



STÍHAČI NAD VÝCHODNÍ FRONTOU

MAREK BRZKOVSKÝ

 PRESS

Stíhači nad východní frontou

Vyšlo také v tištěné verzi

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



Marek Brzkovský

AStíhači nad východní frontou – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2022

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

ALBATROS  **MEDIA**

STÍHAČI NAD VÝCHODNÍ FRONTOU

Marek Brzkovský

Illustrations © Gustav Hýbner, 2022 © Marek Brzkovský, 2022

ISBN tištěné verze 9978-80-264-4175-5

ISBN e-knihy 978-80-264-4181-6 (1. zveřejnění, 2022) (ePDF)

OBSAH

Úvod.....	5
Polikarpov I-153 Čajka Poslední dvouplošník Stalinových sokolů	7
Waldemar Semelka Stíhací eso Luftwaffe ze Slezska	20
Tarany sovětských stíhačů během Velké vlastenecké války „Jdu na taran, soudruzi!“	30
Messerschmitt Bf 110 Zerstörery nad východní frontou	41
Alexandr Ivanovič Pokryškin Stíhač, učitel a velitel.....	57
Michail Avdějev kontra Heinrich Setz Nedokončený souboj nad Sevastopolem.....	75
Lavočkin LaGG-3 Lakirovannyj garantirovannyj grob?	82
S vyrážkou na krku Honba německých stíhačů za Rytířským křížem.....	93
Georgij Dmitrijevič Kostylev Eso leningradské oblohy.....	102
Messerschmitt Bf 109 F v bitvě o Moskvu Plnokrevník německé Luftwaffe.....	116
Střelba do padáků nad východní frontou Realita války, nebo válečný zločin?.....	125
586. ženský stíhací pluk protivzdušné obrany Ženy v kabinách stíhaček.....	130

Jakovlev Jak-1	
Nejlehčí sovětská stíhačka.....	137
Otto Kittel	
Stíhací eso z eskadry Grünherz.....	148
Sověšší a němečí letci v boji proti pozorovacím balónům	
Balóny pod palbou stíhačů	160
Focke-Wulf Fw 190	
Postrach východní fronty.....	171
Průzkumné letouny Focke-Wulf Fw 189 pod palbou sověšských stíhačů	
„Sundejte ten Rám, soudruzí!“.....	183
Walter Schuck	
Eso od Severního ledového oceánu.....	190
Stíhači Luftwaffe proti bitevním šturmovíkům	
Zničte černou smrt!.....	200
Alexej Maresjev	
Příběh opravdového člověka bez legend a bájí.....	212
Erich Hartmann	
Dravec s tváří dítěte.....	219
Nadhodnocování vzdušných vítězství	
Rytíři oblohy, nebo baroni Prášilové?.....	231
Lavočkin La-7	
Pýcha Stalinových sokolů.....	240
Ivan Kožedub a jeho souboj s proudovým letounem	
Poněkud záhadný sestřel.....	248
Seznam použité literatury a pramenů.....	255

Úvod

Stíhací letectvo představovalo elitu už tak elitní zbraně, jakou je letectvo. Jeho příslušníci tvořili svéráznou skupinu a většinou šlo o výrazné individuality. Stíhači mají v každém konfliktu několik úkolů. Tím nejdůležitějším a také nejtěžším je vybojovat vzdušnou převahu nad bojištěm. Chránit vlastní vojska před nálety nepřítelů a před jeho průzkumem. Doprovázet vlastní bombardéry, a především to hlavní – sestřelovat nepřátelské letouny. Už od první světové války obklopovala stíhací letce aureola novodobých rytířů vzduchu, což do jisté míry přetrvávalo i na začátku druhého světového konfliktu na západě. Když ale v červnu 1941 nacistické Německo napadlo Stalinův Sovětský svaz, začala válka zcela jiného charakteru, kde pro rytířství opravdu nebylo žádné místo.

Stíhači Luftwaffe byli svým založením hlavně lovci, kteří se snažili zlikvidovat co nejvíce nepřátelských letounů při co nejmenším riziku. Měli velkou svobodu a vybírali si situace pro sebe co nejpříznivější. Nejčastěji útočili s převahou výšky a snažili se vyhýbat manévrovým soubojům v zatáčkách. Sověti k boji přistupovali zcela jinak. Každá akce měla jasné zadání a ze všeho nejdůležitější bylo ho splnit. Velitel dostal rozkaz doprovázet vlastní bombardéry, provést průzkum nebo chránit vlastní pozemní jednotky. To znamenalo letět poměrně pomalu a nízko a téměř vždy být vystaven útoku

nepřítele, který si diktoval podmínky boje. Sovětským stíhačům tedy většinou zbývalo jen bránit se. V těchto případech museli proto volit horizontální manévry a snažit se využít výhody větší obratnosti svých strojů.

Sovětskému letectvu se teprve koncem roku 1942 začalo dařit odolávat náporu Luftwaffe. Stíhači dokázali účinně chránit pozemní vojska i vlastní bitevní a bombardovací letadla. Museli však za to zaplatit těžkými ztrátami – ty si však mohli dovolit. Letecká učiliště, letecké továrny a spojenecké dodávky je v této fázi války už dokázaly nahradit kvalitní technikou i piloty.

Sovětská početní převaha narůstala a stíhači Luftwaffe se dostávali do defenzivy. Nadále se jim ale dařilo působit Sovětům těžké ztráty za poměrně malých ztrát vlastních. Ale vzhledem ke své početní slabosti a rostoucím kvalitám protivníka ztrácela Luftwaffe vzdušnou nadvládu i schopnost rozhodujícím způsobem ovlivňovat průběh pozemních bojů.

K vůbec největší letecké bitvě došlo v létě 1943 u Kursku. Ze začátku měli ještě převahu stíhači Luftwaffe, už od druhé poloviny měsíce se ale stále více projevovala sovětská početní převaha a zlepšující se výkony sovětských stíhačů. Ti už létali ve čtyřčlenných rojích a své formace výškově členili. Všechny stíhačky už také měly ve výbavě radiostanice a příslušníci

jednotky spolu mohli během boje komunikovat, což byl obrovský pokrok oproti v boji takřka nepoužitelnému signalizování gesty. Pluky tehdy mívaly po třech letkách, každá pak po zhruba deseti letounech. Do jednotlivých divizí se slučovaly výhradně stíhací pluky. Už také nedocházelo k vybíjení jednotek do posledního muže a velení je vždy včas stahovalo do týlu k odpočinku a doplnění ztrát. V srpnu 1943 pak iniciativa ve vzduchu jednoznačně přešla na stranu rudých, což také významně přispělo k jejich vítězství v kurské bitvě, která se proměnila na novou sovětskou ofenzivu.

Stoupal počet pluků létajících na nových Jak-9T a Jak-9D. Koncem léta na frontu dorazily první útvary vyzbrojené výkonnými La-5FN, jež se již prakticky vyrovnaly německým Bf 109 G-6 a přednostně je dostávaly gardové pluky. Jako rozhodující se však ukázala sovětská početní převaha. Vždy byl dostatek útvarů připravených k doprovodu vlastních letounů, ochraně vojsk i ke všem dalším úkolům – což vyvažovalo stále poměrně defenzivní taktiku. Ač to z paměti sovětských veteránů není příliš znát, prakticky vždy bojovali v početní výhodě.

Na začátku roku 1944 již mělo sovětské stíhací letectvo na obloze jasnou převahu. Němci museli velkou část útvarů stáhnout na západ, technická převaha jejich stíhaček už nebyla zdaleka tak výrazná jako dřív, a hlavně noví

piloti přicházející z výcviku zdaleka nedosahovali úrovně svých předchůdců. Naopak Sověti toho hodně zlepšili ve výcviku i taktické dovednosti. U Luftwaffe ale nadále existovala skupina mimořádně zkušených stíhačů, kteří dokázali rudému letectvu způsobovat ztráty. Na jejich účtu bylo často až několik set sestřelů. Většinou operovali jen ve dvojici či čtveřici a do boje vstupovali za pečlivě připravených okolností.

Počátkem roku 1945 již mělo rudé letectvo vzdušnou převahu pevně ve svých rukou. Stíhači sice stále bojovali o něco defenzivnějším způsobem než jejich konkurenti na druhé straně fronty, přestávalo to ale tolik vadit. Díky zdrcující početní převaze vysílali k plnění každého úkolu tolik stíhačů, že ti je dokázali plnit za mnohem menších ztrát než dříve. Navíc na každém úseku fronty vzniklo i několik pluků specializujících se na volný lov. Jednoznačně se jednalo o reakci na německý způsob boje. Boj mohli vyhledávat dle vlastního uvážení. Pluky měly ve výzbroji ty nejlepší dostupné stíhačky, k nimž byli přidělováni jen ti nejlepší letci. Na jaře 1945 už sovětské stíhače dokázali beze zbytku ochránit vlastní bombardéry i bitevní Il-2 a Luftwaffe prakticky vymazali z oblohy. I přes těžké začátky a obrovské ztráty se koncepce taktického letectva spolupracujícího s pozemní armádou osvědčila a sovětské stíhače mimořádným dílem přispěli k vítězství nad Německem.

Na tomto místě bych rád poděkoval Janu Šafaříkovi za významnou pomoc při práci na kapitole o sestřelu Me 262 Ivanem Kožedubem a Ondřeji Repkovi za pomoc při sepsání článku o sestřelech pozorovacích balónů.

Marek Brzkovský
Brno, únor 2022

POLIKARPOV I-153 ČAJKA

POSLEDNÍ DVOUPLOŠNÍK STALINOVÝCH SOKOLŮ



Sovětská stíhačka Polikarpov I-153 patří k nerozporupnějším letounům historie. První kusy tohoto plátnem potaženého dvouplošníku sjely z výrobních linek v létě 1939, tedy v době, kdy všechny světové velmoci dávno užívaly moderní celokovové monoplány. Přesto se čajky uplatnily v mnoha konfliktech a na frontách Velké vlastenecké války bojovaly až hluboko do roku 1943.

Stíhací dvouplošníky považovalo velení rudého letectva za zastaralé již v polovině třicátých let. Když však v roce 1936 vypukla ve Španělsku občanská válka, dorazily na Pyrenejský poloostrov s dodávkami zbraní ze SSSR i dvouplošné Polikarpovy I-15. Stroj se v konfliktu velmi

osvědčil, a protože jeho sériová výroba dávno skončila, velení sovětského letectva objednalo vylepšenou verzi I-15bis. Výroba byla zahájena roku 1937 a běžela v obrovských sériích. Piloti však I-15bis hodnotili jako horší než I-15. Měl menší obratnost a pomaleji stoupal, přesto se



Jeden z mála dodnes dochovaných Polikarpovů I-153

vyráběl až do roku 1939. Jeho konstruktér Nikolaj Polikarpov však dál uvažoval o možnostech, jak zvýšit výkony tohoto dvouplošníku. Vrátil se k lomenému – racčímu – křídlu, přepracoval kapotáž motoru a jeden z členů jeho týmu, Dmitrij Tomaševič, navrhl nový, ručně zatahovatelný podvozek. Podvozkové nohy

letounu šly zatáhnout do trupu, čímž se aerodynamika letounu značně zlepšila. Dne 13. října 1937 odeslal Polikarpov na Lidový komisařiát leteckého průmyslu projekt letounu I-15, model 3, zkráceně I-153. Ten uspěl a v srpnu následujícího roku začaly zkoušky prvního prototypu poháněného motorem M-25V.

První čajky na obloze

Šlo o jednomotorový jednomístný stíhací dvouplošník, jehož horní křídlo mělo mnohem větší rozpětí než křídlo spodní. Měl smíšenou konstrukci, záďový podvozek a jednoduché ocasní plochy. Pilot seděl v odkryté kabině. Křídla dřevěné konstrukce kryl plátěný potah. Trup měl kostru z kovových trubek a potah přední části až po kabinu tvořily duralové plechy, zbytek trupu pak krylo plátno. Pohon obstarával vzduchem chlazený hvězdicový devítiválec Švecov M-25V o výkonu 559 kW. Tento motor roztáčel dvoulistou pevnou kovovou vrtuli. Výzbroj se skládala ze čtyř synchronizovaných kulometů ráže 7,62 mm umístěných v přídi. První prototyp procházel do konce října 1938 náročnými testy, vykazoval však velké množství závad – nedostatečnou

tuhost křídel, trpěl vibracemi křidélek a ocasních ploch. Proto se musel vrátit do výrobního závodu na přepracování. Ten později dodal i několik dalších prototypů a 11. dubna 1939 se jeden z nich rozpadl za letu, když jeho rychlost střemhlavého letu přesáhla 500 km/h. Katastrofu zapříčinila nedostatečná pevnost křídel, takže se musela zpevnit jejich konstrukce. Dne 16. června 1939 zahájil letoun vybavený silnějším motorem M-62 znovu vojenské zkoušky, při nichž vyvinul maximální rychlost 443 km/h. Šlo o velmi slušný výkon, alespoň na dvouplošník. Polikarpovův závod opouštěly tou dobou už první vyrobené kusy a velení sovětského letectva chtělo svůj nový letoun co nejdříve vyzkoušet v reálných bojových podmínkách. A příležitost se přímo nabízela.

Nebe nad Mongolskem

V květnu 1939 propukl na hranicích mezi Mongolskou lidovou republikou a Mandžuskem okupovaným Japonci ozbrojený konflikt. Ten rychle eskaloval a brzy se

do něj zapojilo i letectvo obou stran. V Polikarpovových výrobních závodech zatím do železničních vagonů naložili prvních dvacet novotou vonících čajek a ty po cestě

přes celý Sovětský svaz dorazily začátkem července do Mongolska. Tam je urychleně smontovali, zalétali a 8. července je převzala letka vedená zástupcem 70. stíhacího pluku, majorem Sergejem Gricevcem, esem ze španělské občanské války a Hrdinou Sovětského svazu, jenž se okamžitě vrhl do plnění nového úkolu. Dne 11. července vedl prvních devět smontovaných strojů I-153 do boje. Letci se střetli s údajně osmnácti Ki-27 a ohlásili čtyři sestřely. Poškození utrhla jedna čajka. Na frontu postupně přicházely další stroje tohoto typu, přičemž začínaly vytlačovat starší I-15bis. Ukázalo se, že jsou obratnější a lépe stoupají než japonské stíhačky, nestačí na ně však svou rychlostí.

V literatuře se o nasazení čajek dlouho tradovala jedna legenda. Sovětští piloti prý využívali podobnosti svých strojů se staršími I-15bis, létali s vytaženým podvozkem, a lákali tak Japonce k útoku. Je to naprostý nesmysl. Agresivní císařští stíhači z čajek nikdy velký strach neměli a útočili na jakékoliv sovětské stroje. Navíc podvozek I-153 se zatahoval mechanicky – otáčením kliky uvnitř kokpitu letounu. Je tak absurdní představou, že by se někdo v okamžiku, kdy se na něj řítí nepřátelský stíhač, zabýval zuřivým otáčením kliky a zatahováním podvozku. Sověti si od nové stíhačky hodně slibovali a ze začátku čajky dokonce nesměly létat nad nepřátelské území. Zákaz byl ale časem odvolán. Když Sověti zahájili 20. srpna svou rozhodující ofenzivu, na frontě již operovalo 57 čajek. Vedly si poměrně úspěšně, do konce

konfliktu však Sověti v bojích a při nehodách odepsali 23 z nich.

V Polikarpově konstrukční kanceláři nadále pracovali na vylepšování typu. Na podzim roku 1939 začaly zkoušky prototypů vybavených motory M-63, které měly výkon 820 kW. Státní zkoušky s tímto pohonným agregátem začaly 21. ledna 1940 a proběhly úspěšně. Letoun výborně stoupal a měl skvělou obratnost, rychlostí se ale samozřejmě nemohl měřit se stíhacími jednoplošníky. Výroba letounu už běžela na plné obrátky a jen do konce roku 1939 továrny opustilo 1 011 čajek. Tou dobou se však už stovky z nich nacházely uprostřed boje.



Hrdina Sovětského svazu major Sergej Gricevec sestřelil na čajce sedm japonských letounů.

Polikarpov I-15bis

Polikarpovy I-15 se velmi osvědčily, a proto velení sovětského letectva objednalo vylepšenou verzi I-15bis. Měla lépe vyřešené kapotování motoru, pevný podvozek, a hlavně rovné průběžné horní křídlo. Dokázala vyvinout maximální rychlost až 379 km/h. Její výzbroj tvořila čtveřice kulometů v přídi. Výroba byla zahájena roku 1937 a běžela v obrovských sériích. Piloti však I-15bis hodnotili jako horší než I-15. Stroj měl menší obratnost a pomaleji stoupal, přesto se vyráběl až do roku 1939. V létě 1941 tvořily tyto letouny stále ještě mnoha frontových pluků a jednoznačně šlo o nejslabší stíhačku na bojišti. Pokud to šlo, útvary, které byly jimi vybaveny, se zaměřovaly hlavně na průzkum nebo na útoky proti pozemním cílům. Některé dokonce přešly k bitevním plukům. Zde se poměrně osvědčily, ale postupně je nahradily pancéřované Iľjušiny Il-2. Poslední I-15bis zmizely z výzbroje jednotek operujících na Baltu dokonce až v létě 1943. Několik posledních strojů se údajně ještě koncem roku používalo v bojích o Krym. Jejich piloti na sebe v noci lákali nepřátelské světlomety a pak je ničili palbou a lehkými pumami.



Předchůdce čajky Polikarpov I-15bis s charakteristickým průběžným horním křídlem

V žáru zimní války

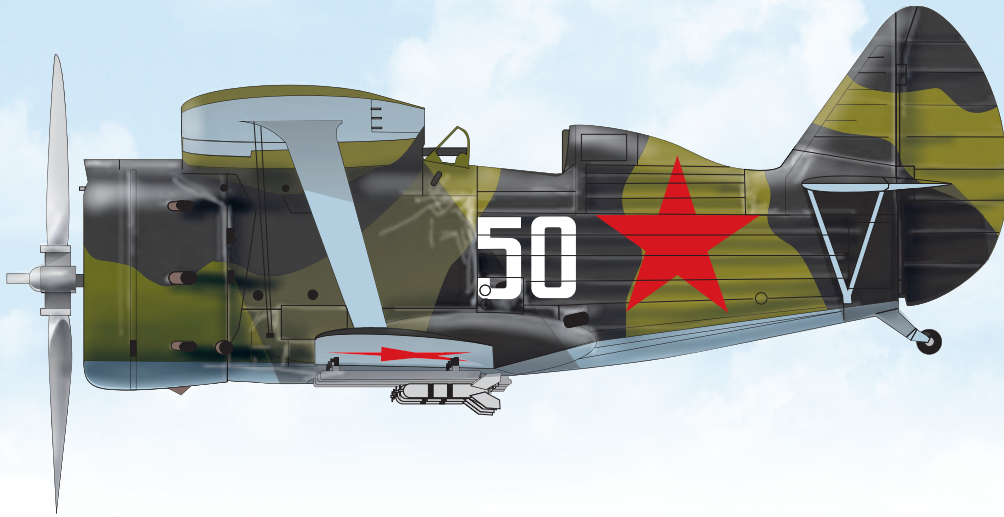
Velení rudého letectva shromáždilo na hranicích Sovětského svazu celkem 27 stíhacích pluků určených k útoku na Finsko a mnoho z nich létalo i na strojích I-153. Finové měli v předvečer konfliktu pouhých 119 prvoliniových letounů! Tzv. zimní válka vypukla 30. listopadu 1939 a už první bojový let ukázal, s čím se budou sovětské stíhačky potýkat. Piloti létali v otevřených kabinách za strašného mrazu bez kyslíkových masek. Nepřátelské letectvo zpočátku nepředstavovalo až tak velký problém a čajky si v bojích s ním vedly poměrně úspěšně. V únoru 1940 ale začali Finové nasazovat první z Francie dodané

stíhací letouny Morane-Saulnier MS.406. Šlo o mnohem rychlejší letoun. Do konce války si u Sovětů vydobyl značný respekt, byť jej v hlášeních většinou chybně identifikovali jako „spitfire“. V průběhu bojů Sověti od jednotek stahovali starší I-15bis a nahrazovali je právě čajkami.

K velmi dramatické události došlo 11. března 1940. Poručík Dobrov od 38. pluku musel pro závadu na motoru svou čajku posadit na zamrzlou hladinu Finského zálivu. Poručík Gregorij Romaškov nechtěl soudruha nechat uprostřed ledové pustiny a pokusil se přistát vedle něj. Zavadil však



Přístrojová deska čajky disponovala jen základními přístroji, což dost vadilo při nočních letech a za ztížených meteorologických podmínek.



Čajka coby osobní letoun Alexandra Baturina z 71. pluku letectva Baltského loďstva

křídlem své čajky o ledovou kru a havaroval, přičemž se těžce zranil. Dobrov jej vyprostil z trosk letounu a obvázal mu rány pruhy látky z padáku. Pak se vydali po ledě uprostřed sněhové vánice směrem k Leningradu. Ztracené letce se druhý den ráno vydala hledat trojice jiných stíhačů a skutečně je objevila. Dva z nich vysunuli podvozky svých čajek a podařilo se jim perfektní přistání v terénu. Dobrov i zraněný Romaškov se vsoukali do úzkých kabin a na klíně svých zachránců byli za okamžik na cestě domů.

U 15. pluku, operujícího proti Finům z Estonska, také létaly speciální dálkové čajky ve verzi I-153 PTB. Jejich výroba začala už koncem roku 1939 a prvních 24 kusů

dorazilo právě k tomuto pluku. Dálkové čajky nesly pod spodním křídlem dvojici přídatných nádrží, které prodloužily dolet až na 260 kilometrů s rezervou na desetiminutový letecký souboj. Šlo o velmi moderní řešení problémů s doprovodem vlastních bombardérů. Ukázalo se však, že čajka už na takové úkoly nestačí. Dvojice nádrží totiž snižovala už tak nedostatečnou maximální rychlost letounu. Když bombardovací Iljušiny DB-3 letěly na plný plyn, stíhací čajky jim jednoduše nestačily. Své chráněnce tedy místo pomoci spíš zdržovaly. Obecně se ale čajky během zimní války osvědčily. Stále častěji je však velení nasazovalo k útokům na pozemní cíle.

Za zenitem

Přes zkušenosti, které sovětské letectvo získalo v konfliktech třicátých let, se nacházelo

v těžké krizi a stagnovalo. Stále platila překonaná doktrína nasazení stíhacího letectva,

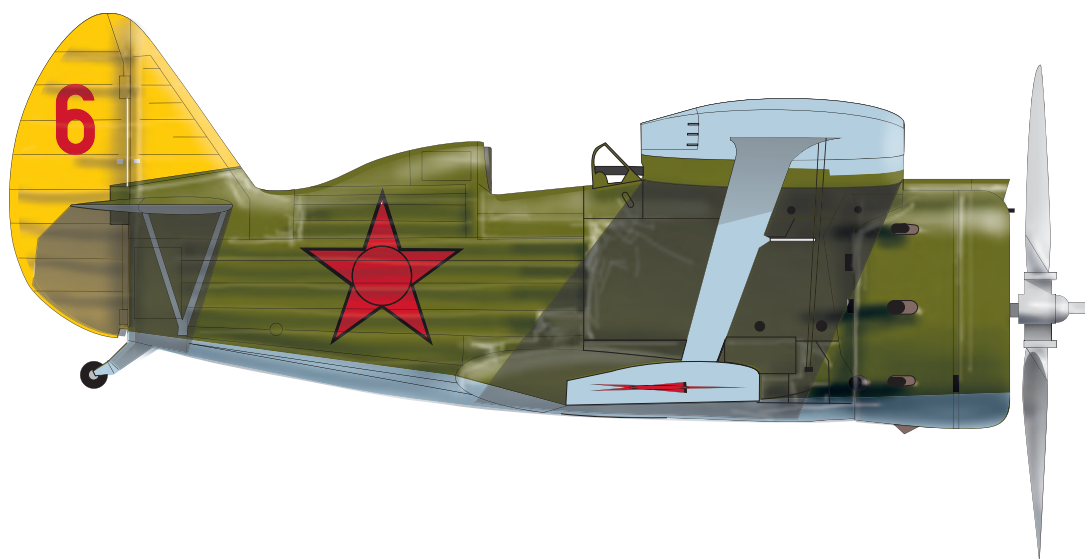
předpokládající ve vzdušném boji spolupráci rychlých jednoplošníků a obratných dvouplošníků I-153. Ty se proto nadále vyráběly v obrovských sériích. Teprve v roce 1941 je u útvarů začaly nahrazovat modernější typy, avšak k 1. červnu 1941 se u pluků na západní hranici stále nacházelo ještě 1 513 čajek, z toho 1 323 bojeschopných. Čajky však oproti svému bojovému *entrée* v roce 1939 značně zastaraly. Německá Luftwaffe tou dobou právě přezbrojovala své stíhací útvary z Messerschmittů Bf 109 E na ještě výkonnější verzi F, proti které neměly dvouplošné čajky mnoho šancí. Jejich piloti se o tom měli brzy přesvědčit. Německý útok nad ránem 22. června sovětské jednotky naprosto zaskočil. Velká část jejich letadel shořela na letištích – hlášení Luftwaffe uvádělo, že jen 22. června na zemi zničili 1 489 sovětských strojů. Pluky vyzbrojené čajkami si první den války vedly překvapivě dobře. Například 123. pluk ohlásil 25 sestřelů a poručík Kalabuškin se stal prvním sovětským esem tohoto konfliktu. Ráno se mu podařilo napadnout formaci německých bombardérů a ohlásil sestřelení dvou z nich. Při dalším startu napadl a sestřelil pozorovací hornoplošník Hs 126 a pozdě odpoledne absolvoval souboj s messerschmitty. Němci se nechali zatáhnout do boje v zatáčkách a Kalabuškin dva z nich poslal k zemi. Pak však dostal zásah přímo do kabiny a utrpěl zranění nohou. Přes strašné bolesti dokázal srovnat letoun a dotáhnout ho až na základnu pluku. Z kabiny zalité krví ho jeho spolupojovníci museli vynést.

Sověti většinou bojovali se zuřivostí občas vedoucí až k sebeobětování. Ve vzduchu poměrně často docházelo i ke sražení nepřítele vlastním letounem. Obětí sražení čajkou se stal hned první den války i respektovaný velitel německé eskadry JG 27 major Wolfgang Schellmann. Ten se dostal do zuřivého manévrového boje se stíhači 127. pluku a patrně úmyslně do něj narazil pilot čajky poručík Kuzmin. Ten ve vraku své čajky zahynul, zatímco Schellmann se spasil výskokem na padáku. Později jej ale zastřelili sovětští vojáci. Na čajce létal od prvního dne války i budoucí nejlepší sovětský stíhač druhé světové války, poručík Grigorij Rečkalov od 55. pluku. Svého prvního vítězství dosáhl už 26. června při ochraně vlastních bombardérů. Rečkalov po letech na tento boj vzpomínal: „*Messer byl přede mnou sotva sto metrů. Mačkám tlačítko spouště a slyším, jak elektrický impuls odpaluje rakety. Z podkřídel se ozve svištivý zvuk. Dva ohnivé meteory vyráží ze závěsů a míří k nepříteli. Nelze popsat slovy pocit, když vidím padat první sestřelený letoun. O tom pilot sní od momentu, kdy poprvé sedne do kabiny stíhačky.*“

Neřízené rakety RS-82 používali piloti čajek ke vzdušnému boji velmi často – účinnými se ukázaly být hlavně v boji s bombardéry. Pokud vybuchly uprostřed nepřátelské formace, často dokázaly zničit či poškodit několik nepřátel najednou a sevřená formace se většinou rozpadla. Ještě častěji se užívaly k útokům na pozemní cíle a jejich hlavice o váze 2,52 kg dokázala probít i pancíř tanku. Rakety měly dolet až 6 000 metrů



Dvojice čajek po zničujícím německém útoku na letiště dne 22. června 1941



Tato čajka létala v roce 1941 u 8. IAP v oblasti Černého moře.

a po odpálení vybuchly ve vzdálenosti 500 až 800 metrů. Jejich střepiny se pak rozlétly do vzdálenosti zhruba šest set metrů. Pluky vyzbrojené čajkami se účastnily všech důležitých bitev roku 1941, ale postupně je začaly nahrazovat modernější letouny. Nedělo se to však rovnoměrně na všech úsecích

fronty. Na středním, moskevském úseku zmizely prakticky už na začátku roku 1942. Na jihu se udržely mnohem déle a dostaly se i do výzbroje některých bitevních pluků. Plátnem potažený letoun byl ale velmi zranitelný palbou ze země. Na severu pak čajky hrály důležitou roli po celý druhý rok války.

Válka na severu

Mimořádně krutá zima roku 1941–1942 válku ve vzduchu na severu utlumila. Mrazy, dosahující údajně až $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$, kladly obrovské nároky na obě bojující strany a poslat letouny do vzduchu za takových podmínek stálo obrovské úsilí. Výroba čajek skončila již před vypuknutím Velké vlastenecké války a udržovat je v letuschopném stavu muselo být pro pozemní personál velmi náročné. Přesto

na nich piloti stále létali do akcí a často i vítězili. Letecké boje znovu naplno propukly až s příchodem jara. Sověti během celé druhé světové války neměli specializované noční stíhačky vybavené radarem. Letoun podobný Beaufighteru, Mosquitu či Black Widow jejich letectvu citelně chyběl, a museli proto používat klasické jednomístné stíhačky bez radaru. Polikarpov I-153 se pro tuto roli sice



Tento I-153 v předválečné šedivé kamufláži má vrtulový kužel, který se na letouny většinou nemontoval.

příliš nehodil – pro nízkou rychlost a slabou výzbroj –, Sověti však u Leningradu nic moc lepšího neměli. V noci 5. června proběhl další těžký nálet a piloti čajek ohlásili čtyři sestřely. Dne 11. června si připsali sestřely dvou strojů He 111 nad ostrovem Kotlin a 14. června další He 111 nad mysem Innoniemi.

V oblasti Leningradu operovali také finští piloti. Ti létali na pestré sbírce letounů nakoupených či ukořistěných po celém světě. Jejich letectvo také hojně užívalo sestřelené

a opravené sovětské stroje. Polikarpovů I-153 Finové používali 21 kusů a létali na nich až do léta 1945. Několikrát se tak v boji utkaly finské a sovětské I-153. Například 24. března 1943 dvojice čajek z 71. pluku vzlétla proti nepřátelským stíhačům útočícím na základnu Lavansaari. K nemalému překvapení Sovětů na letišti útočila dvojice čajek v barvách finského letectva! Major Koroljov však nezávážal a jednu čajku poslal k zemi. Čajky ale bojovaly hlavně proti letounům Luftwaffe a Sověti se



Finský mechanik při práci na odkrytém motoru M-63 kořistní čajky

na nich pouštěli i do soubojů s Messerschmitty Bf 109 G eskadry JG 54, která sídlila na druhé straně fronty. Jejich vyhlídky však nebývaly dobré a Sověti museli situaci přizpůsobit svou taktiku. Němci měli takřka vždy výškovou převahu, diktovali si podmínky boje a na I-153 se vrhali střemhlavým letem. Jedinou obranou Sovětů pak bylo využít skvělé obratnosti čajek,

točit zatačky o co nejužším poloměru a pokusit se zatahnout Němce do manévrového boje. Aby bylo ještě hůř, začali Němci koncem roku 1942 dostávat výkonnější Fw 190 A. Tento letoun překonával čajku v maximální rychlosti nejméně o 230 km/h! Disponoval i mohutnou výzbrojí a čajka proti němu teoreticky neměla mít žádnou šanci.

Proti Focke-Wulfům

Dne 27. května 1943 zvedl nejlepší pilot 71. pluku, Alexandr Baturin, z letištní plochy čtveřici čajek. V hlášení o následném

boji uvedl: „*Letěli jsme ve výšce tisíc metrů a spatřili jsme dva Fw 190. Nacházely se vpravo za námi a o něco výše. Právě manévrovaly*



Tato finská kořistní čajka nese na ocase symboly dvou sestřelů a čtyř potopených sovětských lodí (červenec 1942).

k útoku na dvojici kapitána Lučkova. Ten letěl za mnou asi 300 až 400 metrů. V momentu, kdy vedoucí Fw 190 přešel do piké, vyrazili jsme s Kirinčukem čelně proti němu. Zároveň se otočili i Lučkov s Karpenkem a zahájili palbu raketami a kulomety. Vedený nepřátelský letoun začal stoupat a velitel přeletěl nad Lučkovovou dvojicí. V tu chvíli jsme na něj zaútočili čelně. Lučkov s Karpenkem se mu dostali za ocas a také zahájili palbu. Fw 190 klesl pod moji dvojici a já jsem nad ním udělal zvrát a zezadu ze vzdálenosti 200 až 50 metrů zahájil palbu. Fw 190 začal hořet a dopadl na vodu u ostrova *Penisaari*.“ I když všichni Sověti v hlášeních uvedli, že se Fw 190 zřítil do moře, Němci ve skutečnosti v boji o žádný stroj nepřišli.

Další nebezpečný Fw 190 sestřelili čtyři piloti čajek dne 9. června 1943 při hlídce nad mořem. Jejich velitel do hlášení uvedl: „*Asi 25 kilometrů od Sejskaru přímo nad lodním konvojem jsem spatřil jeden Fw 190. Odpálil jsem na něj rakety, a když začal klesat k moři,*

začal jsem střílet z kulometů. Šel jsem překru-tem za ním, odpálil jsem další rakety a pak střílel z kulometů od 200 do 600 metrů. Fw 190 odhodil do vody bomby a já zezadu ze vzdálenosti 100 až 300 metrů vypálil potřetí. Nepřátelský letoun provedl zvrát a přešel do piké. Já šel za ním a zezadu znova vypálil. Pak jsem ho viděl dopadnout do vody nedaleko lodí asi 25 kilometrů východně od Sejskaru.“ I tentokrát ale německé záznamy zničení Fw 190 nepotvrzují. Pár týdnů poté 71. pluk ukončil bojovou činnost na čajkách. S největší pravděpodobností šlo o poslední útvar, který tyto dvouplošníky používal přímo na frontě. Několik pluků protivzdušné obrany SSSR užívalo čajky k nočnímu stíhání ještě o něco déle, není však známo, že by se na nich podařilo ještě dosáhnout vzdušného vítězství. Během příštího roku pak poslední kusy tohoto slavného stroje pro naprosté opotřebení a nedostatek náhradních dílů dosloužily. Celkem jich z výroby sjelo 3 437 kusů.

Eso číslo jedna

Nejúspěšnějším stíhačem sedlajícím čajku se během druhé světové války stal Alexandr Gerasimovič Baturin. (1915–1985) Po dokončení stíhacího výcviku nastoupil k 71. pluku letectva Baltského loďstva, který měl ve výzbroji I-153 a létal na nich až do léta 1943. První vítězství ohlásil 21. srpna 1941, kdy na základnu pluku zaútočila dvacítku strojů Ju 88 se stíhacím doprovodem a Baturin po boji ohlásil sestřel jednoho Ju 88. Na jaře 1942 již patřil mezi nejzkušenější příslušníky jednotky a v červnu se stal zástupcem velitele druhé letky tohoto pluku. Dne 3. června dosáhl také svého prvního nočního vítězství, když sestřelil bombardér He 111. Velkého uznání se mu dostalo 23. října 1942, kdy obdržel nejvyšší vyznamenání – Zlatou hvězdu Hrdiny Sovětského svazu. Ještě v létě příštího roku stále létal na Čajce a sestřelil i dva stíhací Fw 190. Celkem na ní dosáhl 22 vzdušných

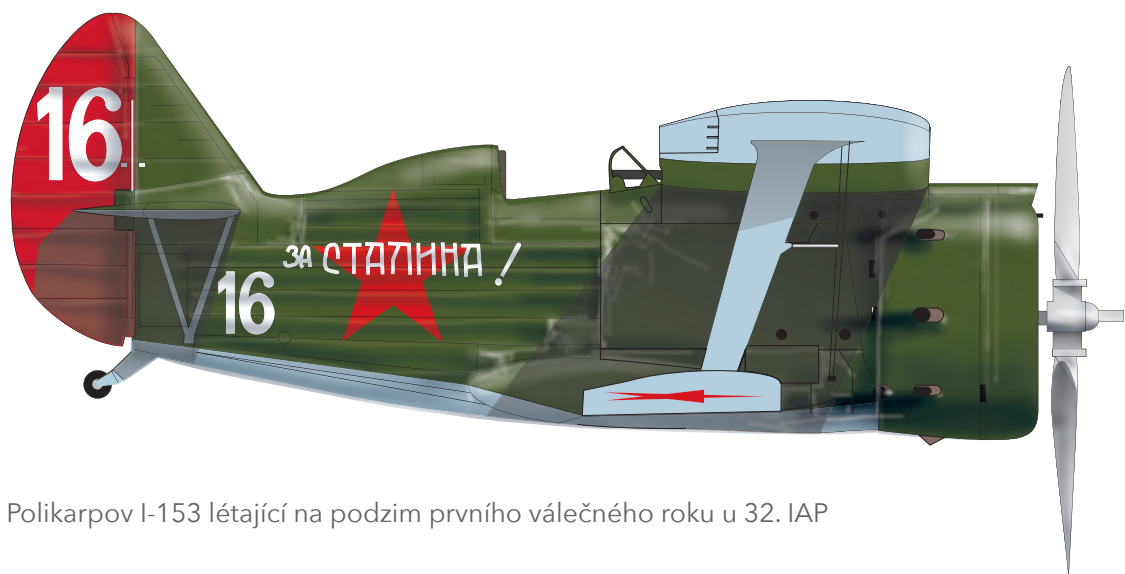
vítězství, a navíc sestřelil i tři pozorovací balóny. To z něj dělá i největší stíhací eso na dvouplošníku ve druhé světové válce. Jeho výkony jsou o to pozoruhodnější, že již od roku 1941 jej lékaři shledali neschopným pilotovat letoun. Značně se mu totiž zhoršil zrak a na pravé oko viděl jen na 30%! V době války však lékařskou zprávu zřejmě nikdo neřešil a Baturin nakonec létal až do konce roku 1948.



Alexandr Baturin odlétal během druhé světové války 563 bojových letů.

Polikarpov I-153

Rozpětí:	10 m
Délka:	6,20 m
Prázdná hmotnost:	1 437 kg
Motor:	M-63 o výkonu 820 kW
Max. rychlost:	427 km/h
Dolet:	480 km
Dostup:	10 700 m
Výzbroj:	4 × 7,62mm kulomet



Polikarpov I-153 létající na podzim prvního válečného roku u 32. IAP

WALDEMAR SEMELKA

STÍHACÍ ESO LUFTWAFFE ZE SLEZSKA



Waldemar Semelka patřil ke stíhačům německé Luftwaffe, kteří excelovali v bojích proti sovětskému letectvu v prvních dvou letech války na východě. Tehdy měli Němci ještě obrovskou technickou i taktickou převahu a Semelka z ní těžil po celou svou krátkou, ovšem úspěšnou kariéru.

U německé Luftwaffe sloužilo velké množství letců, kteří se narodili mezi válkami na území tehdejšího Československa. Naprostá většina z nich zůstala v anonymitě mnohamilionových ozbrojených sil Třetí říše, někteří se však proslavili svou odvahou v boji. Do této skupiny patří i mnoho držitelů vysokého německého vyznamenání – Rytířského kříže Železného kříže. Ten získal také stíhací pilot Waldemar Semelka.

Semelka spatřil světlo světa 8. ledna 1920 v Doubravě u Těšína, tedy v místě, které tehdy patřilo už více než rok Československu. Celé Těšínsko bylo ale po Mnichovu na podzim 1938 připojeno k Říši, a tak se na něj vztahovala branná povinnost. Semelka proto narukoval k Luftwaffe a po dokončení leteckého a později i stíhacího výcviku nastoupil ke stíhací skupině II./JG 52. Ta měla ve výzbroji vynikající stíhačky Messerschmitt Bf 109 E. U jednotky létal od října roku 1940 a účastnil se ještě posledních bojů bitvy o Británii. Jeho jednotka během ní ale utrhla mimořádně těžké ztráty. Na jaře se pak dočkala přezbrojení na ještě výkonnější Bf 109 F.

V prvních dnech června 1941 začaly jednotky Luftwaffe opouštět své základny na pobřeží Francie. Železniční transporty plné



Nadporučík Waldemar Semelka. Rytířský kříž byl na fotografii dodatečně doretušován, neboť jej obdržel posmrtně.



Stojánka „stodevíték“ z II./JG 52 začátkem srpna 1940; pravděpodobně základna Peuplingues ve Francii



Pozemní personál JG 52 při práci na Bf 109 F-2

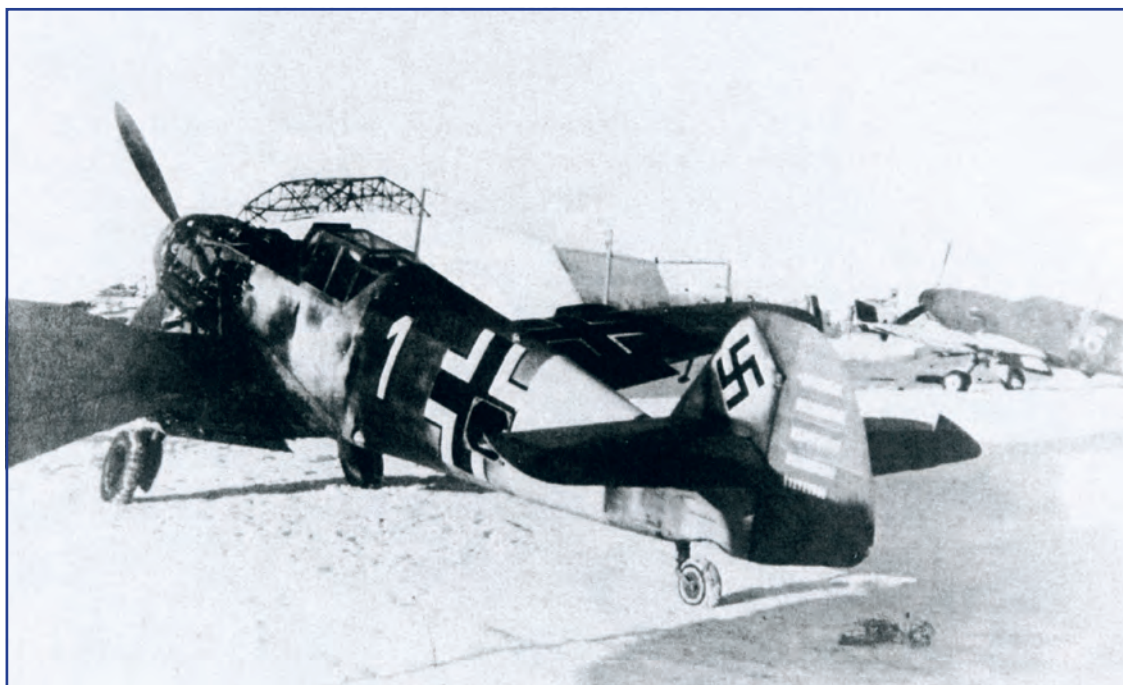
pozemního personálu a vojenské techniky se vydaly na dlouhou cestu na druhý konec Německa. Cílovou stanicí pro II./JG 52 se stalo polské město Suwalki. K hranicím SSSR bylo odtud sotva 15 kilometrů. Zatímco u kanálu La Manche zůstaly pouhé dvě stíhací eskadry,

na východ se přesunulo dalších sedm – zaujaly pozice podél 1 600 kilometrů dlouhé hranice vedoucí od Baltského po Černé moře. Základna Suwalki, kde II./JG 52 sídlila, ležela v severní části okupovaného Polska a spadala pod Luftflotte 2.

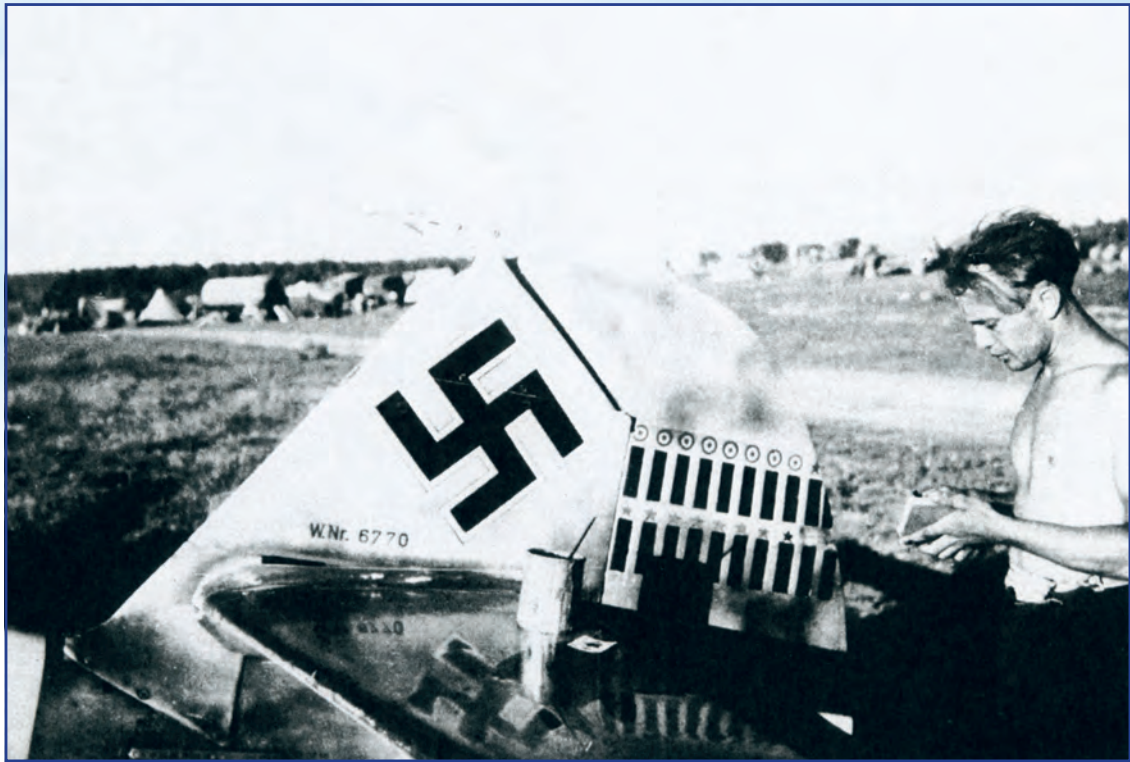
Operace Barbarossa

Dne 22. června 1941 začala jedna z největších vojenských akcí v dějinách, operace Barbarossa. Messerschmitty ze Semelkovy II./JG 52 startovaly k doprovodu střemhlavých bombardérů při prvním úderu na letiště Pobaltského a Západního zvláštního vojenského okruhu ještě za hluboké tmy, ve 2.50 ráno. Účinek útoku byl zdrcující a Němci po sobě

zanechali stovky vraků sovětských letounů. Některé messerschmitty z JG 52 byly k útoku vyzbrojeny tříštivými pumami SD-2. Každý letoun nesl 96 těchto dvoukilových pumiček, které mezi vyrovnanými řadami sovětských strojů napáchaly obrovské škody. I přes utrpěné ztráty byli však Sověti stále bojeschopní.



Osobní letoun velitele II./JG 52 Johannese Steinhoffa



I u Semelkovy II./JG 52 bylo zvykem značit si na směrovku počet sestřelů.

Prvního vítězství v kariéře dosáhl Semelka už první den. II./JG 52 odstartovala k dalšímu letu kolem půl desáté dopoledne. Poblíž Vareny se Němci tvrdě střetli s velkou skupinou stíhacích dvouplošníků, které identifikovali jako Polikarpovy I-15. S největší pravděpodobností se však jednalo o něco výkonnější stroje I-153 Čajka 127. stíhacího pluku. Během více než dvacet minut trvajícího souboje šel k zemi jeden dvouplošník za druhým a Sovětům nebyla příliš platná ani extrémní obratnost jejich strojů. Němci po boji ohlásili rovných 10 sestřelů, a to

včetně jednoho nárokovaného Semelkou. Sovětské ztráty byly ve skutečnosti o něco nižší a Sověti odepsali pět čajek. Přeživší piloti ale značně optimisticky nárokovali čtyři sestřely. Němci přitom o žádný stroj nepřišli. Celkové sovětské ztráty prvního dne války byly katastrofální. Jen Západní zvláštní vojenský okruh stojící v Bělorusku proti II./JG 52 ztratil toho dne 738 strojů! Napadeno bylo celkem 26 jeho letišť. I když byl den pro Luftwaffe naprostým triumfem, už první boje ukázaly, s jakým sebeobětováním dokážou Sověti bojovat.