



kariéra tak začala dost neslavně. Nakonec však Pokryškin otevřel své skóre v boji s Němci hned následujícího dne.

Údésné hrůzy války názorně ilustrují tyto hořící trosky stíhačky VVS a mrtvoly jejího pilota. Tento snímek byl pořízen 24 hodin po začátku invaze.

SOVĚTSKÉ VZDUŠNÉ SÍLY 22. ČERVNA 1941

I po rozšíření volnějšiho přístupu k sovětským válečným dokumentům v posledních letech je stále obtížné odhadnout počty sovětských vzdušných sil v předvečer operace *Barbarossa*. Roku 1940 se SSSR pyšnil největším letectvem na světě. Avšak co se týká stíhaček, dobrých 75 % z nich byly zastaralé dvouplošníky I-15, I-15bis a I-153 a jednoplošníky I-16.

Prototypy těchto stíhaček vzlétly již v polovině 30. let a přes mnohé úspěchy nad Španělskem a Čínou i takový Polikarpov I-16 (který byl mezi nimi co do výkonů na špici) v polovině roku 1941 významně zaostával za Bf 109E luftwaffe. Nová generace sovětských stíhaček, MiG-3, Jak-1 a LaGG-3, měla být k prvoliniovým jednotkám ve větším počtu teprve dodána, byť bylo ke 22. červnu 1941 těchto tří typů vyrobeno již 2 030 kusů.

Do září 1941 se odhadovaly ztráty sovětského letectva na 7 500 letounů. I přes tyto ohromující počty byly sovětskými stíhacími piloty hlášeny značné úspěchy, zejména letci operujícími nad Severním frontem. Vedoucím esem byl v té době por. P. A. Brinko od letectva Baltického loďstva, který během prvních 10 týdnů od zahájení operace *Barbarossa* nárokoval 15 zničených letounů (včetně 4 stíhaček finského letectva). Poté co se od počátku invaze téměř nepřetržitě zúčastňoval bojů, byl nakonec 14. září sestřelen a zahynul.

Brinkův kolega u obrany poloostrova Hanko byl kpt. A. K. Antoněnko, jenž jako zástupce velitele 13. IAP hlásil 11 ze 34 sestřelů svého pluku před tím, než 25. července 1941 zahynul. Oba piloti byli posmrtně vyznamenáni titulem Hrdiny SSSR.



Letec VVS leží mrtev u vrtule svého stroje LaGG-3, oběti překvapivého útoku bombardérů luftwaffe nalétávajících během prvního dne operace *Barbarossa* na sovětská letiště. Většina sovětských stíhacích pilotů zabitých nebo zajatých během prvních 2 dní invaze se ve skutečnosti ani nikdy nedostala do vzduchu. (BAK 821)

V bojích nad střední (a později severní) částí fronty hlásili tři z pilotů 29. IAP 38 z 50 nepřátelských letadel, která byla pluku uznána jako zničená – mnohé z nich byly však spíše sestřely skupinové než osobní. Členem této trojice leteckých es byl ppor. N. Z. Muravickij, který hlásil 12 sestřelů, z nichž 9 bylo skupinových, a také hlásil, že 3. září provedl taran. Dalšími úspěšnými piloty 29. IAP byli ppor. A. V. Popov se 14 sestřely a por. N. Morozov se 12 sestřely, přičemž první z nich zahynul 3. září, kdy během bojového letu na podporu sovětské pěchoty nasměroval svůj letoun do skupiny tanků wehrmachtu.

První týdny operace *Barbarossa* názorně ilustrovaly nejen technickou zaostalost letounů VVS, ale také žalostně bídny výcvik jejích pilotů. Obojí bylo kombinací nedostatků organizace a bezohledného zbavení letectva jeho nejlepších velitelů během stalinských čistek z konce 30. let. Náhradní letouny i součástky se brzy staly nedostatkovým zbožím, neboť továrny uzavíraly své výrobní linky a připravovaly se na přemístění za pohoří Ural – mimo přímý dosah Hitlerových ozbrojených sil.

Jak se německé síly na svém zdánlivě nezadržitelném postupu na východ přibližovaly k Moskvě, začaly se tyto obtíže brzy projevovat ve způsobu smýšlení typickém pro člověka zahnaného do kouta. V jakékoli bitvě o hlavní město byly VVS odhodlány neopakovat své trapné vystoupení v prvních dnech války. Ke konci července byla Moskva již pod kritickým tlakem, protože padl Smolensk a Němci pochodovali k západnímu předpolí hlavního města. Na sever od Moskvy se do obležení dostal Leningrad a jihozápadně od Moskvy padl Kyjev, stejně jako většina Ukrajiny dále směrem na jih.

Hitler s okamžitým útokem na Moskvu váhal. Bylo to však proto, aby dal svým armádám čas ke konsolidaci jejich postavení u Lenin-gradu a na Ukrajině. Toto zpoždění umožnilo Sovětům, aby zorganizovali obranu města, ale také přineslo začátek období zvaného „*rasputica*“ (deštivé počasí, jež rozblátí nepevněné cesty), které opět o krok přiblížilo zimu. S blížící se změnou ročního období by německé síly byly zbaveny těch nejzákladnějších potřeb člověka – tepla, přístřeší a stravy – a z hlediska vojenských operací dodávek výstroje a výzbroje.

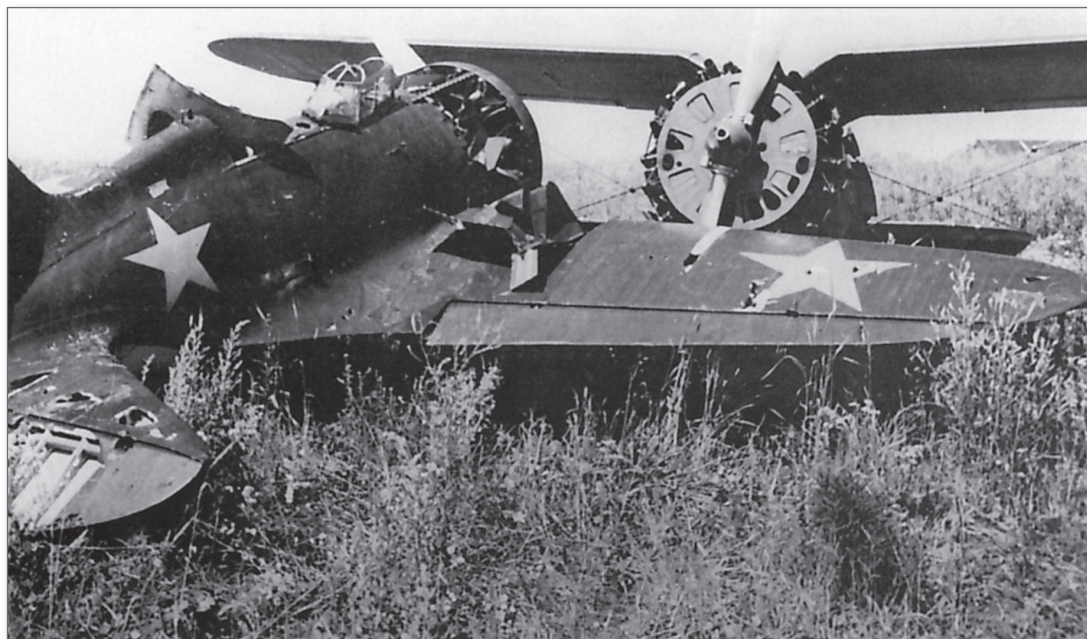
Za těchto podmínek byl Sovětský svaz na obrannou válku vybaven v podstatě mnohem lépe než Němci na ofenzivní operace, přestože měli v letounech nespornou převahu. Operace *Tajfun*, německý útok na Moskvu, byla zahájena 30. září 1941.

Genplk. P. F. Žigarev, velitel VVS, dobře chápal, že jeho letouny a piloti budou moci operovat z dobře vybudovaných základen v Moskvě a kolem ní. Tato letiště zahrnovala Centraľnyj Aerodrom i letiště v předměstích Fili, Chimki, Tušino a Vnukovo. Kromě toho měl Žigarev k dispozici 6. IAK PVO (6. stíhací sbor protivzdušné obrany) moskevského vojenského okruhu protivzdušné obrany – tento svazek měl nakonec v obraně Moskvy hrát významnou roli. Naopak 2. *luftflotte* (letecká flotila) *luftwaffe* po prvních měsících vzdušných bojů a protizemních útoků nadcházející nepříznivé počasí stále více omezovalo.

Příchod drsných zimních podmínek v půli listopadu změnil provizorní letecké základny *luftwaffe* často k nepoužití. Pozemnímu personálu přimrzaly prsty ke kovovým povrchům letadel, která obsluhovali a opravovali, a nástroje musely být rozehrívány letovacími lampami, aby vůbec mohly být použity. Kapalinou chlazené letecké motory

Bleskovému útoku následujícímu bezprostředně po úvodních náletech v rámci operace *Barbarossa* padly za oběť také tyto Polikarpovy I-16 a I-153 z tohoto německého snímku.

Výroba Polikarpova I-153 Čajka (racek) byla zahájena roku 1939. Stíhačka byla poprvé vyzkoušena v boji proti japonským letounům Nakadžima Ki-27 nad Chalchin-Golem, a i když byli zkušení piloti I-153 schopni vyklouznout z drápů těchto hbitých nepřátelských stíhaček, méně zkušení letci pro ně byli snadnou kořistí. Na základě výsledků bojů na Dálném východě byly Čajky ze strany VVS kritizovány pro nedostatek pancéřové ochrany jak pilota, tak motoru – mnoho I-153 padlo za oběť přesné palbě ze země. Při bleskovém německém útoku se však mnohé do vzduchu ani nedostaly.



Důstojník luftwaffe zkoumá ukořistěný I-15 bis a ukazuje fotografovi na díru po šrapnelu nebo snad po kulometném projektilu. (BAK Loc 290)



v důsledku extrémní zimy často odmítaly naskočit – operace luftwaffe se omezily, avšak zatím ani ne tak činností VVS, ale zimou.

Na rozdíl od luftwaffe se operace sovětského letectva za těchto podmínek stupňovaly a sovětské letectvo za tři týdny od 15. listopadu do 5. prosince provedlo 15 840 bojových letů – což je objem téměř pětinasobný v porovnání s aktivitou luftwaffe ve stejném období. Jak bitva pod Moskvou pokračovala, začaly VVS od německého letectva přebírat kontrolu nad vzdušným prostorem. Pod obratným velením gen S. I. Ruděnka získávala protiofenzíva VVS v severozápadním sektoru směrem na Ržev na síle a sovětská stíhači hlásili množství zničených nepřátelských letadel.

Pro stíhací obranu Moskvy se stala klíčovou činnost 6. IAK PVO a 23 jeho pilotů bylo během bitvy o Moskvu oceněno Zlatou hvězdou Hrdiny SSSR. Jednotce do listopadu 1941 velel plk. I. D. Klimov, kdy velení převzal plk. Mitěnkov. Během posledních dvou měsíců roku pluk ve vzdušných bojích hlásil zničení 250 letadel luftwaffe. Mimoto na pět dní, 9. až 14. prosince, 6. IAK PVO změnil svou roli ze stíhací na bitevní a západně od Moskvy důkladně ničil a postřeloval pozemní jednotky ustupujících německých armád – a zejména na tomto bojišti se sbor v bojích obzvláště vyznamenal.

V jeho řadách bojoval i por. A. N. Katrič ze 120. IAP PVO, který provedl první úspěšný taran ve velké výšce. 6. IAK PVO však ostatním sovětským stíhacím jednotkám ukázal, že jejich protivník není tak nepremožitelný, jak se ještě v létě toho roku mohlo zdát.

STALINGRAD

Bitva u Stalingradu byla vskutku katalyzátorem počínající převahy VVS s jejich novou organizační strukturou, novými stíhacími letadly vybavenými rádiem a stoupajícími bojovými zkušenostmi pilotů, což bylo základním předpokladem obratu štěstěny ve prospěch Sovětů. Stalingrad předcházela úspěšné bitvy nad Kubání na jaře roku 1943, po níž záhy následovala rozhodující bitva u Kurska.

Stalingradská bitva se vyznačovala dvěma kritickými stadii, z nichž první se soustředilo na obranu města. O to se bojovalo od července do prvních zimních měsíců roku 1942 a 102. IAD PVO pod velením P. S. Stěpanova zastihlo ještě s výzbrojí asi 80 stíhaček, z nichž většina byly obstarožní I-15 nebo sice hbité, ale málo výkonné I-16 postrádající kanonovou výzbroj. Aby pomohl zastavit příval náletů luftwaffe na město, naléhal Stěpanov na velitele VVS Novikova (jenž odpovídal za plánování a operace letectva) i na sovětské vrchní velení, aby mu přidělilo pluk vyzbrojený letouny Jak-1.

Jelikož byl gen. A. A. Novikov, Stěpanovův nadřízený, průkopníkem sovětského vojenského letectva, jenž byl předtím osobně odpovědný za vytvoření koordinovanějšího vztahu mezi frontovým letectvem a pozemními jednotkami, dosáhl této lepší koordinace zřízením leteckých armád, které nahradily dřívější těžkopádnou strukturu velení VVS. Stíhací pluky byly tradičně používány nahodile a nekoordinovaně, což vedlo ke slabým výsledkům bojové účinnosti.