k letectvu nastoupil už na podzim roku 1941. Absolvoval dlouhý letecký výcvik a před odchodem do války nalétal přes 1 500 letových hodin. Patřil tak k mimořádně zkušeným pilotům, zatím však bez bojových zkušeností. Do Anglie odjel až roku 1944 a teprve od konce září toho roku začal létat u 359. FG. Tato jednotka měla ve výzbroji vynikající stíhačky P-51D Mustang a Cox se v její kabině účastnil mnoha dlouhých doprovodných letů nad okupovanou Evropou. Své první vzdušné vítězství ohlásil 2. listopadu 1944 nad Erfurtem. Dne 21. listopadu pak v souboji nad Merseburgem poslal k zemi hned tři německé stíhačky Fw 190. Při akci nad Berlín ze dne 18. března 1945 vedl svou squadronu, která se pak zapletla do souboje se sovětskými stíhači. On sám nejdříve sestřelil německý Fw 190 a pak i tři sovětské Lavočkiny La-5, které prý považoval také za Focke-Wulfy 190. Bojově létal až do německé kapitulace a svou válečnou kariéru zakončil jako velitel squadrony a stíhací eso. Mimo tří La-5 měl uznaných i pět sestřelů německých stíhaček.

Mustangy proti jakům

Bojovou vřavu v rádiu zachytil i velitel zbytku 359. FG, Capt. Ray Wetmore, jenž spěchal do oblasti boje. Když dorazil na místo, zaútočil na letoun s hvězdicovým motorem. Zlomem okamžiku před tím, než zahájil palbu, zjistil, že jde o Lavočkinu La-5. Zato Maj. Niven Cranfill z 368. squadrony nezáváhal a sestřelil hned

dva jaky. Do zuřícího boje se ještě zapojila i protiletadlová palba z letiště a teprve potom dal Capt. Cox povel k návratu. Celkem stíhači 359. FG vznesli nárok na šest sestřelených jaků, tři La-5, jeden Fw 190 a jeden Bf 109! Další Bf 109 a jak nárokovali jako poškozený. Jednotka z boje vyvázla beze ztrát.

Ve skutečnosti se boj neodehrál nad letištěm Zackerick, ale nad letištěm Moryn. Taková chyba v navigaci u letů na vzdálenost půl kontinentu se stávala docela běžně. Na letišti Moryn ten den sídlily 291. a 812. IAP, vyzbrojené Jaky-9, a elitní 176. GIAP, který měl ve výzbroji Lavočkiny La-7. U této jednotky sloužil jako zástupce velitele m-r Ivan Kožedub, vítěz 64 soubojů. Sověti prý o náletu dostali informaci předem a mezi dvanáctou a čtrnáctou hodinou neměli nad Berlín létat. Bohužel ale na zemi nezůstali a několik letců odstartovalo k neoperačním letům. To patrně způsobilo

popisovanou tragédií. Podle vzpomínek některých sovětských letců zaútočili na jaky ve vzduchu i na zemi Američané, a to naprosto neočekávaně. Podle dopisu náčelníka Generálního štábu sovětského letectva generála Alexeje Antonova, napsaného 19. března 1945 a odeslaného velení Vojenské mise USA v SSSR, sovětské stíhače odehnali několik německých Bf 109 a Fw 190 od formace čtyřmotorových Boeingů B-17. Pak se na ně teprve vrhly americké mustangy. Ať už jako první vystřelil kdokoliv, výsledek boje dopadl tragicky. K zemi šly čtyři jaky, dva piloti padli a dva utrpěli zranění.

Proti stíhačkám i bombardérům

Američané z 359. FG, kteří útočili na letiště Moryn, z boje vyvázli beze ztrát. V okolí východně od Berlína se ale pohybovalo velké množství dalších mustangů jiných jednotek. Všechny se domů do Anglie už nevrátily. Sověti poslali k zemi dva stíhače P-51 Mustang od 487. squadrony a jeden od 350. squadrony. Jeden pilot zahynul a další padl do zajetí. Navíc i posádky tří amerických těžkých bombardérů později tvrdily, že je sestřelily sovětské jaky. Dvojice Stalinových sokolů od 233. IAP ostatně oficiálně nahlásila sestřel „čtyřmotorového letounu s dvojitou směrovkou“. Zcela jistě šlo o B-24 Liberator. V dokumentech 234. IAD se uvádí: „18. března 1945 v čase 14.34–15.10 dva Jaky-3 ze sestavy 233. IAP, vedoucí lt. Brodskij, N. A., v oblasti Landsbergu ve výšce 2 000 m potkaly čtyřmotorový letoun s dvojitou směrovkou a atakovaly ho. Ve stejný okamžik proti letounu vedla palbu i naše protiletadlová děla z oblasti Landsbergu. Bylo



B-24 Liberator ztrácející palivo po zásahu do motoru

pozorováno, jak z letounu vyskočilo osm letců na padáku. Výsledkem bylo, že osm členů osádky z deseti, kteří byli na palubě, se podařilo zachránit na padáku před tím, než letoun havaroval nedaleko městečka Massin.“ Letecké eso Nikolaj Brodskij si tento den oficiálně připsal samostatné sestřely tří letounů Fw 190, čímž zakončil svůj účet sestřelů ve Velké



Ivan Nikitovič Kožedub ve svém letounu Lavočkin La-5F bílá „14“ ze sestavy 240. IAP. Na tomto letounu létal během bojových operací v Moldávii a Rumunsku.

vlastenecké válce na 16 zásazích. Stroj B-24 mezi nimi oficiálně nefiguruje. Můžeme se jen dohadovat, zda se sovětské stíhače ve všech těchto případech skutečně spletli v identifikaci soupeřů, nebo se pouze chtěli pomstít za své mrtvé z útoku na letiště Moryn. Tradičně podezíraví Sověti ke svým západním spojencům žádnou velkou lásku rozhodně nepociťovali.

Ve vzduchu se onoho odpoledne nacházel i slavný major Ivan Nikitovič Kožedub se svým číslem Dmitrijem Nečajevem. Pokud i oni věděli, co se nad letištěm Moryn stalo, můžeme o cíli jejich letu jen spekulovat. Na obloze se to ale tehdy jen rojilo letouny všech bojujících stran a Kožedub si připsal své sestřely číslo 58 a 59. V záznamech jeho

176. gardového stíhacího pluku se o tom píše: „18. 3. 45 v 13.20–14.00 letěla dvojice majora Kožeduba na přepad nepřátelských stíhačů, kteří pronásledovali jednotlivé spojenecké letouny. Ve 13.35 jižně od Mohrinu ve výšce 3 500 metrů potkali osm Fw 190. Kožedub zaútočil zezadu zespodu a zapálil jednoho Fw 190 ze vzdálenosti 150–80 metrů. Hořící letoun dopadl 8–10 kilometrů severně od Kjustrinu. Na druhého Fw 190 zaútočil a sestřelil ho čelním útokem. Letoun nepřítele dopadl 5–6 kilometrů severovýchodně od Kjustrinu. Spotřeboval při tom 230 granátů do kanonu ŠVAK.“ Datum, čas i lokalita boje naprosto odpovídají souboji s Američany, a je tedy možné, že se Kožedub po přistání rozhodl do hlášení raději

nepřítele označit jako německou stíhačku Fw 190 než jako americký, tedy spojenecký, P-51

Mustang. Předešel by tak možným nepříjemnostem pro všechny strany.

Lov na mustangy

Ivan Kožedub na sklonku života vzpomínal na nedatovaný souboj s Američany. S velkou pravděpodobností však šlo o střetnutí z 18. března 1945: „Říkám si – na koho to střílíte, na mě? Dávka byla vypálena z velké, snad kilometrové dálky, jasně svítila na rozdíl od našich a německých trasírek. Vlivem velké vzdálenosti konec dávky směřoval k zemi. Otočil jsem se, rychle jsem se přiblížil a zaútočil na krajního Američana. Na jeho trupu něco vybuchlo, silně se zakouřilo a on začal klesat k pozicím našich jednotek. Půlpremetem jsem zatočil a v obrácené poloze jsem atakoval druhého. Moje střely zasáhly přesně – letoun explodoval ve vzduchu. Když vzrušení z boje opadlo, moje nálada nebyla zrovna vítězná. Viděl jsem bílé hvězdy na křídlech a trupu. Střílel na mne jako první, říkal jsem si. Ale nic se nestalo. Mustang dosedl na našem území. Seděl v něm statný černochoch. Na otázku našich, kdo ho sestřelil, odpověděl: Focke-Wulf s červenou přídí. Když jsme prohlíželi film z fotokulometu, hlavní momenty boje na něm byly vidět velmi dobře. Film si prohlédli i ve velení pluku, divize i sboru. Velitel divize Savickij, pod jehož velení jsme tehdy spadali, poté co to viděl, řekl: Tato vítězství se připočtou do příští války. A Pavel Fedorovič Čupikov, náš velitel pluku, mi filmy brzy dal se slovy: „Vezmi si je ty, Ivane, a nikomu nikdy neukazuj.“



Ivan Kožedub získal celkem 64 vzdušných vítězství.

Sestřel létající pevnosti

Ve čtvrtek 22. března se majoru Anatoliji Koževnikovovi z 212. GIAP podařilo vinou špatné identifikace poškodit jeden B-17G od 2. BG a druhý letoun téhož typu od stejné jednotky letci 212. GIAP sestřelili. Poškozená „pevnost“ dosedla na leteckou základnu 212. GIAP, kde byla techniky pluku opravena a později se vrátila na svou domovskou základnu. Ani duben

se neobešel bez ztrát v důsledku chybné identifikace mezi spojeneckými piloty. Například hrdina Sovětského svazu Konstantin Suchov z 16. GIAP ve svých vzpomínkách zmiňuje, jak v oblasti Breslau napadl letoun, který považoval za německý Junkers Ju 52. Vystřelil na „nepřítele“, jehož zasáhl, a až poté zjistil, že se jedná o Boeing B-17. Následně ho doprovodil

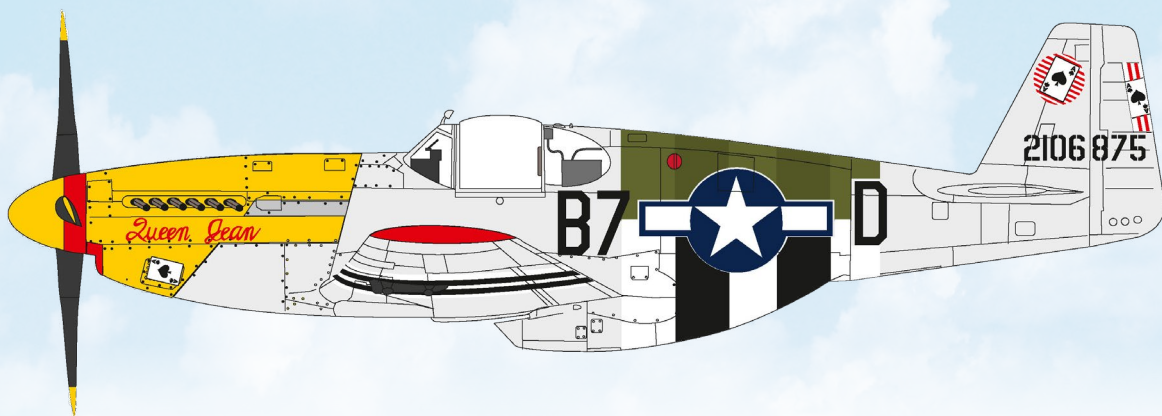
až na základnu v Čenstochové. Podle amerických záznamů měl být ve čtvrtek 19. dubna v důsledku útoku sovětského stíhače zasažen P-51D od 364. FG, pilotovaný 1./Lt K. Hornem, jehož letoun se rozbil při nouzovém přistání v oblasti Stuttgartu. Kdo přesně na americkou stíhačku útočil, není jasné, ale jedním z možných kandidátů je pilot 104. GIAP, hrdina Sovětského svazu Michail Komelkov, který vzpomínal, že během dubna 1945 vyletěl na volný lov, během něhož objevil letoun, který původně identifikoval jako Me 109, napadl ho a hned první dávkou ho zasáhl. Poté co se však ukázalo, že zasáhl mustang, rozhodl se na velitelství tento sestřel nenárokovat.

V úterý 20. dubna 1945 vznesli nárok na sestřel dvou letounů Fw 189 piloti P-39

Airacobra, gardový major Vasilij Pšeničnikov a jeho číslo z 100. GIAP. Je možné, že jejich oběti se staly americké lightniny. Tento závěr podporuje hned několik důvodů. Zaprvé, dvoutrupé Fw 189 byly lehce zaměnitelné s letouny P-38. Současně platí, že na jaře 1945 byla většina Fw 189 zničena a ve vzduchu se objevovaly jen velice zřídka. A konečně: „rámy“ nikdy nelétaly ve dvojicích, ale jednotlivě, tím spíše na konci války. Američané tento den ztratili nad Německem nejméně šest svých lightniny, přičemž tři byly ve fotoprůzkumné verzi F-5. Je tedy možné, že oběti pilotů 100. GIAP se v důsledku chybné identifikace staly americké stroje. Na konci dubna se pak oběti střelby dvou pilotů Jak-3 z 56. GIAP stal americký čtyřmotorový bombardovací



Boeing B-17G po nouzovém přistání na břicho



Americký P-51B od 361. FG, západní fronta, léto 1944

letoun. Oba piloti přistáli na letecké základně Cilencig (německy Zielenzig, nyní Sulęcín), kde sídlil 515. IAP, a nahlásili, že sestřelili německý „těžký bombardovací letoun“, nicméně nedlouho po jejich přistání nedaleko základny dopadl hořící americký čtyřmotorový bombardovací letoun. Poté co přivezli americkou osádku na základnu, tak letci vypověděli, že byli zasaženi protiletadlovou palbou ze země, a tak se rozhodli letět na nejbližší letiště, které

by bylo pod kontrolou spojenců. Pak ale byli napadeni údajnou dvojicí „Me 109“, letouny zasáhly ještě jeden motor, a tak se osádka rozhodla opustit zasažený stroj. Sověští velitelé se americkým kolegům nezmínili, že je nejspíš zasáhly jaky, a hned následující den byli transportním letounem převezeni na svou základnu. Oběma pilotům 56. GIAP pak bylo doporučeno, aby se raději svým sestřelem nikde nechlubili.

Horký květen 1945

Květnové poslední dny války se také neobešly bez incidentů mezi spojeneckými stíhači. K prvnímu květnovému souboji mezi spojenci došlo v sobotu 5. května jihovýchodně od Berlína, když pilot 812. IAP lt. Filippov objevil letoun, který identifikoval jako Fw 189, napadl ho a sestřelil. Ve skutečnosti se ale jednalo o fotoprůzkumný americký lightning. Jeho pilot Capt. Daw se zachránil výskokem na padáku a dopadl v oblasti Dallgow nedaleko od sovětského přifrontového letiště, kam

byl následně převezen, a 10. května byl předán americké straně.

K dalšímu podobnému incidentu došlo přímo poslední den války, v úterý 8. května. Ten den se vydal fotoprůzkumný F-5E náležející 10. PG, za jehož kniplem seděl Capt. Malcolm Nash, na průzkum do oblasti Drážďan, kde měl za úkol lokalizovat a fotografovat zajatecké tábory. Do cesty se mu ale kolem půl čtvrté odpoledne postavila dvojice stíhačů Jak-3, náležejících 106. GIAP, a jelikož letoun

identifikovali jako Fw 189, tak na něj zaútočili. Sestřel letounu si připsal ml. lt. Ivan Lazuta. Zasažený letoun dopadl nedaleko Reichenbachu, 40 km západně od Drážďan. V amerických dokumentech se o incidentu píše: *„Prováděje lokalizaci zajateckých táborů, byl napaden několika ruskými stíhačkami P-39. Byl zaměněn za nepřátelský letoun a sestřelen. Kapitán Nash provedl nouzové přistání na břicho v poli a vyvázl bez vážnějšího zranění, ale jeho F-5E byl totálně odepsán.“* Nashovo sestřelení ve svých důsledcích způsobilo i další sestřel, o kterém se zmíníme o něco později.

K prvnímu střetu spojenců nad naším územím zřejmě došlo ve čtvrtek 22. března 1945, kdy 1./Lt Roy Noe z 325. FG, pilotující P-51B, nahlásil sestřel německého Messerschmittu Bf 110 v prostoru Kralup nad Vltavou. Ve skutečnosti se jeho obětí stal průzkumný letoun Petljakov Pe-2 z 98. OGRAP, který se zřítil u pražského Hloubětína. Dva členové posádky se zachránili výskokem, třetí zahynul. Ani sovětsí letci ale v té době netušili, kdo na ně

ve skutečnosti útočí, a palubní střelec/radista ml. lt. Dmitrij Peskovskij po válce vypověděl, že byli napadeni čtyřmi stíhacími letouny Focke-Wulf Fw 190.

O pouhé tři dny později došlo ke stejné události. Tentokrát pilot Capt. William Dillard z 31. FG nahlásil svůj šestý a poslední potvrzený sestřel během války. V oblasti 16 km jihovýchodně od Prahy údajně poslal k zemi Messerschmitt Bf 110. I v tomto případě se jednalo o tragický omyl a obětí jeho střelby se stal opět sovětský průzkumný letoun Petljakov Pe-2R od 98. OGRAP. Celá tříčlenná osádka ve složení Biskulov, Tribakin a Dolbuchov zahynula. Jeden z očitých svědků na celou událost později vzpomínal: *„Ze směru od Ledče nad Sázavou se přiblížilo dvoumotorové letadlo. Jeden z pilotů P-51 s námi zahájil letecký souboj, který trval jen krátce. Američan vypálil na domnělého nepřítele pět až šest ran a z něho se vyvalil hustý černý dým. Zasažený letoun letěl dál směrem na Kožlí, kde dopadl.“*

Sestřel nad Prahou

Zřejmě k poslednímu souboji Sovětů s Američany došlo v podstatě po skončení války, a to nad naším územím. Když 5. května vypuklo v Praze povstání, přesunula se elitní 9. gardová stíhací divize na letiště Grossenheim s cílem podpořit operaci mající za cíl osvobození města. Celý osmý květen zajišťovaly její airacobry postup Rudé armády na Prahu. Příští den, kdy už celá Evropa slavila vítězství, startovaly její stíhačky nad naše hlavní město už od východu slunce. V šest hodin večer se z akce nad

Prahou vrátil m-r Vasilij Pšeničnikov a hlásil svůj poslední, desátý, sestřel ve Velké vlastenecké válce – mělo se jednat o dvoutrupý pozorovací letoun Fw 189.

Bohužel se však opět mylil a obětí jeho přesné palby se nestal německý „rám“, nýbrž americký fotoprůzkumný lightning od 10. PG. Jeho pilot, 1./Lt Thomas Petrus, naštěstí včas opustil svůj hořící stroj na padáku, utrpěl ale popáleniny na hlavě a na krku. Jeho rozstřílený letoun dopadl do údolí Šárky. Petrusovo číslo,

poručík Tom Jackson z druhého lightingu, znamenal výskok svého velitele na padáku a zařídil jeho záchranu. Tento sestřel byl v podstatě důsledkem sestřelu Capt. Malcolma Nashe o den dřív. Velitel 39. PRS totiž po sestřelení Nashe nařídil vyslat následující den tři dvojice svých F-5, aby po Nashovi pátraly. Z Ruzyně Petrus odletěl po ošetření už 10. května s dalšími dvěma Američany kořistním německým Fi 156, který přistál poblíž Písku. Sám Thomas Petrus na celou událost po letech vzpomínal: „Asi po dvou hodinách jsme s běžícími kamerami zahájili nízký průlet přes první cíl, jímž bylo letiště v Praze. Jakmile jsme se přiblížili, spatřili jsme na zemi spoustu ruských letadel, ale netušili jsme, že naše přítomnost nad plochou vzbudí takovou horkokrevnou odezvu. Ze země

nás totiž přivítala poměrně těžká palba. Jakmile jsme ji zaregistrovali, přerušili jsme průlet. Já zatočil doleva a stoupal do 2 500 stop, Jackson zabočil vpravo. Trochu poplašen, ale s úlevou, že nejsem zasažen, jsem začal kroužit pár mil severně od Prahy a čekal jsem na Jacksona, až se ke mně znovu připojí.

Předpokládal jsem, že palba, kterou jsme zakusili, byla důsledkem jen chvilkové mylné identifikace ze strany Rusů. To byl však špatný předpoklad, protože pak se to stalo! Bez jakéhokoli varování jsem náhle ucítil hlasitý úder a letoun se otrásl. Kouknu ve směru, odkud jsem hluk uslyšel, a vidím obrovskou roztrženou díru ve svém pravém křídle, z něhož vyšlehl oheň. Ve zpětném zrcátku vidím přímo za svým ocasem tři ruské stíhací letouny,



Skupina es 9. gardové stíhací divize: k-n Klubov a Rečkalov, l-t Trud a m-r Boris Glinka

z jejichž zbraní se blýská. Později jsem je identifikoval jako Jaky-16. Odhodil jsem své přídavné nádrže, dal plný plyn a začal jsem prudce stoupat doprava. Bylo ale už pozdě. Dostával jsem další zásahy, a jakmile mi plameny začaly vnikat do kabiny, věděl jsem, že osud mého F-5 je zpečetěn. Kdysi jsem se učil dva způsoby výskoku z P-38, ale myslím, že toho dne jsem přišel ještě na jeden. Opustil jsem letoun ve výšce asi

2 000 stop, které mi nedávaly moc času, ovšem seskok byl úspěšný a já dopadl lehce na jakési pole. Měl jsem popálené ruce a obličej.“ Je smutnou ironií osudu, že posledním sestřelem nad Prahou byl spojenecký stroj, a celé je to umocněno faktem, že poslední americký letoun, sestřelený za války v Evropě, padl za oběť spojeneckému letci, který navíc pilotoval stroj amerického původu.

Sestřel poněkud záhadný

K dalším několika střetům došlo i po německé kapitulaci. Dne 2. dubna 1945 odstartovaly k bojovému letu lightniny 14. FG. Za řízením jednoho z nich seděl zkušený Capt. Michail Brezas, vítěz čtrnácti vzdušných soubojů. Letěl již na svůj 68. operační let. V oblasti Oberpullendorfu, poblíž maďarských hranic, dostal jeho P-38 Lightning zásah flakem do jednoho turbokompresoru. Brezas se rozhodl pokračovat raději na východ k sovětským liniím než riskovat dlouhý zpáteční let do Itálie. Na předletových briefinzích totiž Američané dostali informaci, že letecká základna Sombor v Jugoslávii je již v rukou Rudé armády. Proto se rozhodl přistát na ní. Po prvním okruhu nad letištěm spatřil na ploše jeden odstavený Flying Fortress, dva liberatory, ale hlavně desítky stíhacích jaků a Iljušinů Il-2. Jednalo se o stroje čtyř pluků obnovovaného jugoslávského letectva pod sovětským velením.

Když se Brezas ubezpečil, že je skutečně u spojenců, přistál. Podezíraví Sověti však americké eso převezli do Rumunska a zde ho až do konce války drželi ve vězeňské cele.

Propustili jej až po německé kapitulaci a ke své jednotce se konečně vrátil až 11. května. Že pro něj osobně ještě druhá světová válka neskončila, potvrzuje vzpomínka jeho spolubojovníka, poručíka Thomase Collinse: „*Kteréhosi dne, okolo 15. 5. 1945, jsem stál u letounu, do něhož právě montovali nový motor, když ke mně přišel Mike a zeptal se: ‚Tome, chceš se se mnou proletět?‘ Řekl jsem, že určitě, a skočili jsme do našich mašin. Udělalo mi to radost. On byl hrdina a já jen jeden z mnoha nováčků u jednotky. Odstartovali jsme a letěli na sever nad Jadranem. Mike mi zavolal vysílačkou – vyzkoušej zbraně a dávej pozor. Vystřelil jsem tedy krátkou dávku. Letěli jsme nad Vídeň. Nacházeli jsme se ve výšce 20 000 stop a točili levou zatáčku okolo města. Dívám se na Vídeň, za války jsme sem doprovázeli B-17 a B-24. Tehdy bylo nebe plné dýmu a oranžových záblesků, jak Flak masakroval naše bombardéry. Teď byla obloha čistá a klidná. Mike zavolal do rádia – dávej pozor na nepřátelské letouny! Rozhlížím se a ze zvyku čekám německé stíhačky. V příští chvíli zavolám – čtyři letouny na čtvrté hodině a blíží se! Střílejí! Uhni vpravo!*

Všechno trvalo méně než deset sekund, možná tři, nebo třicet? Čtyři minuty? V takové chvíli se ztrácí pojem o čase. Řekněme, že během minuty to skončilo. Dvě sovětské stíhačky a pravděpodobně i třetí (vypadaly jako japonské J2M Jack) prohrály tenhle souboj. Nebe bylo znovu prázdné a naše dvě P-38 zůstaly na místě boje samotné. V tom souboji jsem párkrát vystřelil, ale nevím s jakým výsledkem. Otočili jsme

přídě našich letounů na jih směrem na Vídeň-Neustadt. Pak jsme se vrátili do Triola. Když jsme přistáli, Mike vzal kazety s filmy z našich fotokulometů z obou letounů. Tak skončila moje ruská křížová výprava po boku Mikea Brezase.“ V oficiálních záznamech 14. stíhací skupiny však tyto sestřely uvedeny nejsou a neexistuje ani žádná jiná zmínka o uskutečnění podobné akce.

Avro Anson pod palbou

O něco více informací je známo o incidentu, který proběhl poblíž jugoslávské hranice dne 11. května 1945. V podvečer odstartoval australský pilot Mervyn Jacobs za řízení Avra Anson Mk.XI ke spojovacímu letu, během něhož se ale podle jeho hlášení odchýlil od plánované trasy přeletu. V 18.15 proti němu odstartovaly tři stíhačky Lavočkin La-7 od 484. IAP, sídlícího ve Štýrském Hradci. Podle jejich velitele všichni dohnali dvojici německých transportních Junkersů Ju 52 prchajících na západ a pokusili se je donutit k přistání na vlastním letišti. Když „nepřítel“ nereagoval, poručík Alexander Barsbocha na vedoucí stroj zahájil palbu a poslal ho v plamenech k zemi asi 27 kilometrů západně od Štýrského Hradce. Na zbývající letoun zaútočila dvojice ve složení Nikolaj Olejnik a Otto Frandělfeld a po pár dávkách také začal hořet a podle jejich hlášení se zřítíl asi 12 kilometrů severozápadně od Štýrského Hradce. Ve skutečnosti zničili ale jen jeden anson. Jeho pilot Mervyn Jacobs se pokusil o nouzové přistání na poli, při tom však havaroval a stroj zničil. On i dva pasažéři na palubě vyvázli.

Po obnovení samostatnosti Jugoslávie, kde se ujali vlády komunisté, začalo vznikat i nové letectvo, jehož základem se stalo několik sovětských pluků. Už v říjnu 1944 přešla sovětská 10. bitevní a 236. stíhací divize pod jugoslávské velení. První útvar se skládal ze tří pluků vyzbrojených Iljušiny Il-2, určenými k útokům na pozemní cíle. Druhý měl ve výzbroji převážně stíhačky Jakovlev Jak-9, většinou ve verzích D a M. Pozemní, ale také létající personál samozřejmě stále tvořili Sověti, během prosince k nim ale začali přicházet první Jugoslávci. Ti k prvnímu operačnímu letu odstartovali 17. ledna 1945. Během příštích týdnů začali podnikat především hloubkové útoky na ustupující německé jednotky a jejich počet u útvarů stoupal. Luftwaffe tou dobou v oblasti už téměř neoperovala a žádný jugoslávský pilot nezískal ani jediné vzdušné vítězství. Dne 12. dubna 1945 se obě divize podílely na závěrečné ofenzivě na osvobození Záhřebu. I po kapitulaci Německa pokračovaly bojové operace proti četníkům a chorvatským ustašovcům, kteří se odmítli vzdát.



Sovětská stíhačka Jak-9 po nouzovém přistání na severu východní fronty

Jaky proti transportním letounům

Právě letecké jednotky z východu se později staly základem nově budovaného jugoslávského letectva. Jeho vedení bylo plně v rukou komunistů, a proto v Britech a Američanech operujících v oblasti Balkánu vidělo jednoznačně nepřítele a brzy začalo docházet k dalším leteckým incidentům. Mnohé skončily dost tragicky. Americké letectvo po skončení druhé světové války zůstalo na mnoha italských základnách a provozovalo i trasu z rakouské Vídně do italského Udine. Jejich letouny při tom občas narušovaly vzdušný prostor severozápadní Jugoslávie (nad dnešním území Slovinska). Jugoslávská vláda zaslala Spojeným státům americkým protestní notu. Američané jakékoliv narušování jugoslávského vzdušného prostoru

vlastními letouny popřeli, ale přelety stále pokračovaly. V pátek 9. srpna 1946 vzlétl Douglas C-47A Skytrain ze sestavy 305. Troop Carrier Squadron z letiště Tulln u Vídně a vydal se směrem do italských Benátek. V oblasti Lublaně však letoun zachytila dvojice hotovostních strojů Jak-3 z 254. stíhacího pluku jugoslávského letectva. Dvojici velitelů poručík Dragan Zečević a jako dvojka s ním letěl podporučík Dragan Stanisavljević. Oba rychle dohnali neozbrojený transportní stroj a zahájili palbu. Ta stroj C-47 poškodila natolik, že musel nouzově přistát na jugoslávském území. Celá čtyřčlenná osádka i šest cestujících přežili, jen jeden turecký důstojník na palubě utřil zranění. Všichni byli po deseti dnech propuštěni.