



Nevydařená „Čajka“



Mgr. Jan Šafařík

Konec 2. světové války v září 1945 přinesl dlouho očekávaný mír, současně však došlo k víceméně bipolárnímu rozdělení světa na sféry vlivu USA a SSSR. Znovu obnovená Československá republika se zanedlouho dostala po smutných únorových událostech roku 1948 do náručí „Velkého bratra“ z východu. Napříč celou Evropou byla spuštěna železná opona.

Československo se tak ocitlo na hranici mezi oběma ideologiemi. Vzrůstající napětí mezi východem a západem se muselo zákonitě projevit i na této hranici, která se stala jakýmsi nárazníkovým pásmem. Mezi lety 1948 až 1989 se československé letectvo utkalo v mnoha incidentech s narušiteli, přičemž si naši letci připsali na konto několik sestřelů různých strojů. Málo známou skutečností však je, že se v několika případech sami stali reálným terčem střelby jiného letounu. Všechny tyto události jsou o to pikantnější, že proti našemu stroji ve všech případech zasáhlo letadlo „spojence“ z Varšavské smlouvy a nikoli, jak by se dalo očekávat, „imperialistický“ protivník z druhé strany železné opony.

K jednomu takovému incidentu došlo v sobotu 26. září 1964, kdy československé letectvo ztratilo vůbec první z dlouhé řady „jedenadvacítek“.

Okolo 13.00¹⁾ se z žateckého letiště odlepila dvojice MiGů-21F-13, za jejichž řízením seděli dva zkušení letci 3. sboru PVOS. Let byl původně naplánován na dopolední hodiny, ale kvůli povětrnostním podmínkám byl odložen na odpoledne. Ten den bylo krásné podzimní počasí, ale velmi špatná dohlednost. Ve vedoucím letounu letěl náčelník stíhacího letectva 3. SPVOS pplk. Štefan Bolcha, který měl na číslu inspektora techniky pilotáže 3. SPVOS mjr. Václava Ohema. Jejich úkolem bylo provést tzv. „čajku“. Tímto termínem se mezi našimi letci označovaly lety, které směřovaly do vzdušného prostoru okolních států Varšavské smlouvy. V jednotném systému protivzdušné obrany států v rámci Varšavské smlouvy bylo zvykem, že se do členských států paktu vysílaly kontrolní letouny jako cíle, proti kterým startovaly tamní hotovostní síly PVOS. Jednalo se o poměrně rozšířenou praxi, a tak se naše letouny objevovaly v NDR²⁾, Polsku a Maďarsku. Jejich letectva pak na oplátku prováděla nepravidelně stejné akce k prověření naší PVOS.

Oba MiGy-21 zamiřily nad NDR. Trasa letu vedla až k Baltickému moři a zpět. Vedoucí letounu pplk. Bolcha nastoupal do 13 000 m, zatímco mjr. Ohem, pilotující stroj v. č. 460 111, letěl přesně pod ním ve výšce

▲ MiG-21F-13, č. 0002, byl zařazen k československému letectvu 7. listopadu 1963. Letoun sloužil po celou dobu u 11. slp v Žatci až do roku 1973, kdy byl prodán do Sýrie. (Foto: sbírka Michael Janoušek via 4+)

The MiG-21F-13, 0002, started service with the Czechoslovak Air Force on November 7, 1963. It was used by the 11th Fighter Regiment at Žatec until 1973 when it was sold to Syria. (Photo: collection Michael Janoušek via 4+)

12 000 m.³⁾ Podle dohody měly oba letouny vypnuty palubní identifikační zařízení IFF SRO-2, tudíž je VS sovětské 1. IAD PVO v Merseburgu nejdříve zachytilo jako neidentifikovatelné cíle. Vzápětí byl zvednut z tohoto letiště hotovostní MiG-21. Pilot tohoto letounu v hodnosti kapitána samozřejmě odstartoval s ostrou výzbrojí sestávající pravděpodobně z infračervených protiletadlových raket K-13/R-3S.⁴⁾ Naši letci dodržovali rádiový klid a byli připraveni zapnout zařízení IFF, jakmile dojde k navádění hotovostních strojů VVS-SA. Ty pak měly provést fotokulometem zteč na naše „jedenadvacítky“.

Další sled událostí však byl jiný, než si naši letci představovali. Sovětský stíhač byl naveden na zadní MiG-21F-13 č. 0111 pilotovaný mjr. Ohemem a odpálil jednu PLŘS, která explodovala u výtokové trysky našeho MiGu. Mjr. Ohem však zaznamenal pouze pokles otáček motoru, které vyhodnotil jako vysazení motoru, a proto porušil rádiový klid a ohlásil to

Zdeněk Modlitba



MiG-21F-13, č. 0306 – zařazen k československému letectvu 13. srpna 1965. Nejdříve sloužil v Výcvikového střediska letectva, od prosince 1965 do června 1989 pak u 9. slp v Bechyni. Létal také v akrobatické skupině „Box“. Kabina po zrušení putovala do LM Kbely.

The MiG-21F-13, 0306, entered service with the Czechoslovak Air Force on August 13, 1965. Initially, it was used by the Air Force Training Centre. After that, from December 1965 till June 1989, it was operated by the 9th Fighter Regiment at Bechyně. It was also one of the aircraft of the „Box“ aerobatic team. After the jet was written off, its canopy was sent to the Kbely Aviation Museum.



Krásný pohled na MiG-21F-13, č. 0616. Letoun zařazen k československému letectvu 13. června 1967. Nejdříve sloužil u 8. slp v Mošnově, poté byl přidělen k 4. slp v Pardubicích a následně k 11. slp v Žatci. Zde s ním 15. dubna 1971 v důsledku technické závady havaroval pilot por. Ilja Sajdl.

A splendid view of the MiG-21F-13, 0616. It was operated by the Czechoslovak Air Force from June 13, 1967, till April 15, 1971. Its first operator was the 8th Fighter Regiment at Mošnov, then it saw successive service with the 4th Fighter Regiment at Pardubice and 11th Fighter Regiment at Žatec. On April 15, 1971, 2/Lt. Ilja Sajdl crashed in this aircraft due to a technical failure.

vedoucím. Na stručné hlášení: „Vysadil mi motor.“ dostal V. Ohem od pplk. Bolcha stručnou odpověď: „Tak ho znova nahod!“ Poté, co se mjr. Ohem dvakrát marně pokusil o znovuspuštění motoru R-11, rozhodl se pro katapultáž, neboť se od letounu oddělila zadní část a letoun se dostal do vývrtky. Ke katapultáži došlo v poloze na zádech ve výšce asi 11 000 m.⁵⁾ Poté, co ručně otevřel padák, přistál mjr. Ohem v pořádku v prostoru městečka Beelitz. Nejprve byl odvezen do zdejší nemocnice a poté do sovětské vojenské nemocnice v Postupimi na důkladnou prohlídku. Trosky MiGu-21F č. 0111 se zaryly do země poblíž malého města cca 15 km J od Postupimi.

Dejme nyní slovo samotnému V. Ohemovi, jak na událost po letech vzpomíná:

„Den: 26. 9. 1964, sobota, start kolem 13.00, letoun MiG-21F, trupové číslo 0111.

Původně jsme měli odstartovat v dopoledních hodinách. Ten den bylo jasno, ale velmi špatná dohlednost, pod 2 km.

Úkolem bylo letět ve dvojici, radiová komunikace zakázána, vypnuté SRO – palubní identifikační zařízení. Trať vedla přes NDR nad Baltské moře a zpět. Byla to prověrka protivzdušné obrany NDR.

V té době jsem měl hodnost majora a funkci ITP (Inspektor techniky pilotáže) 3. sPVOS (sbor Protivzdušné obrany státu).

Let byl proveden ve dvojici, vedoucím byl plukovník Štefan Bolcha (později se stal generálem), letěl na stejném typu letounu ve výšce 13 000 m, já ve výšce 12 000 m přesně pod ním.

Někde v prostoru Berlína jsem vlevo vpředu asi 20 – 30 km viděl stíhače jak píše. Říkal jsem si, uděláš si chlapče film a registrační pásku rakety a budeš mít vystaráno. Dále jsem se věnoval navigaci a držení skupiny.

Za nějakou chvíli se ozvala obrovská rána, letoun se silně zatřásl a kolem mě létaly nějaké úlomky. Zjistil jsem, že mám vysazený motor; zkusil jsem ho nahodit, ale bez výsledku. V zápětí začal letoun rychle rotovat, protože se oddělila zadní část. Katapultoval jsem se, a to v poloze na zádech. Ručně jsem otevřel padák (asi v 11 000 m) a v letní výstroji, v teplotě přes -50°C jsem padal, zranění nebudu popisovat.

To vše se odehrálo během několika sekund.

Dopadl jsem v prostoru městečka Belstadt.⁶⁾ Němci zřejmě mysleli, že jsem „Amik“, jelikož v německé nemocnici jsem byl pod ozbrojenou stráží. Ještě téhož dne jsem byl převezen do sovětské vojenské nemocnice.“

Z NDR dostala československá strana pouze stručnou telefonickou zprávu, že havaroval náš letoun, o pilotovi se však nezmiňovala. Z velitelství 7. armády PVOS byla okamžitě odeslána do „východního“ Německa komise vedená velitelem armády gen. Zdeňkem Kamenickým, jejímž členem byl i velitel 3. sPVOS plk. Emil Hájek. Jakmile komise dorazila na místo dopadu a uviděla zbytky letounu se značně poničeným ocasem, bylo jim hned jasné, že k takovému poškození nemohlo dojít při nárazu do země. Proto se gen. Kamenický obrátil na přítomné sovětské důstojníky s otázkou, zda jim náhodou nechybí nějaká raketa. Teprve po příjezdu na velitelské stanoviště 1. IAD v Merseburgu informovalo oficiálně velení VVS-SA v NDR, že došlo k nedopatření a náš letoun byl hotovostním strojem sestřelen.

O pravých důvodech sestřelení našeho letounu existují dvě hypotézy. Buď dotyčný pilot věděl, že se jedná o cvičný cíl, ale omylem odpálil ostrou raketu vzduch-vzduch, která zasáhla stroj mjr. Ohema. Nebo dostal sovětský pilot rozkaz k odpálení ostré rakety z velitelského stanoviště. K této možnosti se přiklání i sám Václav Ohem: „Byla doba „vlažné



Pplk. v. v. Václav Ohem

Václav Ohem se narodil ve čtvrtek 21. července 1927 v Lounech. Letecké učiliště ukončil v roce 1952. Nejdříve prošel elementárním výcvikem v Pilotní škole II v Piešťanech, následovalo přeškolení na proudová letadla v Proudovém výcvikovém středisku letectva v Přerově.⁸⁾ Zpočátku nastoupil k 17. slp v Žatci, poté se přestěhoval do Plzně-Líni, kde postupně prošel různými funkcemi na úrovni letky u 16. slp a 5. slp. Stal se inspektorem TP u 3. sboru PVOS v Žatci, poté inspektorem vzdušné střelby a zástupcem velitele 1. slp „Zvolenského“ v Českých Budějovicích. Svou kariéru ukončil jako náčelník Krajského aeroklubu tamtéž a do výslužby odešel 30. dubna 1987.

Během své dlouhé kariéry létal na letounech mnoha typů. Ve výcviku to byly Aero C-2 (Arado Ar 96 B) a MiG-15UTI, u bojových pluků pak létal na MiG-15, MiG-17, MiG-19 a MiG-21 všech modifikací, posledním byl MiG-21MF. Celkově nalétal okolo 5 000 hodin, z toho více než 1 000 na „deltách“.

Přežil celkem čtyři letecké nehody. Nejdříve to byla havárie kluzáku

Václav Ohem



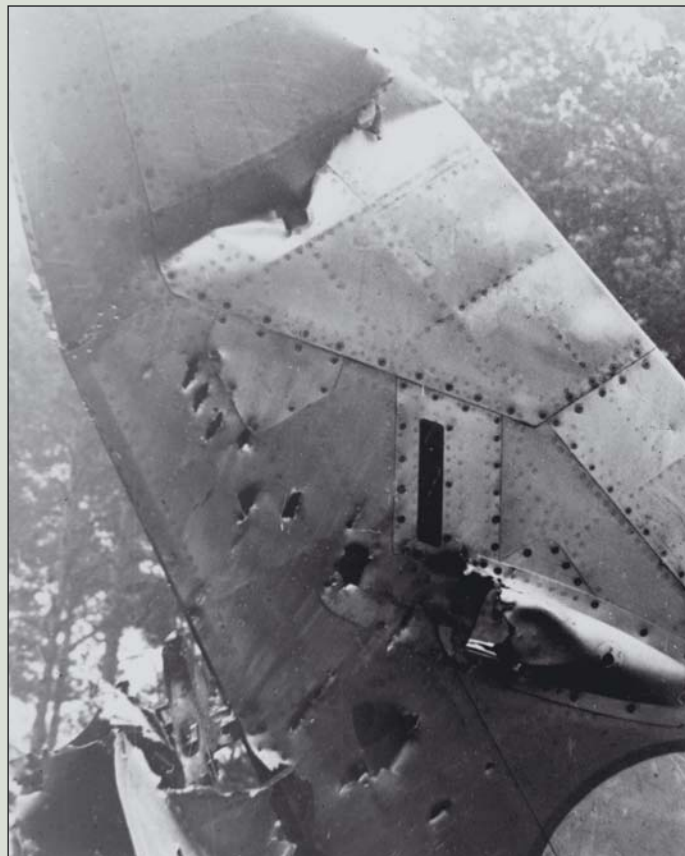
Z-25 Šohaj. Další ho postihla ve čtvrtek 6. května 1954 během generálky přehlídkového letu, kdy začal ihned po odlepení od země jeho letoun MiG-15 hořet. Důvodem bylo utržení příruby plnicího hrdla nádrže. Pilot přerušil vzlet a na konci dráhy stihl vyskočit z planoucího letounu, přičemž utrpěl popáleniny prvního až třetího stupně. Další letecké neštěstí ho postihlo 10. června 1956, kdy se během nočního letu srazil s kolegou Josefem Ondrovičem. No a nakonec to byl popisovaný let v sobotu 26. září 1964 nad východním Německem v kabině MiGu-21F-13 v. č. 460 111.

Luboš Zahradník



Pohled na trosky kluzáku Z-25 Šohaj, v jehož kabině seděl Václav Ohem. Jednalo se o jeho první ze čtveřice nedobrovolných přistání.

Wreckage of a Z-25 Šohaj glider previously flown by Václav Ohem. It was the first of his four forced landings.



Trosky havarovaného letounu MiG-21F-13, v. č. 460 111, majora Václava Ohe-ma. Letoun dopadl poblíž malého města asi 15 km jižně od Postupimi. Na obrázku jsou jasně vidět stopy po explozi rakety vzduch-vzduch K-13/R-3S.

Wreckage of Maj. Václav Ohem's MiG-21F-13, serial 460 111. The aircraft crashed near a small town about 15 kilometres south of Postupim. Note the traces of a K-13/R-3S AAM explosion.



války“ a bylo to v zóně, kdy byly různé odchylky od Amíků a Sovětů zřejmě nevěděli, o co se jedná, tak kapitán dostal povel. “ Je třeba si uvědomit, že v operačním prostoru 1. IAD v okolí Berlína a Postupimi nebyla zrovna nouze o narušení letouny NATO ze základen v „západním“ Německu. Je proto možné, že sovětské velení v daném okamžiku považovalo naše dva MiGy za narušitele, i když bylo o probíhající „čajce“ informováno.

Major Ohem se nakonec se svým přemožitelem setkal na letišti Sperenberg, které bylo tranzitním letištem sovětských sil v NDR. Ukázalo se, že mladičká kapitán je v Německu jen krátce a byl sem převelen z Dálného východu. Po tomto incidentu byl „odklizen“ a zastával post instruktora u civilního trenážeru Il-62 v Leningradu.⁷⁾

„Ten chlapec letěl na nějaké modifikaci MiG-21. Setkal jsem se s ním na letišti Sperenberg. Byl to kapitán neruské národnosti, zřejmě Asiat, ale velmi sympatický kluk. Říkal, že je v Německu krátkou dobu, že předtím sloužil na Kurilách, potom pracoval na trenážeru v Leningradu. Občas mě nechával pozdravovat. Víc o něm nevím.“

Nakonec ještě krátce k sestřelenému letounu MiG-21F-13, v. č. 460 111. Jednalo se s největší pravděpodobností o nejkratší dobu sloužící letoun našeho letectva. Zařazen byl 9. září 1964, kdy si ho osobně na letišti Aera Vodochody převzal mjr. Václav Ohem a přelétl s ním na letiště v Žatci. O sedmnáct dní později však letoun ukončil svou krátkou kariéru jižně od Postupimi ve Východním Německu.

Autor by rád poděkoval panu Václavu Ohemovi za pomoc při přípravě článku a poskytnuté materiály a své ženě Evě za trpělivost a korektury textu.

Poznámky:

- 1) Většina pramenů uvádí, že letouny vzlétly až kolem 14.00. Podle V. Ohema však vzlétly již o hodinu dříve.
- 2) NDR – Německá demokratická republika – část Německa přidělená po 2. sv. válce do správy SSSR a později prohlášena za samostatný „svobodný“ stát.
- 3) Některé prameny uvádějí, že V. Ohem následoval velitelský stroj v odstupu 2–3 km ve výšce 12 000 m, respektive 4 500 m.
- 4) Jednalo se o kopii americké střely vzduch-vzduch AIM-9B Sidewinder. Dne 24. října 1958 zasáhla tato střela, vypuštěná z taiwanského F-86 Sabre, čínský stroj MiG-17. Střela ale neexplodovala, pouze se do MiGu „zapíchla“. Po přistání byla okamžitě odeslána do SSSR, kde Torpovova kancelář (OKB-134) z Tušina dostala úkol ji okopírovat.
- 5) Většina dosud publikovaných pramenů uvádí výšku 4 500 m.
- 6) Správně má být Beelitz. Miroslav Irra, ve svém článku „Jedenadvacítka“ uvádí,

sbírka Michael Janoušek via 4+



Pohled na torzo MiGu-21F-13, č. 0203 na letišti v Bechyni. Letoun byl zařazen k československému letectvu 15. ledna 1965. Nejdříve sloužil u 11. slp v Žatci, následovala služba u 1. slp v Českých Budějovicích. Při revizi prošel úpravou na fotoverzi. Na začátku 80. let dostal efektní černo-zelenou kamufláž. Zrušen byl u 9. slp v Bechyni v březnu 1988, kde byl také sešrotován.

A torso of the MiG-21F-13, 0203, Bechyně base. The jet entered service with the Czechoslovak Air Force on January 15, 1965. First it served with 11th Fighter Regiment at Žatec, then it was transferred to the 1st Fighter Regiment at České Budějovice. During overhaul it was modified into a photo reconnaissance variant. In the early 1980s it received a fancy camouflage of black and green. In March 1988 it was written off at the 9th Fighter Regiment at Bechyně where it was also scrapped.



Hotovostní MiG-21F-13, č. 0202. Letoun byl zařazen k československému letectvu 13. listopadu 1964. Nejdříve sloužil u 11. slp v Žatci a poté se stěhoval k 5. slp v Plzni-Líních. Po vyřazení byl předán do LM v Kbelích a později uložen v depozitáři Národního technického muzea. Bohužel dnes už asi nelze určit, zda fotka vznikla u 11. slp v Žatci nebo 5. slp v Líních.

The scramble MiG-21F-13, 0202, entered service with the Czechoslovak Air Force on November 13, 1964. First it served with the 11th Fighter Regiment at Žatec, then it was posted to the 5th Fighter Regiment at Plzeň-Líně. Having been written off, it was passed to the Kbely Aviation Museum and then stored in the National Technical museum depository. Unfortunately, today it is impossible to say whether the photo was taken with 11th Fighter Regiment at Žatec or the 5th Fighter Regiment at Líně.

že k celému incidentu došlo v okolí městečka Luckenwalde, což je zhruba dalších dvadvacet kilometrů jihovýchodně od Beelitzu.

7) Nynější Petrohrad.

8) Proudové výcvikové středisko letectva (PVSL) vzniklo 1. 6. 1951 reorganizací a přejmenováním 5. sl. v Mladé. Počátkem r. 1952 se přemístilo do Přerova, kde bylo 1. 1. 1953 přejmenováno na 7. letecký školní pluk Přerov VÚ 8010. Ke zrušení došlo 1. 10. 1954.

Vysvětlivky:

IAD – Istrebitel'naja aviacionnaja divizion – stíhací letecká divize

IFF – Identification Friend or Foe – rozpoznání přítel/nepřítel

inspektor TP – inspektor techniky pilotáže

PLŘS – protiletadlová řízená střela

PVOS – protivzdušná obrana státu

PVSL – Proudové výcvikové středisko letectva

sl – stíhací letka

slp – stíhací letecký pluk

VS – velitelské stanoviště

VVS-SA – Vojenno vozdušnyje sily sovětskoj armii – vojenské letectvo sovětské armády

Prameny:

1. Osobní korespondence s Václavem Ohmem
2. Irra, Miroslav: „Jedenadvacítka“, dokončení, in Letectví + kosmonautika, č. 8, 2003
3. Minařík, Pavel: Letecké učiliště 1920 až 1973, dokončení, in HPM, č. 7, 2002
4. Schneider, Dušan: Osudy letců 1, Nakladatelství Doplněk, Brno 1997
5. Schneider, Dušan: Osudy letců 2, Nakladatelství Doplněk, Brno 1998
6. Špalek Radim: „Čajky“ a sestřely mezi spojenci, http://www.valka.cz/newdesign/v900/clanek_10807.html
7. Špalek Radim: MiG-21 / Ve znamení Delt / 1. část, http://www.valka.cz/newdesign/v900/clanek_10769.html
8. Špalek Radim: MiG-21 / Ve znamení Delt / 2. část, http://www.valka.cz/newdesign/v900/clanek_10856.html
9. Vojenské útvar letectva a PVOS, <http://forum.valka.cz/index.php/f/501621>
10. Vystavěl Stanislav: Říkali mu Korea, o lidech a letadlech z letiště Žatec v období 1949 až 1994, Svět křídel, 2005
11. Wikipedie, Otevřená encyklopedie, <http://cs.wikipedia.org>