

C:\Users\Plazma\Desktop\detektivky a valečné\Zmes 34. knih z 2.sv. vojny\Jiří
F. Šiška Rudé hvězdy válečného nebe.pdb

PDB Name: Rudé hvězdy válečného nebe
Creator ID: REAd
PDB Type: TEXT
Version: 0
Unique ID Seed: 0
Creation Date: 24.6.2008
Modification Date: 24.6.2008
Last Backup Date: 1.1.1970
Modification Number: 0

Jiří F. Šiška
Rudé hvězdy válečného nebe
nakladatelství Votobia, 1998

PODĚKOVÁNÍ

Autor by rád touto cestou vyjádřil své poděkování těm, kteří hlavní měrou napomohli sestavení tohoto díla. V první řadě samotnému Ivanu G. Dračenkovi, jenž je dominantní postavou první části knihy. Dále pak válečnému veteránovi, vyznamenanému Zlatou hvězdou hrdiny SSSR, Leonidu J. Meňšikovovi. Současně také Olze F. Radzichovské a Sergeji P. Zavorožkovi z Kyjeva za poskytování dalších údajů a pomoci při obstarávání nenahraditelných podkladových materiálů.
Jiří F. Šiška

OBSAH

Úvodem 7

I. - JEDNOOKÝ BITEVNÍ PILOT

Začátek války	11
První boje	22
Těžké chvíle v zajateckém táboře	41
Pobyt v nemocnici	47
Návrat k jednotce	50
Rok 1944	55
Vznik 8. gardové bitevní letecké divize	59
Poslední rok Velké vlastenecké války	84
Použitá literatura	99
Periodika	100
II. - 46. PLUK NOČNÍCH ČARODĚJNIC	
Vznik vojenského ženského letectva	104
První bojová nasazení	110
Bojová činnost na Kavkazu	118
Válečný rok 1943 a vznik 46. GNBAP	126
Bolestivé ztráty	133
Na březích Černého moře	142
Rok 1944	149
Vepředu Německo!	157
Nejúspěšnější pilotky a letovodky 46. GNBAP vyznamenané medailí	
Zlatá hvězda hrdiny SSSR	174
Použitá literatura	178
Periodika	178

PŘÍLOHY - VYZNAMENÁNÍ UDELOVANÁ

VRUDÉ ARMÁDĚ VOBDOBÍ

DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY

Medaile "Zlatá hvězda"	181
Řád slávy	182

ÚVODEM

Tato kniha je věnována doposud velmi málo probádanému tématu, kterým je letecká válka na východní frontě v období let 1941-1945. Její převážná část je sestavena z autentického vyprávění samotných aktérů těchto dějů, válečných veteránů Rudé armády, kteří se dožili v pozhledném věku dnešních dnů. Ti ve svých vzpomínkách s odstupem času, bez zášti a jakýchkoliv zábran přiblížili prostřednictvím svých dojmů situaci, jaká skutečně panovala v letectvu v době, kdy již bylo překonáno nejtěžší období prvních citelných ztrát, neúspěchů a porážek. Považoval bych za naprostou škodu, kdyby jejich vzpomínky upadly v zapomnění, a proto si dovoluji se s nimi podělit.

Naprosto neobvyklé a výjimečné příklady, které se zcela odlišují od "standardních" osudů jiných veteránů Velké vlastenecké války, přináší vzpomínky svérázného a otrlého muže, bitevního letce Ivana G. Dračenka, který po celou dobu svého válečného působení v podstatě spojil svůj osud s letounem, jímž v období druhé světové války disponovalo letectvo Rudé armády. Jednalo se o nepřítelem obávaný "létající tank" - Iljušin Il-2, proslavený na bojištích východní fronty.

S jeho životním příběhem kontrastuje vyprávění o válečných osudech skupiny mladých žen, které se, byť dobrovolně, dostaly do mužských rolí v armádním letectvu. V drsných podmínkách, bez jakýchkoliv výjimek, výsad nebo upřednostňování, se tyto ženy jako aktivní účastnice zapojily do válečné vřavy se svými lehkými, ničím nechráněnými, v podstatě cvičnými dvouplošníky, které po nepatrných úpravách byly používány jako lehké noční bombardéry - Polikarpovy Po-2.

Snahou uceleného vyprávění válečných veteránů vzdušných bojů na Východě je obeznámit čtenáře s nelítostnou válečnou atmosférou, jež panovala v řadách příslušníků letectva Rudé armády, a osvětlit alespoň některé méně známé a vcelku neprobádané skutečnosti, jež jsou s tímto obdobím a bojišti východní fronty spjaty. V žádném případě nebylo úmyslem autora zaměřovat se na ideologické aspekty spojené s tehdejší politickou situací a děním v bývalém SSSR. Naopak, chtěl se věnovat konkrétním životním příběhům letců, kteří spojili svůj osud s létáním ve válečném konfliktu.

Cílem této skromné práce není dokazovat, která z proti sobě válčících stran měla lepší vojáky nebo vojenskou techniku, ale připomenout si konkrétní osudy jednotlivců a jejich životní příběhy ve víru celosvětového válečného konfliktu.

Ničím nepozměňované vzpomínky jsou doplněny faktografickými údaji převzatými z dobových podkladů i vojenských map, které alespoň zčásti dokreslují některé děje a vyprávění z průběhu bojů a také rámcově obeznamují s leteckou technikou a válečnými událostmi, které se s vyprávěním prolínají. V autentických příbězích jsou líčené události zaznamenány tak, jak byly válečnými veterány podány, a tudíž čtenář nemusí s některými údaji souhlasit. Pro věrohodnost a zachování atmosféry bylo použito i původních názvů leteckých útvarů, vojenských hodností a některých dalších výrazů, které se v té době užívaly. Dílo je pak v souvislosti s touto terminologií doplněno doprovodnými tabulkami.

Autor s povděkem uvítá jakékoliv připomínky a podněty ze strany čtenářů, badatelů, případně válečných veteránů, kteří by mohli doplnit popisované události, rozšířit je o svoje vědomosti, a napomoci tak v odhalování neprobádaných skutečností letecké války na východní frontě, případně i nad dalšími územími, kde působilo letectvo Rudé armády.

I.

JEDNOOKÝ

BITEVNÍ PILOT

"Ivan Grigorijevič Dračenko, jediný letec v ozbrojených silách SSSR, který byl vyznamenán Zlatou hvězdou hrdiny SSSR a současně

všemi třemi stupni Řádu slávy. Znal jsem mnoho nadaných leteckých bojovníků, ale I. G. Dračenko se od ostatních odlišoval zvláštní neohrožeností, drzostí, taktickými zkušenostmi a znalostmi, neochvějnou silou vůle a záviděníhodným sebeovládáním..."

Hrdina Sovětského svazu

maršal aviacii S. A. Krasovskij

Těmito slovy stručně, ale výstižně charakterizoval hlavní velitel letectva VVS KA,1 jímž byl v období druhé světové války maršal aviacii2 S. A. Krasovskij, jednoho ze svých podřízených letců, jenž se stal naprosto výjimečnou osobností v dějinách druhé světové války. Strhující osudy pilota a především člověka I. G. Dračenko se staly podkladem následujícího vyprávění.

ZAČÁTEK VÁLKY

Ivan Grigorijevič Dračenko se narodil 15. 11. 1922 na Ukrajině, ve vesnici Velikaja Sevast'janovka v Čerkasském kraji, a rovněž byl ukrajinské národnosti. Po ukončení civilní střední školy se v roce 1940 přihlásil jako uchazeč pilotního výcviku do 1. leningradského aeroklubu a po absolvování základního teoretického výcviku v lednu 1941 uskutečnil svůj první samostatný let, a to na školním dvouplošníku U-2. Na sklonku zimy téhož roku zdárně ukončil civilní základní pilotní výcvik.

Jelikož se psal rok 1941 a okolní svět byl zmítán válečnou vřavou, obdržel mladý Dračenko předvolání k vojenské odvodní komisi, která sice vzala v úvahu jeho pilotní výcvik, avšak nikoliv žádost, aby mu bylo umožněno stát se stíhacím pilotem. Člen odvodní komise, aktivní letec-instruktor z Tambovského vojenského leteckého učiliště major Solovjev, jenž povolance osobně přezkušoval při cvičném letu z jeho pilotních dovedností, jej současně také přesvědčil o nutné potřebě bombardovacích pilotů, kterých byl v tu dobu v Rudé armádě naprostý nedostatek. Dračenko nebyl nabídkou stát se pilotem bombardéru příliš nadšen, ale nezbývalo mu nic jiného než souhlasit.

Devatenáctiletý Ivan Dračenko nastoupil do Tambovského vojenského leteckého učiliště, kde byl nejprve společně s dalšími posluchači nucen prodělat nepopulární a hlavně náročný základní pozemní vojenský výcvik. Nekonečné hodiny pořadového výcviku pilotní žáci přímo nenáviděli a začali vyslovovat nahlas svoji nespokojenost s tím, že musí prodělavat tak náročný výcvik ve střelecké přípravě s plnou polní na zádech, v bodákových útocích, v hloubení okopů, vydávat se na celodenní dlouhé pěší pochody a vštěpovat si do hlavy vše, co souviselo s činností každého, i toho nejběžnějšího pěšáka.

Stereotypní život v leteckém učilišti mladým a bezstarostným pilotním žákům ukončila zpráva z ranních hodin 22. června 1941 o tom, že na Sovětský svaz zaútočila německá vojska. Rozpoutala se strašlivá válka, která se pro Rudou armádu na jejím počátku nevyvíjela příznivě a celková situace pro SSSR byla naprosto katastrofická.

Velení učiliště obdrželo záhy také rozkaz, aby byl zintenzivněn výcvik jejich žáků. Teoretická pozemní příprava budoucích bombardovacích pilotů byla zkrácena a ti se už konečně dočkali zahájení vlastního praktického leteckého výcviku. Svoje první lety absolvovali na zastaralých jednomotorových lehkých bombardovacích dvouplošnicích R-5, ale záhy začali používat i modernější a rychlejší dvoumotorové bombardéry SB-2. První cvičné lety na tomto typu vykonal posluchač Dračenko s instruktorem Solovjevem, s nímž se setkal u odvodní komise. Učiliště brzy navštívilo i několik frontových pilotů, kteří posluchačům, v jejichž očích byl každý z nich nedostižným hrdinou, vyprávěli o svých bojových zážitcích. Mladým pilotům zdůrazňovali přednosti, jimiž bombardér SB disponoval - poměrně vysoká rychlost letu, ale i dobré manévrovací schopnosti.

O "pravdivosti" jejich slov se Dračenko na vlastní kůži přesvědčil hned při prvním letu bez instruktora, kdy s

dvoumotorákem provedl několik složitých manévřů. Ty nezůstaly bez povšimnutí a byly i patřičně "ohodnoceny" jeho nadřízenými. Za svou leteckou nekázeň při výuce dostal od náčelníka školy Agalcova trest - deset dnů vězení. Měl však štěstí, protože si ho "odpykal" za volantem osobního služebního automobilu náčelníka, jehož řidič právě onemocněl. Aby nemusel chodit pěšky, jinou volbu náhrady náčelník prostě neměl. Agalcov byl sám pilotním veteránem občanské války ve Španělsku, kde po dobu osmnácti měsíců létal právě s dvoumotorovým bombardérem SB a nabyl zde obrovské bojové zkušenosti, které mu získaly u jeho podřízených posluchačů nevídaný respekt.

Město Tambov, kde se učiliště nacházelo, leží v oblasti Střední Asie. Školní letiště bylo vybudováno na rovinaté ploše, hned vedle staré kamenné pevnosti. Letecký výcvik zde probíhal v nesnadných přírodních podmínkách - přes den tu panovala nesnesitelná vedra, provázená častými písečnými bouřemi, ve kterých se bylo možné pohybovat, a bylo to rovněž nařízeno, jen v plynových maskách. Proto pilotní výcvik probíhal pouze v časných ranních hodinách, kdy se po krátkých instruktážích pilotní žáci rozeběhli k určeným letounům, s nimiž prováděli cvičné lety. Kolem desáté hodiny dopoledne muselo být létání z důvodu nesnesitelného vedra, které nesnášeli ani lidé, ani technika, přerušeno a okamžiky spásy přicházely opět až večer, kdy slunce zapadalo za horizont a z hor do údolí přicházel chlad. Tehdy byly také prováděny rozbory letů a všichni s napětím poslouchali zprávy z fronty a toužili po tom, aby se i oni, pokud možno co nejdříve, mohli osobně do bojových leteckých operací zapojit. Ale ani přes den nebylo pilotním žákům umožněno nečinně zahálet. Museli se smířit s tím, že kromě vojenského výcviku byli velmi často využíváni v sousedním kolchozu, kde sklízeli bavlnu, obilí a melouny, což bylo často nazýváno "fyzickou" přípravou. V listopadu 1942 byla vybrána skupina žáků a ta byla vyslána ještě hlouběji do Kazachstánu k přeškolení na americké transportní Douglassy DC-3, jimiž byla Rudá armáda postupně vyzbrojována.

Dračenkovi se tomuto výběru podařilo vyhnout a společně se svým přítelem Nikolajem Kirtokem byl zařazen do druhé skupiny, přeškolené na zcela odlišné letouny - bitevní Iljušiny Il-2, které si všichni od samého počátku oblíbili. To byl ten Dračenkův vysněný letoun, s nímž mohl, a to bylo pro něj nejdůležitější, provádět i složité prvky vyšší pilotáže, sice na úkor vynaložení větších fyzických sil, ale těmi mladý Dračenko dostatečně disponoval a "tužší" řízení mu nedělalo problémy. Nakonec si na něj přece zvykl už u dvoumotorových SB-2. Iljušin se mu zalíbil od prvního okamžiku. I když se nejednalo přímo o stíhačku v pravém slova smyslu, nebyl to žádný těžkopádný bombardér. A on chtěl svoje přání, stát se stíhacím pilotem, v budoucnu přece jen uskutečnit.

Společně s tímto nově zavedeným letounem vznikl i naprosto nový druh bitevního letectva, vyzbrojovaného převážně tímto typem, což si samozřejmě vyžádalo okamžitou potřebu rychlého výškolení odpovídajícího počtu pilotů. V období Velké vlastenecké války byl pancéřovaný bitevní Il-2 unikátním bojovým letounem. Analogickým typem v tu dobu nedisponovala žádná z bojujících zemí. Během druhé světové války bylo těchto strojů vyrobeno více než jakéhokoliv jiného typu vůbec - neuvěřitelný počet 36 163 ks všech variant! Il-2 představovaly základní útočné síly VVS KA, které sehrály ve válce významnou roli a ovlivnily průběh řady bojových operací na východní frontě. Zkonstruování tohoto legendárního stroje se podařilo uskutečnit leteckému konstruktérovi Sergeji Vladimiroviči Iljušinovi. Silný motor, mohutné pancéřování vyrobené na základě nejnovějších výsledků technického výzkumu, rychlopalné kanony a raketové střely se staly hlavními prvky konstrukce budoucích sériových Il-2.

V roce 1939 byl vyzkoušen první prototyp Il-2 pod označením CKB-55 (BŠ-2), se kterým 2. října 1939 uskutečnil první let známý zkušební pilot Vladimír Konstantinovič Kokkinaki. Jednalo se o dvoumístný jednoplošník se zatahovacím podvozkem a s kapalinou chlazeným motorem AM-35 o výkonu 1350 k. Všechny nejdůležitější části letounu (motor, chladič, palivové nádrže) a také osádka se nacházely za silným pancéřováním aerodynamického tvaru. Zkouškami prošel CKB-55 (BŠ-2) v podstatě úspěšně, ale přesto bylo nutno provést celou řadu jeho úprav. Původní motor byl nahrazen silnějším AM-38, jenž byl zhotoven v konstrukční kanceláři A. A. Mikulina speciálně pro tento typ letounu. Došlo ke změně systému chlazení a kabiny, která byla určena pouze pro jednoho člena osádky - pilota. Na místě střelce byla umístěna palivová nádrž a zesíleno bylo i pancéřování a výzbroj. Na podzim 1940 zdokonalený letoun prošel továrními zkouškami. S jeho zavedením do sériové výroby se však nespíchalo, neboť rozpočet byl již rozdělen pro dříve vyvíjené letouny obdobného určení, které se začaly daleko dříve rozpracovávat v řadě jiných konstrukčních kanceláří. Proto se S. V. Iljušin obrátil s písemnou žádostí na Stalina, jenž se rozhodl přijmout mimořádná opatření k zahájení sériové výroby CKB-55 (BŠ-2). První letouny pod označením Il-2 začaly opouštět výrobní linky v roce 1941 a první bojové útvary s tímto typem byly zformovány ještě před začátkem Velké vlastenecké války.

Je zde nutno uvést, že od roku 1938 až do přepadení SSSR 22. června 1941 se ve funkcích náčelníků Hlavní správy vojenských leteckých sil vystříдалo pět generálů, z nichž předposlední, generál-lejtnant aviacii P. Rygačov, právě během neustálých Stalinových čistek, jež probíhaly v řadách celého velení Rudé armády, zaplatil za svou otevřenou kritiku kvality výzbroje leteckých jednotek nejprve funkcí a později i životem.

Objevení se Il-2 na bojištích bylo neočekávané. Nehledě na skutečnost, že taktika použití bitevních letounů nebyla doposud rozpracována, začaly tyto stroje nepříteli způsobovat vážné ztráty a vyvolávat paniku v jeho řadách. Il-2 byl nazýván v řadách nepřítele "černá smrt". V Rudé armádě byl často přezdíván jako "létající tank", "létající pěšák", "iljuša", "hrbatý" aj. Známost přezdívkou se stal název šturmovik, který se stal i oficiálním označením těchto bitevních letounů, stejně jak další řady jejich nástupců.

Rozmanitost ve vybavení výzbroje (2 kulomety ráže 7,62 mm, 2 kanony ráže 20, nebo 23 mm, 8 neřízených reaktivních střel ráže 82, nebo 132 mm, případně až 600 kg bomb) umožňovala ničení prakticky všech cílů. Přes silnou protivníkovou protiletadlovou palbu a přes obrovské množství těchto prostředků, jimiž disponoval, vykazovalo nasazení Il-2 vysokou bojovou efektivnost, avšak ukázalo i na jeho nedostatek, jenž byl velmi citelný a zapříčinil velké ztráty v důsledku útoků protivníkových stíhačů ze zadní nechráněné polosféry. Nutnost druhého člena osádky pro ochranu Il-2 zezadu se stala nezvratnou. V konstrukční kanceláři S. V. Iljušina byla provedena modifikace letounu a na podzim 1942 se na frontě objevily první dvoumístné varianty s pilotem a střelcem-radistou. Od roku 1943 se vyráběl s motorem AM-38F o maximálním výkonu 1750 k. Během války byla nejrozšířenější verze pod označením Iljušin Il-2 typ 3. Na Il-2 byly také podvěšovány dva 37mm kanony, jejichž granáty při úspěšném zásahu mohly dokonce zneškodňovat těžké tanky. Použití kumulativních bomb ještě více zvýšilo efektivitu Il-2 v boji s nepřátelskými tanky a jinou pancéřovanou technikou. Iljušiny Il-2 sehrály důležitou úlohu v boji s protivníkem a staly se jedněmi z nejproslulejších letounů druhé světové války.

V dubnu roku 1943 byl i Dračenkův výcvik na bitevní Iljušiny Il-2 v Tambovském učilišti ukončen a absolventům se při slavnostním vyřazení dostalo povýšení do prvních důstojnických hodností -

mladšíj lejtěnant. Nyní již Ivan G. Dračenko neměl pochyb o tom, že bude odeslán k některé z bojových bitevních jednotek. Při nástupu všichni netrpělivě naslouchali čtení rozkazu, ve kterém bylo uvedeno, kam kdo bude převelen. Na letištní ploše panovalo naprosté ticho, všichni vyčkávali na vyslovení svého příjmení, po němž následovalo stručné obeznámení s místem dalšího působení. Jaké bylo ale obrovské rozhořčení dvojice pilotů Dračenka a Kirtoka, kteří byli jako jediní přiděleni do výrobního závodu Iljušinů Il-2, jenž se nacházel v Kujbyševě, kde se měli oba dva hlásit v kanceláři náčelníka leteckého zkušebního oddělení jako tovární zalétávací piloti. Tedy žádný bojový útvar, žádná fronta! Roztrpčení obou bylo nesmírné, ale co mohli dělat? Rozkaz museli splnit. Se zármutkem se loučili s těmi, jimž "štěstí" přálo, jestli bylo možno odchod na frontu, kde se střílelo a zabíjelo, tak definovat.

Za dva dny se již oba dva nešťastníci hlásili u šedovlasého důstojníka v hodnosti podpolkovník, který seděl v malé kanceláři za psacím stolem. Jednalo se o náčelníka skupiny zalétávacích továrních pilotů. Ten jim jen zopakoval slova rozkazu - v kujbyševském leteckém závodu budou působit jako zalétávací piloti s letouny, jež opouštěly výrobní linku. Při příjetí se snažili oba letci apelovat na jeho svědomí, ale ten měl na jejich žádost jen krátkou odpověď: "I zde je fronta!" Rozčilený náčelník dal svoji nespokojenost s takovým rozhovorem jasně najevo i tím, že na žadatele zařval: "Pozor! Odchod!" Bylo jasné, že nemělo více smysl s ním na dané téma diskutovat. Oba dva nováčci se úplně vzpamatovali až na chodbě, po zavření dveří od kanceláře přísného náčelníka. Ještě v místnosti ubytovny uklidňoval naprosto rozzuřeného Dračenka jeho o trochu klidnější přítel, který také doufal, že v týlu dlouho působit nebudou. Rozhodli se prozatím smířit s danou situací. Doufali, že se na frontu, tak jak jejich kolegové z učiliště, rovněž i oni brzy dostanou. Zkušební zalétávací lety, které prováděli piloti záložního pluku, jemuž velel polkovník Usov a k němuž byl přidělen i Dračenko společně s kolegou Kirtokem, spočívaly z časově omezených důvodů v přeletech na frontová letiště, po kterých se letci vraceli zpět do Kujbyševa transportním letounem. Maximálně pak prováděli krátké zalétávací lety na blízkou tovární střelnici, kde zkoušeli střelbu z palubních zbraní, ojedinělé odpálení neřízené raketové střely nebo bombardování maket tanků a jiných imitací pozemních cílů. Několikrát se oba dva zklamaní piloti obraceli s písemnými žádostmi na vedení závodu, aby jim bylo vyhověno a byli konečně odesláni na frontu, avšak bezvýsledně.

Na konci července 1943 na továrním letišti přistál osamocený Il-2, z něhož vystoupil mladě vyhlížející podpolkovník Ščundrikov, který byl zástupcem velitele bitevní divize. Okamžitě po přistání si vyžádal od velitele záložního pluku seznam pilotů, kteří měli provést přelet dvaceti čtyř nových Iljušinů na polní letiště divize. "Vztyk honáci!" s ironií vykřikl Ščundrikov směrem k shromáždění zalétávacích pilotů, které frontoví letci takto rádi přezdívali. Přečetl seznam pilotů účastníků se přeletu, mezi nimiž bylo Dračenkovo i Kirtokovo jméno. Zkušený frontový pilot provedl dokonalou předletovou přípravu, při níž mimo jiné podotkl, že stabilita šturmovíku umožňuje jeho start i bez zdviženého "ocasů", dokonce při silném bočním větru. Současně připomněl, aby se letci při přistávání raději dívali do zešíkmeného bočního předního okénka, a nikoliv přímo před sebe, přes pancéřované čelní sklo. V případě deště nebo průstřelu hydraulického systému docházelo totiž k vystříknutí kapaliny, kterou byla hydraulika naplněna, na čelní okno a pro zajištění pilotovy viditelnosti bylo v takových případech vůbec doporučováno provést odsunutí posuvného krytu kabiny. Ze Ščundrikova promlouvala slova ostříleného frontového letce a jeho zkušenosti byly pro naslouchající piloty něčím naprosto novým,

něčím, co v žádné příručce nebylo možno vyčíst. Již přišel pokyn ke startu, kterým byla zelená signální raketa, vystřelená ze stanoviště řídicího letů. Z výfukových rour vyšlehly jazyky plamenů a za nimi chuchvalce černošedého dýmu. První šel na start vedoucí celé skupiny podpolkovník Ščundrikov a ve stanoveném pořadí ho následovali ostatní. Ve vzduchu se Dračenko přiblížil k Ščundrikovovu Il-2 zleva a Kirtok zprava. Letová skupina nabrala požadovaný kurs a oba dva piloti na číslech nenechali svého vedoucího ani ne na vzdálenost délky poloviny křídla od sebe, jako by s ním byli svázáni neviditelným lanem. "Opatrněji čerti! Slyšíte?" ozval se bez známek podrážděnosti ve sluchátkách hlas zástupce velitele divize. Teprve u polního letiště osvobodili vedoucí letoun ze sevření, ale přistání provedli současně vedle sebe. Po skončení letu si Ščundrikov svolal všechny piloty a náležitě jim vytkl techniku jejich pilotáže. Tentokrát již jeho hlas nebyl tak klidný jako v průběhu přeletu. Po startu totiž došlo k havárii jednoho z letounů, pilotovaného Jakovem Lucenkem, který se chtěl ve vodorovném letu těsně nad zemí "předvést" před zraky svého děvčete a po nárazu letounu o terénní nerovnost v jeho troskách zahynul. Naprosto zbytečná smrt kvůli letecké nekázni zrovna v době, kdy bylo každého pilota tak zapotřebí! Jakmile se Ščundrikov trochu uklidnil, sdělil skupině pilotů, s níž přiletěl, že se tentokrát nebudou vracet zpět, ale zůstanou ve stavu bojového 66. ŠAP3 (šturmovoj aviacionnyj polk). Nadšení z této nečekané zprávy bylo u Ivana G. Dračenka obrovské. Konečně se měl dočkat toho, o čem snil a na co se tak dlouho a netrpělivě připravoval. Chtěl se konečně jako skutečný frontový pilot utkat s nepřítelem a pomstít svého otce, který již před rokem jako řadový pěšák padl v jednom z bojů na přístupech k Leningradu.4

PRVNÍ BOJE

V kabinách zcela nových dvoumístných bitevních Iljušinů Il-2 typ 3 2. VA (vozdušnoj armii), do níž byl začleněn 1. ŠAK (šturmovoj aviacionnyj korpus) se svými pluky Il-2, které nedávno zaujaly své nové pozice na polních letištích poblíž Kurska, seděly osádky letounů "zakurtované" do upínacích pásů. V kabinách šturmoviků, v nichž byl ještě chlad z končící noci, netrpělivě vyčkávaly na stanovený signál ke startu - červenou raketu, jejíž svit se měl na nebi rozzářit každým okamžikem. Velkou část pilotů a střelců-radistů čekal jejich první bojový let a v ranním úsvitu začalo být mnohým z nich nepříjemné chladno. Celou napjatou atmosféru umocňovalo nervové napětí a strach z toho, co se bude dít, až některým z tohoto nepříjemného pocitu začaly jektat zuby! Z překrytů kabin stékaly kapky rosy, tak jak zpoza horizontu se na nebi začínalo objevovat pomalu slunce, které s sebou přinášelo paprsky tepla. Tomu, že se blížila tak očekávaná chvíle startu, nasvědčovala i ta skutečnost, že příslušníci pozemního personálu začali odstraňovat větve maskování, ve kterých byly letouny do této chvíle dokonale ukryty. Slunce stoupalo stále výš a na nebi nebylo vidět ani jediný mráček. Zato na horizontu byl stále více zřetelný přibývající hustý černý dým z požárů, jenž byl důsledkem již probíhajících nelítostných bojů mezi pozemními jednotkami. Předpoklady velení Rudé armády o tom, že Němci zahájí svoji ofenzivu právě 5. srpna, se naplnily.

Pomalou se vlekoucí minuty čekání přerušil slabý třesk signální pistole, po kterém se na nebi konečně jasně rozzářila červená raketa a ta se pomalu snášela na padáčku k zemi. Byly časné ranní hodiny 5. července 1943 a právě byla zahájena bitva, která vstoupila do dějin jako bitva u Kurska. Hitler společně se svým štábem vkládal ve svá vojska, nasazená v operaci "Zitadelle" (Citadela), nezlomnou důvěru. Věřil, že právě zde a v tuto dobu dojde ke zvratu doposud nepříznivě se vyvíjejících událostí na bojištích východní fronty, hlavně po porážce svých vojsk ve stalingradské bitvě.

V jednom z nesčetných Il-2 typ 3 s červenými hvězdami na trupu a křídlech, s rozlišovacím číslem 13, namalovaným bílou barvou na kýlové ploše, který rovněž náležel do stavu 1. ŠAK 2. VA VVS KA, již velel generál-lejténant aviacii Stěpan Akimovič Krasovskij, seděl v pancéřované kabině společně se svým střelcem-radistou také jednadvacetiletý mladší lejténant Ivan G. Dračenko.

V probdělé a bezesné noci před bitvou, ve které měl i on uskutečnit svůj první bojový let, se převaloval na tvrdé matraci a dlouze se díval do stropu zemljanky. Hlavou se mu honily ty nejrůznější myšlenky a na mysl se mu přece jen vkrádaly, i když se jim bránil, seč mohl, obavy z budoucího nebezpečí, ve kterém se měl ocitnout. Na jedné straně se uklidňoval, že oproti mnoha jiným pilotům má poměrně dostatečné letecké zkušenosti, ale na druhé straně jeho podvědomí nahloďával strach, který nemohl nijak potlačit - strach z jeho prvního bojového letu, jenž se měl navíc uskutečnit ne v nějaké epizodní válečné šarvátce, nýbrž v gigantické bitvě. Z tohoto zdlouhavého a nepříjemného rozpoložení jej v polospánku vyburcoval hlasitý výkřik dozorčího: "Vztyk!" Čas na jakékoliv další úvahy již nebyl. Posledním, co mu ještě proletělo myslí, byla věta, že to, co se má stát, se stejně uskuteční i bez toho, aniž by o svém osudu přemýšlel, jakkoli by chtěl. Stejně jako řadový voják, který pouze vykonával rozkazy, nemohl nijak cokoliv ovlivnit.

Okamžitě po signálu se rozechřmívaly jeden za druhým dvanáctiválcové, kapalinou chlazené řadové motory šturmovíků AM-38F s výkonem 1750 k. Vzduch na prašném polním letišti, na kterém se nacházely tři pluky "létajících tanků", doslova duněl řevem leteckých motorů. Postupně jednotlivé Iljušiny rolovaly na start a rozjížděly se v obrovských chuchvalcích prachu po letištní ploše, aby zaujaly svá místa v letových sestavách, ve kterých měly plnit své bojové úkoly. Eskadrilju, jež se skládala z bitevních Il-2 a do níž byl přidělen i mladší lejténant Dračenko, vedl zkušený frontový pilot - starší lejténant Nikolaj Jevsjukov. Hlavami nováčků se doposud "honila" poslední slova z předletové instruktáže. Ta byla provedena již 4. srpna, tedy v předvečer předpokládaného německého útoku, náčelníkem štábu bitevního leteckého pluku D. M. Spaščanskim. Piloti si při ní zakreslovali do svých map poslední údaje z průzkumu, přesně si vyznačovali frontovou linii, kontrolní a orientační body, výsledné a konečné trasy jednotlivých letů, aby předešli případným zbytečným omylům a náletům na postavení vlastních pozemních jednotek nacházejících se v těsném kontaktu s protivníkem.

Vlastním úkolem celého 1. ŠAK bylo provést nejprve bombardování postupujících protivníkových jednotek. Hlavní důraz byl kladen na zničení maximálního počtu tankové a obrněné techniky a teprve potom mohlo být provedeno odpálení "eresů" (neřízených raket) RS-132, jež měly Il-2 umístěny na závěsnících pod křídly. Až nakonec se měly uskutečnit útoky na cíle s využitím střelecké výzbroje, kterou představovala dvojice kanonů Vja 23 ráže 23 mm se zásobou 300 ks nábojů na hlaveň, dvojice kulometů ŠKAS se zásobou 1500 ks nábojů na zbraň a případně pohyblivým velkorážným kulometem Berezin UBK ráže 12,7 mm, obsluhovaným střelcem-radistou.

Pluk čtyřiceti plně vyzbrojených Iljušinů, v čele s jeho velitelem majorom Lavriněnkovem, nabíral potřebnou výšku letu. Dračenko následoval velitele eskadrilji letícího vepředu. Ten měl za svými zády nejlepšího střelce-radistu pluku, kterým v tu dobu byl starší seržant I. Kuzin, jenž kromě mnoha zneškodněných pozemních cílů také samostatně sestřelil palbou ze svého kulometu nepřátelskou stíhačku. Letová sestava směřovala po jasně modrém nebi k vyznačenému bodu na mapách pilotů - k městu Bělgorodu. Na stepních cestách pod sebou viděly osádky Il-2 obrovské množství do různých stran proudících nekonečných tankových kolon,

automobilů a koňských povozů s nákladem vojenského materiálu nebo pěšáků. Za patnáct minut měla letová sestava dosáhnout frontové linie. Přes odsunutý překrytí kabin bylo na zemi vidět i rozsáhlá, několika liniemi vedoucí pásma okopů pěchoty, spousty růžových bodů, jimiž byly právě vybuchlé granáty, a černé sloupky kouře stoupajícího k nebi po vzniklých požárech. Pozemní scénérie nasvědčovala tomu, že šturmovíky měly brzy dosáhnout svého cíle, což potvrdila i proti nim ze země zahájená palba. Trasy protiletadlových střel spřádaly barevný obraz smrtelných nitek a osádkám Il-2 se zdálo, že skrz ně nebude vůbec možné bez újmy proletět. Ten, kdo si ještě nezatáhl odsuvný překryt kabiny, tak okamžitě učinil a piloti se instinktivně schoulili do svých sedaček a opřeli se o pancéřovou desku, již byli odděleni od svých, zády k nim sedících, palubních střelců-radistů, kteří se kymáceli na svých nouzových sedadlech, přes prsa zajištěni jedním upínacím popruhem. Jejich sedadlo představoval pouhý popruh, jenž se volně kymácel ve svých uchyceních na vnitřních stranách stěn kabiny. Při prudkých manévrech nebo leteckých soubojích s protivníkovými stíhači, při nichž piloti často prováděli i prvky vyšší pilotáže a obraceli Iljušiny v přemetech "na záda", byla pak situace v těchto stanovištích nezáviděníhodná. Navíc mnohdy pro zlepšení jejich výhledů a manipulaci s kulometem byly demontovány překrytí chránící jejich stanoviště svrchu, a tak se ocitli v naprosto otevřené kabině.

Zřízení palebného stanoviště, jež umožňovalo krýt zadní polosféru bitevního letounu, si vynutila situace. První letecké útvary vyzbrojené jednomístnými verzemi Il-2 trpěly velkými ztrátami právě proto, že nebyly zezadu chráněny a svou obratností se přece jen nemohly vyrovnat protivníkovým stíhačům. Zavedení takového, byť provizorního střeleckého stanoviště se ukázalo být vyhovujícím a účinným. Jeho konstrukce umožňovala, aby byla co možná nejméně zvýšena hmotnost celého letounu a minimálně zasaženo do konstrukce trupu. Vše bylo na úkor nejen pohodlí, ale i bezpečnosti střelce-radisty, jenž z úsporných váhových důvodů měl ke svému kulometu zásobu munice pouhých 150 ks nábojů ráže 12,7 mm. Proti palbě ze zadní polosféry byl chráněn alespoň 6mm pancéřovanou přepážkou umístěnou v trupu.

Výbuchy zleva i zprava házely Dračenkovým strojem ze strany na stranu jako na neviditelných mořských vlnách. Ve vzduchu byl i v uzavřených kabinách cítit silný zápach tritolu. Letová sestava eskadriji manévrovala a měnila výšku letu, aby co možná nejvíce znemožnila vedení cílené palby nepřátelských protiletadlových zbraní. Na obloze byl vidět vlastní stíhací doprovod, vedený kapitanem S. Karnačem. Ve sluchátkách pilotních kulek se ozval povel velitele eskadriji: "Útok!" Bitevní letouny hnané maximálním výkonem svých motorů přecházely do piké. Trasující nůžky protiletadlových střel se vzájemně protínaly přímo u země. "Odhoz!" zněl další povel velitele. Piloti po zaměření pozemních cílů pevně mačkali tlačítka odhozu bomb, umístěná na rukojetích řídicích pák. Z pumovnic se ke svým cílům vysypaly PTABy - protitankové kumulativní bomby o hmotnosti 1,5 kg, které propalovaly pancíře tanků až do tloušťky 70 mm, přičemž do pumovnice jednoho Iljušinu se jich vešlo až 192 ks. Ty při svržení z výšky 75-100 metrů pokryly na zemi pás široký kolem 15 metrů a dlouhý asi 70 metrů, na němž vykonaly zkázu. Tento vynález byl dílem konstruktéra I. Larionova a poprvé byly zmíněné bomby bojově použity právě v bitvě na kurském oblouku proti nové nepřátelské tankové technice, kterou byly tanky Tiger I a Panther.

Letouny vyrovnávaly střemhlavý let a po provedení levotočivé zatáčky útok zopakovaly, tentokrát již z vodorovného letu ve výšce kolem 40 metrů, salvami "eresů", útočících na tanky jedoucí v rozvinutých sestavách s doprovodem pěchoty. Ručičky výškoměrů na palubních deskách se pohybovaly téměř na doraz u kritické

rysky, označující nulovou výšku. Přišlo varování od stíhacího doprovodu o přilétajících "messerech".⁵ Dračenkovi se podařilo dostat do svého zaměřovače dělostřelecké postavení protitankových kanonů. Jeho obrysy před zraky pilota doslova rostly, a ten již zahájil palbu po utíkajících dělostřelcích z palubních kulometů. Hazard boje Dračenka zaujal natolik, že naprosto nepostřehl, že opustil kruhovou bojovou sestavu, kterou šturmovíky vytvořily nad postupujícími tanky. Z ní se jednotlivé letouny samostatně spouštěly k zemi v takových intervalech mezi sebou, aby následující letoun bezprostředně navazoval na útok svého kolegy, a mohl ho tak krýt před případným útokem protivníkovy stíhače, jenž se za útočící Iljušin mohl "zavěsit". Vytvoření "kruhu" bylo charakteristickou letovou sestavou šturmovíků nejen při útocích na pozemní cíle, ale i v boji se stíhači. Účinný ve druhém případě byl jedině za předpokladu, že sestava Il-2 měla alespoň minimální počet osmi strojů.

Na nebezpečnou situaci upozornil pilota až jeho střelec-radista S. Smirnov, jenž do dorozumívacího zařízení - interkomu - doslova řval: "Veliteli, vzadu chudí!"⁶ Teprve po tomto výkřiku se Dračenko vzpamatoval a podařilo se mu v situaci rychle zorientovat. Svůj letoun přitlačil k zemi, jak to jen bylo možné. Oba dva členy osádky šturmovíku doslova polil chlad, když se kolem nich jako dvojice "žraloků" prohnaly Bf 109, které naštěstí vstoupily do vzdušného souboje se stíhacím doprovodem Jaků-9. V rádiovém éteru uslyšel ochromený Dračenko pokyn svého velitele, aby okamžitě nabral výšku a zařadil se do vlastní sestavy šturmovíků, která již směřovala zpět na vlastní letiště, aby doplnila palivo, munici a mohla být okamžitě připravena k dalšímu startu.

V bitvě na kurském oblouku se rozhodovalo, která z bojujících stran převezme válečnou iniciativu a získá toto prvenství pro celé budoucí období války na svou stranu. Šetřit síly nováčků a brát ohled na jejich nezkušenost vzniklá situace neumožňovala. Bitva se stala osudovým mezníkem v dalším průběhu války na východní frontě, a tak se velení nemohlo ohlížet na vlastní ztráty na technice, ale ani na lidských životech. Tato neblahá skutečnost však doprovázela bojovou činnost Rudé armády po celou dobu války.

Eskadriľa se na polní letiště vracela kupodivu ve své kompletní sestavě a nováčci dodržovali stanovenou vzdálenost mezi jednotlivými letouny, na kterých byla vidět četná poškození po zásazích protiletadlové palby. V trupech Iljušinů zely trhliny a průstřely, motorové kryty se černaly olejovými fleky. Il-2 jeden za druhým dosedaly v mračnách prachu a rolovaly do svých bojových stojánek. Osádky okamžitě odsouvaly překryty a ze zpocených hlav si snímaly letecké kukly, rozepínaly si upínací popruhy a s úlevou vystavovaly své tváře alespoň mírně vanoucímu osvěžujícímu větru. Od mechaniků se Dračenko dozvěděl, že protiletadlovou palbou byl sestřelen jeho přítel Nikolaj Kirtok, jenž rovněž letěl k Bělgorodu, ale v jiné eskadriľi. Kirtokova situace bojového nováčka byla o to horší, že mu byl přidělen starší, jednomístný typ Il-2, bez střelce-radisty. Dračenkovi se hlavou honily všemožné myšlenky, co se mohlo stát s jeho kamarádem, ale hlavně měl starost, aby se nedostal do nepřátelského zajetí, jehož se všichni velmi obávali.

Po doplnění byla eskadriľa vyslána okamžitě na další let. Již prolétla nad Severním Dońcem, v jehož blízkosti se nacházel nový cíl. O jeho existenci přesvědčila osádky silná protiletadlová palba, která se ze země vzedmula proti letové sestavě šturmovíků. V tomto případě byla určeným cílem samotná postavení baterií protiletadlových kanonů protivníka. Ten svého útočníka velice dobře zaregistroval, což se projevilo v jeho přesně mířené palbě, houstnoucí s přibližujícím se cílem. Letícím osádkám připomínal tento výjev velký počet svařovacích agregátů, od kterých

odlétávají do všech stran jasně zářící jiskry. Šturmovíkům se podařilo tímto peklem proletět a provést odhoz bomb na nebezpečný cíl. Následovalo provedení okruhu a opakování útoku dle pokynů z předletové instruktaže ve vodorovném letu ve výšce 50 metrů neřízenými raketami RS-182, za současného vedení palby z kanonů a kulometů. Výsledek opakovaného útoku neměl takový úspěch, jak se předpokládalo, a proto své podřízené velitel eskadrilji vyzval, aby útok zopakovali. Tentokrát se v zaměřovači Dračenkova Il-2 ocitl nákladní automobil Opel-Blitz s vysokými bočnicemi. Na cíl zahájil palbu dávkami z palubních zbraní. Nákladák po zásazích doslova nadskočil, posunul se na bok a okamžitě začal hořet. Nad sestavou Iljušinů se objevili protivníkovi stíhači. Jeden ze šturmovíků padal v plamenech k zemi. V éteru bylo slyšet naléhavé žádosti o přivolání stíhacího doprovodu, jenž se někde opozdil. Ve sluchátkách leteckých kulek se prolínaly pokyny, rady, zoufalé výkřiky a rozkazy velitelů obou proti sobě bojujících stran, ruština se mísila s němčinou. Letoun s bílým číslem 13 na kýlovce byl najednou odhozen doprava. Vpředu před ním jako by vybuchl obrovský bílý kotouč a do všech stran létaly střepiny. Dračenko stačil zpozorovat, jak se v křídle Il-2, který pilotoval mladší lejtěnant Polukarov, objevila obrovská trhлина. Polukarov stěží udržoval svůj letoun ve vzduchu a snažil se ze všech sil zabránit jeho pádu. Kromě tohoto hlavního poškození utrpěl jeho šturmovík další četné průstřely v ocasních plochách. Letová sestava se ale přece jen opět celá zformovala ke zpátečnímu letu a i tentokrát se jako zázrakem všem Il-2 podařilo přistát na vlastním letišti bez zranění některého z pilotů nebo střelců, kteří se tohoto naprosto riskantního letu zúčastnili.

S úlevou opouštěly osádky své letouny a hned poté byl velitelem eskadrilji Jevsjukovem proveden podrobný rozbor celého jejich letu. Mnohým vytýkal chyby, kterých se dopouštěli. Zde se již nejednalo o školní pluk, kde byly jednotlivé lety hodnoceny stupnicí klasifikačních známek instruktory. Ty se na frontě samozřejmě nedávaly. Zde všichni členové létajících osádek platili za svoje chyby vlastní krví a často i svými životy nebo životy svých kolegů. Velitel eskadrilji se nováčkům opět snažil vštípit do paměti nepsaná pravidla bitevního boje, kterým se ten, kdo chtěl přežít, musel podřídít. Proto jim bylo neustále opakováno, aby se vyhýbali cílené palbě protiletadlových zbraní protivníka, čemuž mohli čelit jen důsledným prováděním úhybných manévřů. Při každém bojovém letu měli do absolutního maxima využívat technických a konstrukčních vlastností svého letounu. Snažit se pokud možno vždy útočit z mraků a ze strany slunce. Od cílů opět unikat do mraků nebo do slunce. Palbu na cíle vést z jakékoliv letové pozice, a zejména hned při prvním náletu. Nováčkům bylo jasné, proč jim jsou tyto rady neustále opakovány. Neměli však doposud možnost, a hlavně čas, si všechny tyto připomínky osvojit. Bojové zkušenosti museli získávat přímo v nelítostném boji s nepřijemným protivníkem, a to způsobovalo mnohdy neefektivnost jejich bojové činnosti, která jim byla vytýkána, ale i jejich vlastní ztráty.

K pluku se přes veškerá očekávání vrátil mladší lejtěnant Nikolaj Kirtok, který byl již oficiálně prohlášen za nezvěstného. Z jeho vyprávění se Dračenko dozvěděl, že se se svým šturmovíkem dostal do silné protiletadlové palby, jež jeho letoun několikrát zasáhla a poškodila natolik, že nebyl schopen dalšího letu. Začal ztrácet potřebnou výšku, rychlost a postupně zaostával i za svou skupinou, ve které letěl. Jeho situace byla skutečně nezáviděníhodná, jelikož letěl s původní jednomístnou verzí Il-2, jež pocházela z prvních sérií a z neznámých důvodů se dostala do kurské bitvy. Jeho letoun nebyl vybaven ani rádiovým vysílačem, nýbrž pouze přijímačem, a tudíž o své situaci nemohl ani nikoho informovat. V klesavém letu byl Kirtokův stroj zasažen další dávkou střel z 20mm protiletadlového kanonu, který byl v boji s

nízkoletíci cíli účinný. Kirtok s problémy přece jen přeletěl přední okraj protivníkovy přední linie a mezi zákopy vlastních prvosledových jednotek provedl úspěšně nouzové přistání. Odsud se vydal na pochod k vlastnímu letišti, kam po dvou dnech dorazil "po svých", a takto neslavně, ale alespoň se zdravou kůží, "ukončil" svůj první bojový let.

Dne 7. července bojová sestava bombardérů společně se šturmoviky 1. ŠAK pod ochranou stíhacího doprovodu nabrala kurs směrem k Obojansku. Vše na zemi tonulo v oblacích dýmu a prachu. Začátek leteckého náletu na pozemní techniku byl proveden ve 4.40 hod. ve dvou vlnách ve směru útoku tankových jednotek protivníka. Útoky na tanky probíhaly nepřetržitě až do 6.40 hod. Bitevní pluk čtyřiceti Il-2, ve kterém letěl i mladší lejténant Dračenko, letěl přímo do tohoto válečného pekla. Ještě na přístupu k frontové linii se osádky setkaly se smrtonosnou "záclonou" protivníkovy flaku. Na obrovském žlutém stepním prostranství bylo možno snadno spatřit v oblacích prachu německé tanky. Hlavním úkolem leteckého útoku mělo být zničení co možná největšího počtu ocelových kolosů a zabránit jejich styku s vlastními tankovými útvarů. Začal opět nelítostný boj. Dračenko zaregistroval pískově zbarvený Tiger I s černými kříži na jeho pancířích, který jel na kraji útočné tankové sestavy. Podařilo se mu jej přesně dostat do zaměřovače svého šturmovíku a již po několika okamžicích se trasy odpálených "eresů" spojily s tankem, jenž po jejich zásazích vzplanul. Obdobným způsobem další tank zničil mladší lejténant Michail Chochlačev. Útočili i ostatní piloti eskadrij - Kobzev, Kudrjavcev, Baranov, Fatkulín a další. Iljušiny letěly téměř nad samotným povrchem země. Provedly odhoz kumulativních bomb - PTABů, jejichž účinek způsobil paniku v řadách německých tankistů. V černých kombinézách vyskakovali z poklopů a snažili se najít spásný úkryt za terénními nerovnostmi. Soustředěné letecké útoky byly zmíněného dne provedeny celkem ještě třikrát. Poslední z útoků byl uskutečněn až navečer. Letadla bitevního pluku přistávala s posledními zbytky paliva v nádržích, bez munice, které ostatně nebylo nikdy dostatek. I při zpátečních letech se při přeletu frontové linie ocitaly Il-2 v husté protiletadlové palbě, v níž inkasovaly četné zásahy a byly na mnoha místech poškozeny a proděravěny. Z trupů a křidel byly vyrvány doslova celé kusy potahů. V nejhorší situaci se ocitl Michail Chochlačev, kterému se nakonec podařilo zachránit, i když byl jeho Il-2 poškozený na několika místech a měl obrovskou díru na boku trupu. Pilot s maximálním vypětím všech sil, jež mu ještě zbývaly, držel svůj vrak ve vzduchu a pokračoval s ním v letu až na výchozí letiště, ze kterého odstartoval.

Kurská bitva již probíhala celý týden. Psychická i fyzická námaha, kladená na bedra pilotů a jejich střelců-radistů, byla nesmírná. Osádky prováděly denně tři, čtyři a někdy až pět letů do míst, kde mezi sebou zápolily pozemní jednotky, vždy tam, kde to bylo nejnútnejší. Obrovská zátěž byla kladena i na pozemní personál, techniky letounů, motoráře a zbrojíře. Jejich neklidné ruce vůbec neznaly slovo odpočinek. V horkém letním období se neustále nacházeli na letištní ploše, kde připravovali letouny k novým startům, opravovali motory "vyždímávané" piloty k maximálním výkonům, jež ze sebe mohly vydat, záplatovali díry po průstřelech a explozích granátů, dotankovávali nenasyté nádrže, prováděli nutné výměny a promazávání všemožných dílů a součástek. Přeskládávali i padáky létajícího personálu a vykonávali i ostatní úkoly, které souvisely se zabezpečením stálé bojové činnosti. Na nedostatek práce si nemohli nikdy stěžovat, neboť se vždy něco našlo, byť třeba neoblíbené směny v polních kuchyních. I na to, aby byl dostatek stravy, musel velitel pluku pamatovat. Na odpočinek tedy neměli prakticky ani chvilku času, hlavně při soustavném vedení nepřetržitého leteckého provozu, při němž zvuk leteckých motorů v podstatě neutichal. Příslušníci

pozemního personálu a BAO7, a to platilo po celý průběh války, se nezabývali pouze svou vlastní činností podle jednotlivých odborností, ale budovali úkryty pro letouny, upravovali letištní plochy, kopali okopy, úkryty a stavěli provizorní ubytování pro všechny příslušníky leteckého útvaru. Mezi pozemním personálem byla i mladá osmnáctiletá děvčata, jež ve funkcích zbrojířek v neslušivých a velkých mužských stejnokrojích kutálela po zemi těžké bomby o hmotnosti od 50 kg až po ty nejtěžší - 250kilogramové, které zvedala do závěsů pod trupy letadel.

Dne 12. července se u Prochorovky odehrála střetná tanková bitva obou proti sobě válčících armád. Ta se stala největší tankovou bitvou v celém průběhu druhé světové války. Téhož dne zahájila Rudá armáda protiútok v kurském oblouku. V té době se z bojového letu vracel zpět na vlastní letiště pluk Il-2, v jehož sestavě pilotoval svůj šturmovik i Dračenko. Nečekaně se na letovou sestavu Iljušinů vrhla z výšky velká skupina stíhacích Messerschmittů Bf 109. Okamžitě byl vytvořen "uzamčený" obranný kruh, tak aby si piloti vzájemně kryli zadní polosféru před útočícími stíhačkami. Ozval se již také Dračenkův střelec-radista Smirnov, jenž úsporně krátkými dávkami střílel ze svého kulometu po útočících. Svou zásobou munice musel šetřit, neboť na dlouhý vzdušný boj nebyla každopádně postačující. Bitevní letouny s rudými hvězdami prováděly již třetí okruh v obranném seskupení. Před Dračenkovým očima se míhaly červené a oranžové trasy střel, pocházející z palubních zbraní protivníkových stíhacích letounů. Pilotovy ruce mačkaly řídicí páku tak, až mu z tohoto křečovitého sevření začaly modrat. Bylo vidět, jak jeden z Iljušinů hořel. To znamenalo, že obranný kruh byl narušen. Z tohoto důvodu se Il-2 rozlétly jednotlivě do různých stran a každý se snažil ve vodorovném letu těsně nad zemí, jihovýchodním směrem, dostat za každou cenu na vlastní letiště. V takovém letu byla větší pravděpodobnost, že protivníkovi stíhači, letící ve větší výšce, nebudou tak snadno rozeznávat siluety Il-2, jež splývaly s okolní krajinou.

Dračenko při změně výšky letu zaregistroval dvojici "messerů", a to v takové blízkosti, že viditelně rozeznal detaily jejich označení. Dvojice Bf 109 se ještě více přiblížila k jeho šturmoviku a vzala ho do "kleští". "To je můj konec!" pomyslel si letec. Jakmile se podíval vlevo, spatřil, jak letí těsně, křídlo na křídlo, společně s Bf 109 vedle sebe. Uviděl hlavu mladého německého pilota ve žluté letní kukle, jak na něj cenil zuby. Jakmile se podíval vpravo, ukázal se mu tentýž výjev. Vzápětí rozpoznal, jak mu německý pilot kategoricky naznačoval semknutou pěstí s otočeným palcem dolů, aby přistál. Rozčilený Dračenko odsunul boční okénko v překrytu kabiny a na svůj nesouhlas s gestem pilota Luftwaffe vystrčil pravou ruku ven a ukázal mu tři vztyčené prsty, kterými dal jasně najevo, že se tomuto pokynu nehodlá v žádném případě podřídit. Střelec-radista byl v tak nevýhodném úhlu, že musel jen nečinně přihlížet, co se bude mezi piloty odehrávat dál. Dračenkovi se prohnala hlavou myšlenka, že by situaci mohl zachránit pouze provedením nějakého nečekaného, byť i krajně riskantního manévru, jen aby se osvobodil z tohoto prokletého sevření, které nevěstilo nic dobrého. Využil chvíle nepozornosti mladého pilota letícího po jeho levici a prudkým manévrem, při němž posunul plynovou páku na doraz, provedl souvrat a vletěl do blízkého mraku nízké oblačnosti. Drahocenný čas byl tak získán! Následovalo provedení dalšího prudkého manévru, kdy vykopl směrové kormidlo a v levotočivé zatáčce přešel do střemhlavého letu. Těsně nad zemí vyrovnal a spěchal nalézt spásu na vlastní letiště. Měl velké štěstí, že z něj právě startovala čtveřice stíhacích Jaků-9. Dračenko spatřil, jak se rozjíždějí v oblacích prachu a odlepují se od zemského povrchu. Piloti Bf 109 je zaregistrovali rovněž a se svými Messerschmitty se otočili o 90o a ve směru vlastních linií začali nabírat výšku.

Vyčerpanému letci ve šturmoviku dokonce zamávali křídly na rozloučenou. Dračenko se o ně již přestal zajímat, vysunul podvozek a připravoval se na provedení přistání, když byl náhle ze země upozorněn na opakované nebezpečí, jímž byla zase ona dvojice dotěrně vytrvalých Bf 109, které se přece jen se svou kořistí nehodlaly tak snadno rozloučit. Aniž mohl zatáhnout podvozek, dal Dračenko raději opět plný plyn a začal nabírat rychlost a výšku. Nad hlavou mu proletěly kanonové dávky, naštěstí ne zcela přesně mířené, jež minuly siluetu jeho letounu a za letištní plochou se zavrtaly do zemského povrchu. Druhou opravnou dávku ani nestačili znovu útočící Němci vypálit, protože do děje konečně vstoupily vlastní stíhačky, které po svém startu nabraly výhodnou výšku a zaútočily na dvojici "messerů". Teprve nyní si Dračenko dokonale vybavil celou situaci a uvědomil si, jaké měl obrovské štěstí, že jej "messery" nesestřelily ihned při jejich prvním vzájemném kontaktu. Němečtí piloti pravděpodobně předpokládali, že osádka Il-2 ztratila orientaci, při letu zabloudila, a proto se jej snažili, ještě nad územím, kde působily jejich pozemní jednotky, přimět k přistání, zmocnit se tak nepoškozeného Iljušinu, a hlavně zajmout jeho osádku. O sestřelení "černé smrti" se pokusili teprve až při přistávacím manévru nad polním letištěm, kdy jim již muselo být naprosto jasné, že se jejich úmysl nemůže zdařit.

Za doprovodu stíhačů, pod velením Sergeje Luganského,⁸ který byl již v období bitvy na kurském oblouku považován za stíhací eso, bojová sestava Il-2, do níž byl se svým šturmovikem zařazen i Dračenko, opět odstartovala. Cílem letu bylo leteckým průzkumem objevené nepřátelské letiště u Charkova. Před městem se skupina dostala do silné protiletadlové palby, která stále více a více houstla. O těchto postaveních nepřátelského flaku piloti naštěstí věděli z předletové instruktáže a podařilo se jim nad nimi proletět beze ztrát. Vlastní start byl proveden v časných ranních hodinách, kdy protivníkovi stíhači nestačili ještě odstartovat. Na letištní ploše se nacházelo velké množství letounů různého typu - stíhací Messerschmitty Bf 109, bitevní "štuky" Junkersy Ju 87, ale i několik bombardovacích Heinkelů He 111. Messerschmitty stály na volné ploše zamaskovány větvemi, větší Junkersy a dvoumotorové bombardovací Heinkely byly rozmístěny ve vyhloubených ochranných okopech, přikryté maskovacím sítěmi. Byl zahájen útok šturmoviků, jenž byl pro protivníka nečekaný, a o to více zničující.

K 23. červenci se podařilo německé jednotky zatlačit na výchozí místo, z něhož zahájily svůj útok. Téhož dne oznámil moskevský rozhlas zprávu vrchního velitele o definitivní likvidaci nepřátelské ofenzivy, která původně vycházela z jižního směru od Orlu a severního od Bělgorodu a mířila na Kursk, kde se odehrála rozhodující válečná operace - bitva na kurském oblouku. Z ní vyšla sovětská strana jednoznačně vítězně. Německý plán vítězné letní ofenzivy se zhroutil společně s Hitlerovými představami o novém převzetí bojové aktivity jeho vojsk na východní frontě. V samotném závěru kurské bitvy letěla eskadrilja Iljušinů k dalšímu z vytčených cílů ve výšce 1500 metrů, z níž Dračenko sledoval hrůzný obraz zničené krajiny, kde probíhaly nedávné pozemní boje. Po snížení výšky letu na 700 metrů osádky Il-2 jasně viděly doslova hřbitov zničené vojenské techniky: převrácené tanky, obrněné transportéry i ohořelé trupy letadel. Takový výjev bylo vidět po celé trase obojanské železniční trati. K cíli vedl skupinu šturmoviků letovod pluku kapitan Nikolaj M. Gorobinskij, který byl vyhlášeným esem ve svém oboru. Měl cit stíhacího pilota, jeho odhady i vlastní činnost letovoda přesvědčovaly ostatní piloty, že jeho koordinování útoků bude přesné a bezchybné. Navíc bombardování prováděl s časovou přesností a pouze výjimečně se vrhal na nepřítel střemhlavými lety.

Na podlouhlé louce, pokryté jen místy řídkým lesem, byla objevena skupina asi třiceti tanků, vedle nichž ničím nerušeny odpočívaly jejich osádky. Letovod pluku vydal pokyn, aby byla vytvořena útočná kruhová sestava a všech dvanáct šturmoviků se připravilo k následujícímu útoku. Ze závěsů Il-2 Gorobinského se odpoutaly první stokilogramové bomby. Jeho počínání zopakovali i ostatní piloti skupiny. Po prvním útoku byla kruhová sestava zrušena a útočící Iljušiny se vějířovitě rozletěly do stran. Zaujaly novou útočnou sestavu a Gorobinskij vedl eskadrilju do opakovaného útoku. Ve sluchátkách zazněl jeho povel, který ostatní upozorňoval na nebezpečí, jímž byli nepřátelští stíhači. Jejich velkou skupinu již spatřili i ostatní. Nově vzniklá situace si vynutila upustit od původního záměru a tentokrát se musely Il-2 v kruhové sestavě bránit. Letovod pluku zpozoroval, jak se jednomu Bf 109 podařilo zručně vmanévrovat do sestavy šturmoviků a vklínit se přímo před letoun lejtěnanty Kobzeva. Gorobinskij mu dal pokyn, aby na německého stíhače vypálil salvu "eresů". Následoval jeho další povel pro všechny ostatní piloty, aby kruhovou sestavu ještě více semkli. "Messer" se raději snažil sestavu, do níž se vtěsnil, opustit strmým stoupavým letem do slunce, ale ocitl se přímo v zaměřovači Kobzeva. Ten na něj vypálil dlouhou a přesnou dávku ze svých kanonů a kulometů. Bf 109 přepadl po křídle k zemi, zanechávaje za sebou ohnivý jazyk plamenů.

Dračenkův střelec-radista Smirnov se obratně točil na svém místě a zručně zacházel s velkorážným kulometem, čímž znemožňoval nepříteli, aby se dostal za ocasní plochy jejich šturmovíku. Dokonce se mu podařilo jednou dávkou zasáhnout i dalšího z útočníků, jenž okamžitě po těchto přesných zásazích, které inkasoval do motorové části a kabiny pilota, přepadl do krkolomné vývrtky. Očividně byl zasažen pilot a neovládaná stíhačka s černými kříži po dopadu na zem explodovala. Nad místem jejího dopadu se zvedl velký oblak temně černého dýmu.

Dračenko spatřil, jak se ve víru leteckého boje jeden Bf 109 snaží zespodu z krátké vzdálenosti zaútočit na stroj vedoucího skupiny Gorobinského. V takových situacích se osádky Il-2 hrozícímu nebezpečí nemohly nijak bránit, ve většině případů o něm ani nevěděly a jejich osud byl zpravidla vždy zpečetěn. Letovod pluku se ocitl ve smrtelném nebezpečí. Ze všech stran útočili stíhači Luftwaffe. Dračenko instinktivně vycítil, že nebezpečí přijde zprava zespodu. Munici k vlastním palubním zbraním již vypotřeboval, aniž by se mu podařilo některého ze vzdušných soupeřů zasáhnout. Proto se rozhodl zachránit svého nadřízeného tak, jak to dělávali stíhací piloti: provedením krajně hazardního a riskantního činu - taranem na útočící stíhačku. Stačil ještě včas zakřičet na svého střelce-radistu, aby z letounu vyskočil. S plynovou pákou na doraz zamířil vstříc protivníkovi. Měl pocit, jako by ho nějaká neviditelná síla spojovala s letounem, se kterým se měl každým okamžikem srazit. Messerschmitt se přibližoval s obrovskou rychlostí a doslova mu rostl před očima. Levým křídlem se mu podařilo narazit do trupu žlutobřichého protivníka. Dračenko spatřil jasně zrzavé záblesky plamene. Na okamžik ztratil úplně orientaci a pojem o vzdálenosti. Rychle se však vzpamatoval a rozeplnul upínací pásy, které ho pevně spojovaly s jeho šturmovíkem. Letoun však nemohl opustit, protože se mu nepodařilo odsunout překryt, který se v kolejnicích, v nichž se posouval, při nárazu vzpříčil. Dračenko, vyděšený touto nepředpokládanou situací, nicméně s překrytem po prudkém lomcování ze všech sil přece jen pohnul a osvobodil se z nečekaného uvěznění.

Silný náraz větru udeřil Dračenka do tváře a on instinktivně trhl rukojetí ručního otevírání záchranného padáku. Po chvíli pocítil silný náraz a nad hlavou se mu otevřel šedobílý vrchlík padáku. Kolem něj se svistem proletěly střepiny granátu a zbytky

posledních úlomků z obou zničených letounů. Z blízké prolétající dvojice Bf 109 se jeden nepřátelský stíhač odpojil a otočil svůj letoun směrem k vrchlíku padáku, pod nímž se pozvolna k zemi snášel Dračenko. Ten již jen očekával smrtelnou dávku z palubních zbraní Messerschmittu, která by zcela určitě znamenala definitivní konec jeho života. Palubní zbraně "messera" však kupodivu mlčely a stíhačka s černými kříži se stále více přibližovala k pilotovi na padáku, jenž se snažil udělat cokoliv, jen aby si zachránil život. Nechtěl jen bezmocně přihlížet tomu, až mu německý pilot vrtulemi svého letounu rozseká vrchlík padáku. Dračenko se dal do boje o čas. Ze všech sil levou rukou stáhl dolů padákové šňůry na levém popruhu, a jak jen nejrychleji mohl, obmotával jimi svou pravou ruku, aby co možná nejvíce zmenšil průměr vzduchem nadutého vrchlíku a zrychlil tak svůj pád k zemi. Jasně slyšel nepříjemně znějící zvuk přibližujícího se vrtulového kužele s jeho třemi mohutnými vrtulovými listy, které prozatím prořezávaly pouze vzduch. Pilot padal k zemi jako kámen. Mezi rotujícími vrtulovými listy Bf 109 a vrchlíkem padáku se začala zvětšovat vzdálenost, aniž by jej zasáhly. Německý pilot se jen přehnal kolem vysokou rychlostí a svůj útok již znovu neopakoval. Bylo zřejmé, že bitevního letce chtěl jen zastrašit, což se mu podařilo dokonale. Jinak jej ale kupodivu nechal na pokoji, na rozdíl od mnoha jiných známých případů, kdy k zemi se snášející piloti na padácích byli rozstříleni nebo jim byly vrtulemi roztrhány vrchlíky jejich padáků. Po takových útocích následovaly prudké pády k zemi, které, pokud nebyli piloti zabiti už ve vzduchu, končily jednoznačně nemilosrdným smrtícím nárazem o zem. Dračenko měl nejvyšší čas, aby povolil stáhnuté šňůry a umožnil opětovné úplné nafouknutí vrchlíku. Povrch země se nebezpečně přibližoval a následoval prudký náraz nohou o povrch vyprahlého pole, které bylo cítit hořkým zápachem tritolu. Nedaleko od něj dopadly také hořící zbytky jeho Iljušinu. Aniž se ještě stačil vzpamatovat z událostí posledních vteřin, spatřil, jak se k místu jeho dopadu přibližovala skupina postav v uniformách, ale nerozeznal, zda se jednalo o vlastní, nebo nepřátelské vojáky. Letec sáhl instinktivně k opasku, kde měl pouzdro s osobní pistolí Tokarev TT (ráže 7,62 mm se dvěma zásobníky s 16 ks nábojů, kterými byli převážně piloti VVS KA vybavováni), a snažil se prudce vstát, ale ihned opět upadl. V noze cítil prudkou bolest. Naštěstí se k němu přibližovali čtyři vlastní pěšáci. Ti mu pomohli uhasit hořící kombinézu, složit děravý a na mnoha místech ohořelý vrchlík padáku a podepírali jej při chůzi. Za necelou půlhodinu seděl již Dračenko v okopu velitele střeleckého pluku, kde mu nalili sklenici lihu a na pohoštění otevřeli americkou masovou konzervu, kterou vojáci Rudé armády s oblibou nazývali "druhá fronta". Následujícího rána se vrátil k vlastnímu pluku, kde jej s obvázanou rukou uvítal kapitan Gorobinskij, který po posledním vzdušném boji viditelně zestárl a zmohl se jen na pouhé vyjádření díky svému zachránci stiskem ruky a slovem: "Děkuji." Osádky Il-2 téměř neopouštěly kabiny svých letounů. Prováděly soustavné útoky na opěrné body protivníka rozmístěného severozápadně od Charkova. Podařilo se jim tak zničit železniční uzel v Ljubotině, v němž bylo soustředěno velké množství nepřátelských vojáků a bojové techniky. Osádky šturmovíků rovněž nepřetržitě vykonávaly intenzivní letecký průzkum. Při jednom takovém letu, jenž byl uskutečněn 14. srpna, se mladší lejténant Dračenko poprvé ve vzduchu setkal s německými stíhačkami typu Focke-Wulf Fw 190A. Slunce se již sklánělo k západu, když velení pluku svolalo všechny své piloty, kteří měli zkušenosti s přistáváním za soumraku. Těm byl vydán rozkaz, aby ve třech skupinách, v nichž bylo vždy šest Il-2, provedli útok na tankovou kolonu, která postupovala směrem k Charkovu. Do jedné šestice, kterou vedl samotný velitel pluku major

Lavriněnkov, byl zařazen i Dračenko. Celá skupina šturmoviků pod ochranou stíhacího doprovodu deseti Jaků-9 směřovala ke svému cíli. Dračenko se čas od času rozhlížel kolem sebe a viděl, jak se skutečně nebezpečně rychle smráká. Velitel pluku se obával, že je tma zastihne ve vzduchu, a proto se rozhodl vést skupinu přímo přes železniční uzel Merefu, který byl samozřejmě chráněn silným protiletadlovým dělostřelectvem. Na přístupu ke stanici se Iljušiny setkaly s prudkou palbou a ve vzduchu mezi nimi zavládl chaos. To ale ještě nebylo vše. Palba najednou ustala a z oblak se vyřítila kombinovaná skupina přibližně dvacetí Fw 190A a Bf 109. Rozpoutal se nelítostný vzdušný souboj. Jeden šturmovík již za sebou táhl dlouhý ohon černého dýmu a řítil se k zemi. Další se ocitl v křížové palbě německých pilotů, sklonil "nos" a jako kámen padal k zemi s plameny kolem obou boků trupu. Část Bf 109 zaměstnávala stíhací doprovod Jaků a druhá skupina Fw 190 vytrvale útočila na šturmovíky. Byl sestřelen vedoucí třetí skupiny - starší lejtěnant Šapovalov. Rovněž tak se černý dým táhl za strojem, který pilotoval mladší lejtěnant Ignatov. Díry po průstřelech prosvítaly ocasionální plochami letounu, s nímž letěl mladší lejtěnant Bojčenko. Letová sestava Il-2 se rozpadla. Mladší lejtěnant Ovčínikov zasáhl přesně umístěnou dávkou ze svých kanonů jednoho z útočníků. Z toho se zadýmilo a opustil vzdušné bojiště. Hned nato se v palbě ocitl i Ovčínikovův šturmovík, ale z nepříjemné situace jej vysvobodil mladší lejtěnant Smirnov, jenž Bf 109 útočící na Ovčínikovův Iljušin několikrát zasáhl a ten od svého dalšího útoku musel upustit, aby si vůbec zachránil svoji vlastní kůži. Dalšího "messera" sestřelil střelec-radista, opět ze Smirnovova Il-2 - mladší seržant Bogudinov. V tomto děsivém kolotoči proti sobě bojujících letounů se podařilo nepřátelským stíhačům oddělit několik Il-2 od hlavní skupiny a nasměrovat je přímo nad hlavně protiletadlové baterie. Obláčky výbuchů granátů se objevovaly nebezpečně blízko kolem těchto letounů, mezi něž patřil i Dračenkův Iljušin. Ten ještě stačil zaregistrovat dráhu střel, směřující přímo k jeho stroji. Průběh celého dalšího děje už ani nestačil přesně vnímat, jednotlivé události následovaly rychle za sebou. Vzpomněl si jen, že prudkou zátáčkou vpravo se mu podařilo střelám vyhnout a oba dva členové osádky nebohého Il-2 zaslechli úděsné kvílení smrtonosné dávky, která trasu jejich letu doprovázela. Nárazem tlakové vlny po výbuchu se šturmovík s bílou číslicí 13 propadl a dostal se do vodorovného letu, ale Dračenko stačil registrovat, že se pořád stále více nechtěně odklání ze směru letu hlavní skupiny a letí naprosto opačným kursem. Sled dalších hrůzyplných okamžiků byl rychlý. Nový výbuch otřásl celým letounem, palubní deska byla rozbita, jako by ji někdo pilotovi přímo před jeho očima pobouchal kladivem. Šturmovík se každým okamžikem stával čím dál tím více neovladatelným. Výška letu se nezadržitelně zmenšovala. Přesně v ose jeho letu se rýsovaly pozice protiletadlových kanonů, kulometných hnízd a linie okopů, opletené klubky zátarasů z ostnatých drátů a dalších protipěchotních i protitankových zátarasů. Do pilotního prostoru pronikl žár z plamenů požáru vzniklého v motorové části. Před pilotovým okem se valil šedivý pálivý dým, kvůli němuž musel odsunout překryt kabiny, aby vůbec něco viděl. Dračenko ještě stačil vykřiknout směrem ke střelci-radistovi, aby se co možná nejpevněji držel. Stihl ještě zapnout automatický pěnový hasicí přístroj, jenž se nacházel v motorové části, a vypnout přívod paliva a zapalování. Současně v témže okamžiku se však již ozval ohlušující třeskot, při němž pilot nabyl dojmu, jako by se se svým letounem zabořil do neviditelné stěny. Obrovská síla jej vytrhla ze sedačky a prudce s ním udeřila o zem. Před očima mu mžikaly krvavé a temné kruhy, z nosu mu vytékala krev, a pak ztratil vědomí.

Dračenko pomalu začal vnímat své okolí, aniž by věděl, jak dlouho

takto bezmocně ležel na zemi. Jakoby v mlze uviděl kolem sebe postavy v šedo zelených uniformách a uslyšel jejich rozhovor, kterému naprosto nerozuměl. Jako první se k ležícímu pilotovi přiblížil vychrtlý důstojník bojové jednotky SS s blesky na límcích a lebkou na polní čepici. Rukou ukázal na Dračenka a lámanou ruštinou se jej začal dotazovat, zda byl pilotem bitevního šturmovíku. Ten stačil pouze polknout slanou krvavou slinu. Cítil prudkou bolest v celém těle. Ztěžka se postavil na "všechny čtyři" a jen zamítavě kroutil hlavou. Snažil se podvědomě nahmatat svou osobní pistoli, ale o tu společně i s opaskem při havárii Iljušinu musel přijít, nebo mu ji spíše už stačili vzít Němci, když byl v bezvědomí. Ruka německého důstojníka spočinula na velkém pouzdře jeho pistole, které měl pootevřeno na levém boku na opasku pod "Železným křížem", jenž měl připnutý na kapse blůzy. Dračenkovi se podařilo vzpřímit, ale zmohl se pouze na jediný krok a zase upadl. Bezvládně ležel na zemi a pociťoval obrovskou žízeň. Potřeboval alespoň jeden, jediný hlt. Několik rukou ho hrubě uchopilo a zatáhlo do přívěsného vozíku motocyklu, do něhož jej neohleduplně vhodily. Co se stalo s jeho střelcem-radistou, neměl pilot ani potuchy, ale bylo navýsost zřejmé, že takové štěstí jako on neměl.

TĚŽKÉ CHVÍLE V ZAJATECKÉM TÁBOŘE

Motocyklista vezl zajatého pilota obrovskou rychlostí neznámo kam a zdálo se, jako by schválně vyhledával všechny nerovnosti na polní cestě, jen aby zajatci, který se nemohl ani pohnout, způsoboval tímto "drcáním" další velké bolesti, což mu očividně podle grimas v jeho tváři dělalo radost. Tak dojeli až do zajateckého tábora v Poltavě, před jehož branou motocyklista polomrtvého pilota vytáhl z přívěsného vozíku, zatroubil na stráž, které sdělil několik slov, a v mračnech prachu zmizel. Dračenkovi bylo okamžitě přiděleno identifikační číslo 3706, které mu na kusu plátěného obdélníku nějaký zajatec přišil na blůzu jeho stejnokroje. Poté ho zavedli do temného dřevěného baráku, kde se táhl ze všech koutů odporný smrad. Vedle něj náhle někdo rusky promluvil, ale zajatý letec nikoho kolem sebe neviděl. Ohmatával se a zjistil, že má půlku hlavy omotanou obvazy, které si strhl, a pomalu začal vnímat své okolí. Postava ve světle zeleném oblečení položila vedle něj na židli malý kousek chleba. Byl ještě teplý a z jeho vůně se bezvládnému pilotovi udělalo špatně. Současně ale pociťoval i nesmírný hlad a teprve nyní se rozpomenul, že po příjezdu do tábora opět pozbyl vědomí a že dva dny neměl v ústech ani jediné sousto jídla. Desítky očí z ostatních postelí pozorovaly jeho marnou snahu jíst, až se někdo konečně odhodlal, připlazil se a začal ho krmit. Z očí bezmocného Dračenka vyhrkly slzy, jak silně si uvědomoval svoji bezmocnost a zoufalou situaci. Aby ho raději nikdo neviděl, otočil se na posteli ke stěně baráku.

Následujícího dne mu k snídani opět přinesli přiděl chleba, kterého však bylo o sto gramů více, než dávali ostatním zajatcům ruské národnosti. Na jeho nechápavý pohled mu dozorce odpověděl, že Ukrajinci budou na příkaz velitele tábora dostávat více než Rusové, a důrazně ho upozornil, aby jej nenapadlo se s někým o svůj přiděl dělit. Několik dnů ležel v dusném baráku, skrze jehož stěny bylo slyšet hlasy stráží, štěkot psů, sténání bitých zajatců a výstřely. Dračenka ostře bolela pravá strana hlavy a pálila ho pravá ruka, ve které mu zůstaly vězet drobné úlomky střepein.

Po krátkém zotavení byl společně s ostatními zapojen do prací, které spočívaly v tom, že jedna skupina zajatců kopala hluboké jámy a druhá je okamžitě po jejich vyhloubení zahrabávala. Tak tomu bylo od rána až do večera. Z důvodu úplné fyzické vyčerpanosti a na následky zranění, jež utrpěl při sestřelení, začal zajatý pilot trpět slepotou. Jednoho večera vešel do ubytovacího baráku důstojník SS a přikázal mu, aby ho následoval

k "registraci". Sděloval Dračenkovi, že už pro něj skončila špinavá práce. Tzv. "registrací" byla místnost se zakrytými okny dřevěného domku. Za stolem seděl holohlavý důstojník SS, podle jehož nárameníků Dračenko rozpoznal, že se jednalo o vysokou hodnost - plukovníka.⁹ Tento důstojník s "Železným křížem" a dalšími odznaky na kapsách blůzy jeho stejnokroje Dračenkovi ukázal na židli a pokynul mu, aby se posadil. Ostatním přikázal, aby odešli. V místnosti zůstal pouze důstojník, jenž Dračenka přivedl, a strážný, který na prsou v obrovských dlaních svíral samopal. Plukovník si sundal z očí brýle ve zlatém rámu a plynulou ruštinou začal k pilotovi hovořit. Během jeho pobytu v zajateckém táboře si o něm zjistili vše potřebné, mimo jiné jim byla známa skutečnost, že je pilotem bitevního pluku. Chtěli také zjistit další informace, které je zajímaly: kdo je jeho velitelem pluku, jakým množstvím letounů pluk disponuje, odkud jsou přiváženy nové zásoby na letiště a další podrobnosti o celkovém dění v Rudé armádě. Zajatec však stále mlčel a odmítal i nabídnutou cigaretu. Po chvíli před něj plukovník SS položil album a přikázal mu, aby si ho podrobně prohlédl. Byly v něm desítky fotografií důstojníků letectva Rudé armády. Dračenko spatřil snímky mnohých neznámých důstojníků, ale zároveň i fotografie velitele svého pluku - majora Lavriněnkova. Odpověděl, že to jsou nějací vyšší velitelé, které on, jako řadový pilot, vůbec nezná a nepřišel s nimi nikdy do styku, neboť bojoval teprve jen několik málo dnů.

Na výslechy byl zajatý letec odváděn opakovaně i několikrát denně. Vždy spatřil za stolem sedět stejného plukovníka SS, jenž se ho také často dotazoval na jeho osobní prosby. Dračenkovi bylo mnohokrát naznačeno, že o něm budou přemýšlet. V jakém smyslu, to však nemohl pochopit. V bezesných nocích v dřevěném baráku ho přepadaly tíživé myšlenky, drásající jeho rozjitřenou mysl. Jak měl ostatním vysvětlit, že se ocitl v německém zajateckém táboře? Nechá si vůbec někdo vysvětlit, že byl zajat, aniž by se tomu mohl vůbec nějak bránit? Vždyť byl zraněn, nemohl se ani pořádně pohnout, natož se sám zastřelit. Mohl spáchat sebevraždu i zde v táboře, kde to přece nebylo ani nijak složité - stačilo by při pochodu k pracím vyskočit z kolony zajatců a dát se na útěk, a v takových případech se vojáci SS za zajatce nehonili a vždy jejich poslední marný běh přerušili dávkou ze samopalu, která tyto zoufalé činy ukončila. Dračenko ale takový útěk nepokládal za vhodné řešení a doufal, že se z tohoto prokletého zajateckého tábora přece nějak někdy dostane. Ale jak? Nemohl se smířit s představou, že by v zajetí mohl setrvat třeba tři roky, jak tomu bylo u mnohých vojáků, kteří byli zajati na samotném začátku války, ještě v červnu 1941, ve svých osmnácti letech, jako naprostí nováčci, kteří byli nedávno povoláni do armády a nebyli ještě ani řádně vycvičeni a připraveni pro vojenské řemeslo, natož k tomu, aby se ocitli přímo ve válečném ohni, kde se celá jejich obrovská uskupení i s jejich veliteli po rychlém německém útoku ocitla v beznadějném obklíčení. Copak všichni mohli spáchat sebevraždu nebo se nechat dobrovolně zastřelit? Na druhé straně převládal strach ze Stalinových projevů, se kterými byli příslušníci Rudé armády seznamováni. Dračenko dobře znal jeho mínění o zajatcích, které hlavní velitel považoval za zbabělce a vlastizrádce! Jak se tedy s tím vším smířit a vyrovnat? Byly to opravdu tíživé otázky, na které si dvacetiletý pilot, který ještě nechtěl umřít, nedokázal sám odpovědět, ale současně se obával s někým o svoje pocity podělit.

Jeho časté výslechy totiž vyvolaly u mnohých zajatců podezření. Proč je k nim tak často odváděn a o čem s ním Němci pořád besedují? Někdo mu dokonce řekl, že se "zaprodal", což jej rozhněvalo natolik, že na celý barák vykřikl: "Ještě nevrobili takové peníze, za které by si mne koupili!" Neočekávaně byl přeložen do prostorného stanu, ve kterém byla jen

jedna postel s čistým prostěradlem, a dokonce i deka. Pod oknem stál stůl s ubrusem a na židli hromádka časopisů a novin. Vše bylo naprosto čisté. Na hlavě měl stále obvazy, které mu byly vyměňovány za nové. Mlčky a pravidelně se objevovali lékaři, kteří přinášeli léky a kontrolovali jeho zdravotní stav. Ze stanu odcházeli jako bílé přízraky. Až příliš Dračenka strašila tato neobvyklá péče. Na návštěvu k němu o berlich přikulhal z vedlejšího stanu s nohou v sádře zajatec, který se představil jako důstojník - tankista. V řeči naznačoval, že na návrat k vlastním jednotkám není ani pomyšlení, že tam ty vojáky, kteří se vrátili z německého zajetí, staví okamžitě ke zdi, nebo je maximálně, z pouhého milosrdenství, čekají trestní jednotky, v nichž také neexistuje velká šance na přežití. Od tohoto "souseda" se Dračenkovi podařilo zjistit, že se Němci snažili ze zajatých letců, na vlastní příkaz samotného Hitlera, vybrat sovětské letce do speciálních táborů, se záměrem bojově je nasadit pod "praporem ruského letectva" po boku Luftwaffe proti Rudé armádě. Teprve tato informace objasnila nebohému pilotovi, proč o něj bylo tak mimořádně pečováno - byl léčen jen lékaři, poskytovali mu slušné porce stravy, dokonce s přiděly vína. Neznámý zajatec mu líčil přednosti takové volby, která v podstatě znamenala přejít k Němcům, vyprávěl o tom, jak se mu bude líbit, když opět jako volný pilot usedne do nového letounu. To rozčílilo Dračenka natolik, že se vrhl na údajného tankistu, uchopil ho oběma rukama za pyžamo a chtěl jej udeřit. To se mu už nepodařilo, jelikož se mu hbitě vysmekl a vyběhl ze stanu tak rychle, že úplně zapomněl na svoje kulhání i na berle. Několik dnů po tomto incidentu nechali bitevního letce na pokoji. Na mysl se mu opět vkrádala otázka, co se s ním bude dít dál? Z těchto chmurných myšlenek jej vytrhl hlas, který se jej dotazoval, zda se již probudil. Vedle zajatého pilota stál štíhlý muž v brýlích, oblečený v bílém plášti. Za ním stál známý plukovník, ke kterému chodil na výslechy. Doktor Dračenka krátce vyšetřil a pak promluvil plukovník SS. Ten si přisedl na židli k posteli a předkládal mu nějaký dokument s tím, aby jej podepsal. Sliboval mu, že tímto zcela změní svůj další život. V předkládané listině se mimo jiné uvádělo, že mu bude garantována svoboda a přidělen nový bojový letoun. Kromě toho mu bude umožněno létat s nejlepšími piloty Luftwaffe a tak jako oni bude dostávat plat v říšských markách. Dračenko horečnatě přemýšlel, jakým způsobem by měl na tento návrh odpovědět. Nakonec se rozhodl pro stručnou odpověď - kategoricky oznámil, že nikdy nic podepisovat nebude. To plukovníka rozčílilo a v přívalu nadávek Dračenkovi sdělil, že si ho ještě vyzkouší a ukážou mu, jak se bude plazit po kolenou a prosit. Do stanu vběhli dva "sanitáři", kteří zajatce vyhodili z postele a hrubě jej vyvlekli ven. Celá skupina doprovázela vystrašeného Dračenka do sklepní místnosti zděného domku. Plukovník ho vybídl, aby si vzpomněl na svoje příbuzné a na nabídku, která mu byla učiněna a již vícekrát nebude opakována. I tentokrát letec odmítl, ale dostal ještě poslední ultimátum na rozmyšlenou, jímž byl čas do následujícího rána. Ještě v noci za ním přišel opět plukovník SS a mluvil s ním. Jako odpovědi se mu dostalo zarputilého mlčení. Dračenko se smířil se svým osudem. Plukovník řekl s posměchem směrem ke svému doprovodu, že ho přece ještě nedoléhli, tak aby to ihned napravili. K nic nechápajícímu zajatci přistoupili oba dva strážníci, kteří ho uchopili a vši silou udeřili zraněnou stranou hlavy o hrubou, špinavou cementovou stěnu podzemní cely, což mu způsobilo tak silnou bolest, že okamžitě ztratil vědomí. Dračenko trpěl vysokými horečkami a halucinacemi. Teprve neustálé vrzání dveří ho přivedlo k vědomí. Přes veškeré předešlé výhrůžky byl přece jen umístěn zpět, do velkého smradlavého baráku, kam se dostal poprvé po příchodu do lágru. Mezi přítomnými rozpoznal

svého známého z pilotního učiliště, jenž byl později v průběhu výcviku odeslán na přeškolení na americké dvoumotorové letouny - Douglasy DC-3. Z jeho vyprávění zjistil, že byl sestřelen v oblasti Poltavy a zajat. Každým dnem bylo Dračenkovi hůře a hůře. Bolesti pravé části hlavy se stále zintenzivňovaly. Jednoho rána byli vyhnáni všichni zajatci ven z baráků, stráž je seskupily do jednoho velkého houfu a po skupinách je začaly nahánět na korby přistavených nákladních automobilů. U zadní bočnice seděli dva strážníci, od kterých se během jízdy dozvěděli, že budou převezeni do zajateckého tábora, jenž se nacházel v Kremenčugu. Při přepravě se Dračenko společně s pilotem transportního DC-3 rozhodli, že se za všech okolností, stůj co stůj, společně pokusí o útěk. Využili momentu, kdy oba dva strážníci usnuli. Přiblížili se k nim a v jednom okamžiku je vši silou, kterou měli, udeřili do krku. Tím se jim podařilo, aniž by na sebe upoutali pozornost, je zlikvidovat. Nyní byla cesta ke svobodě volná. Vpředu i vzadu viděli další úzké paprsky světlometů automobilové kolony. Celkem pět převážených zajatců vylezlo z přeplněné korby postupně na bočnici, z ní seskákalo za jízdy na zem a zalehlo v příkopě vedle vozovky. Ostatní zůstali tiše uvnitř, aniž by svoje kolegy prozradili. Další automobily projely těsně kolem hlav běženců, ale nikdo je naštěstí nezpozoroval. Konečně se mohli vydat na útěk.

Uprchlíci odběhli co možná nejdále od cesty, a jakmile byli v dostatečné vzdálenosti od ní, rozdělili se na dvě skupiny. Dračenko spolu s pilotem transportního Douglasu a dalším vojákem, kterého znal pouze podle jeho křestního jména - Saša, utíkali, co jim síly stačily, orientující se podle hvězd, jasně zářících na nebi, směrem na východ. Dračenko cítil v hlavě pořád nesnesitelnou bolest, kterou se snažil překonat a nemyslet na ni. Také dalšímu z trojice - Sašovi - bylo velice špatně a jeho zdravotní stav se neustále zhoršoval, jak mu postupně ubývaly síly. Dokonce oba dva piloty žádal, aby jej nechali ležet a v útěku pokračovali bez něj. Nechtěl je brzdit a překážet jim. Ti však nechtěli svého kolegu opustit a střídavě jej nesli na zádech, dokud každému postačovaly síly. Pak si krátce odpočinuli, vystřídal se a pokračovali dál. Za světla odpočívali v keřích a v provizorních úkrytech. Z velké dálky k nim doléhala dělostřelecká palba a výbuchy granátů. Zoufalou trojici začal sužovat nesmírný hlad, a aby jej alespoň trochu zahnali, začali žvýkat trávu. Po nějakém čase se dostali k malé osadě, na jejímž okraji se zastavili a dlouhou dobu ji pozorovali. Z jednoho krajního domku vyšel ven stařík, jehož se rozhodli požádat o trochu jídla a vody. Ten jim řekl, aby na něj počkali, že jim jídlo za chvíli donese. Z domku zanedlouho vyšel, ale v přítomnosti dvou policistů z řad místního obyvatelstva, kteří se přidali k Němcům a v těchto funkcích jim sloužili. Překvapení uprchlíci se dali na útěk směrem k blízkému lesu, v jehož porostu hledali spásný úkryt před novým hrožícím nebezpečím. Při běhu za sebou slyšeli dusot bot, a dokonce i výstřely z pušek. Honička naštěstí dobře dopadla a pronásledovatele se jim podařilo setřást, neboť hlouběji do lesa se policistům nechtělo. V jámě po vybuchlé letecké bombě trojice zubožených lidských bytostí ulehla k odpočinku. Nikdo z nich už neměl síly k dalšímu pochodu. Zde je v noci náhodně našli sovětští vojáci hloubkového průzkumu, kteří šli do týlu protivníka "lovit jazyky". V okopech střeleckého útvaru, jehož vojáci zbídačelé zajatce našli, se dlouho nezdrželi. Byli trochu nakrmeni a po notném posílnění lihem ředěným s vodou přepraveni na polní letiště, které se nacházelo nedaleko od Krasnogradu. Zde byl mimo jiné dislokován i bitevní pluk Iljušinů Il-2 a Dračenko se zde setkal se známým z Tambovského leteckého učiliště - pilotem Nikolajem Petrovem. Ten za úsvitu se souhlasem svého velitele vzal Dračenka ve svém letounu přímo do Krasnogradu, kde se

nacházel pluk, ke kterému Dračenko náležel a u kterého byl také přivítán s nevídaným údivem všech. Oficiálně byl totiž již prohlášen za padlého.

Z vyprávění pilotů, kteří přežili, zjistil, jak dopadl onen osudný let, kdy byl sestřelen se svým prvním bojovým Iljušinem s bílým číslem 13 na kýlovce a s modrým vrtulovým kuzelem (toto zbarvení odlišovalo šturmoviky jeho pluku od ostatních, které byly pro rozlišení natřeny jinou kontrastní pastelovou barvou). Došlo k alarmujícímu sestřelení čtrnácti strojů z Lavriněnkovova pluku!

Tak tedy Dračenko ztratil v jednom boji víc jak čtvrtinu svých spolubojovníků i s jejich palubními střelci, mimo jiné i svého. Přišel o svůj šturmovík, na který byl tak pyšný a který nechtěl vyměnit za nic na světě. Třináctka, jak vysvětloval ostatním, mu měla přinést štěstí a nedal na ni dopustit. Smál se ostatním, kteří mu říkali, že by s takto označeným letadlem nelétali a raději by se ho snažili vyměnit za jiné. Přesvědčoval je, že na žádné pověry s tímto číslem spojované nevěří a naopak - dokonce je i vyvrátí. Faktem ovšem zůstalo, že jeho další Iljušiny, se kterými létal později, již touto číslicí "dekorovány" nebyly.

Druhého dne byl Dračenko převezen do blízké nemocnice. Jeho zdravotní stav si nutně vyžadoval hospitalizaci a bylo rozhodnuto o jeho další léčbě ve vojenské nemocnici v Moskvě, kam byl přepraven spolu s dalšími raněnými transportním sanitním letadlem, které přistálo na známém moskevském letišti Vnukovo.

POBYT VNEMOCNICI

Dračenko byl umístěn do Institutu traumatologie a ortopedie, jenž se nacházel v moskevské části Sokolniki. Nekonečně dlouhé nemocniční dny, kdy jedna operace následovala druhou, se začaly nepříjemně táhnout. V probdělých nocích přemýšlel o tom, co s ním bude dál, jak bude dále žít jako invalida. Uvažoval, jak se uplatní pouze s jedním okem, když druhé nebylo možno zachránit a bylo nutno přistoupit k jeho vyoperování. Hrozil se toho, že v takovém stavu ho nevezmou ani k pěchotě. Nechtěl v žádném případě skončit u nějaké nezajímavé práce v týlu. Hloubal o tom, jak by se mohl alespoň dostat ke svému útvaru, u kterého létal, byť v jakékoliv funkci pozemního personálu. Věděl již o existenci pilota Alexeje Meresjeva a o jeho soupeření s lékaři ve snaze dostat se k letectvu, ale Dračenkův případ byl naprosto jiný. Měl pouze jedno oko! Tato myšlenka mu nedávala chvilky pokoje. Vždyť pro pilota jsou obě oči nezbytné, snad více než dokonalé protézy nohou. Jak by mohl létat a orientovat se pouze s jedním okem?

Zraněný nos mu spravil profesor Raul a oko mu vyoperoval profesor Sverdlov. Všechny lékařské operace byly ukončeny a více se v jeho případě dělat nedalo. Oko, poraněné při havárii letounu, muselo být odstraněno. Zachránit se dalo možná ještě v zajateckém táboře, ale esesáci dobře věděli, co svým krutým zacházením způsobí. Oko nejprve léčili, ale když zjistili, že jejich snahy v přemlouvání zajatce, aby se přidal na jejich stranu, jsou marné, znovu ho poranili. Náraz hlavy o špinavou a drsnou betonovou stěnu cely, po němž oko okamžitě zachvátila infekce, znamenal definitivní tečku v jeho možné záchraně.

Lékaři dále odstranili slzné vázky a připravili dokonalou oční protézu, která byla zhotovena tak, že ani samotný Dračenko při pohledu do zrcadla nezaregistroval nějaký výrazný rozdíl mezi zdravým a umělým okem. Jen měl trochu více spuštěno víčko. Po dvou měsících intenzivního léčení, těsně před propuštěním z nemocničního ošetřování, zašel za profesorem Sverdlovem. Dozvěděl se od něho, že mu bylo další létání, jak předpokládal, zakázáno. Nešťastný letec, tak jak mnohokrát předtím, přesvědčoval profesora, že je úplně zdravý a na létání si zcela troufá i s jedním okem. Ohrazoval se tím, že nemá žádné problémy s viděním. Lékař ale na letcovy argumenty vždy pouze striktně odcitoval vědecké zprávy profesora A. V. Viščiněvského, který

uváděl, že letec při přistávacím manévru s jedním okem nemůže správně odhadnout vzdálenost, jaká mu ještě zbývá k přistávací dráze. Ztrácí při tom tzv. hloubkové vidění. Takový měl být zákon fyziky, ale současně i medicíny. Profesor byl neoblomný a na svém odborném stanovisku trval. Dračenko ho požádal, aby mu bylo v nemocnici alespoň vystaveno potvrzení o tom, že bude odeslán k leteckému útvaru pouze k dalšímu výkonu vojenské služby. Profesorovi opětovně sliboval, že by se rád stal alespoň pozemním mechanikem nebo získal jinou leteckou odbornost, jen aby se mohl vrátit ke svému útvaru, což pro něj v životě znamenalo vše. Profesor sdělil nekompromisně pilotovi, že jeho jakákoliv letecká kariéra již skončila a na tomto svém tvrzení nehodlá nic změnit. Dračenko přesto Sverdlovovi znovu vyprávěl o svých útrapách, které prodělal v zajateckém táboře, a snažil se ho všemožně přimět, aby změnil své rozhodnutí. Byl odhodlán profesora dokonce prosit na kolenu.

Do místnosti najednou vstoupil nějaký neznámý silnější muž v bílém plášti, jenž jejich rozhovor přerušil a profesora se otázel, o čem se zde hovoří. Ten bezeslova ukázal příchozímu pilotův chorobopis. Neznámý muž se Dračenko vyptával na jeho příběh, a hlavně se zajímal, jakým způsobem přišel o oko. Pilot opět opakoval svůj příběh a byl odhodlán jej opakovat pořád dokola, jen aby se mu někoho podařilo přesvědčit o svém možném návratu k letectvu. Jakmile své vyprávění skončil, byl neznámým vyzván, aby na chvíli opustil místnost. Pochopil, že v těchto chvílích se rozhodne o jeho dalším osudu. Naslouchal přes dveře rozhovoru zastánců dvou různých názorů. Po jeho skončení ho šedovlasý muž ještě jednou prohlédl, ukázal na profesora Sverdlova, požádal jej, aby vyřkl poslední ortel, a pak odešel. Profesor Sverdlov vzal do ruky nějaký formulář, pozorně si ho prohlížel, dokonce i proti světlu, pak vzal do ruky plnicí pero a s rozmachem začal psát. Po skončení psaní si text znovu pozorně přečetl a uchopil jej do pravé ruky, ze které mu listinu nedočkávatý Dračenko vytrhl, a aniž by četl, co obsahovala, profesorovi děkoval.

Letec pochopil, že mu byla dána možnost vrátit se k leteckému útvaru, a že neoblomného Sverdlova přesvědčil ředitel jeho institutu, jímž byl onen neznámý lékař, s nímž profesor vedl debatu, která rozhodla o dalším Dračenkově osudu, a nepřímo mu tak vlastně umožnila zapsat se do dějin válečného letectví. Na rozloučenou vzrušenému nedočkavci profesor ještě mezi dveřmi stačil podat ruku a připomenout, aby ho ani ve snu nenapadlo přiblížit se k jakémukoliv letounu, byť na krok. Opět se vyplatila Dračenkova houževnatost a vytrvalost, tentokrát v přemlouvání univerzitních profesorů, až se mu podařilo prosadit svoji prosbu. To, že by se mohl jednooký Dračenko ještě někdy dostat k létání a že by ještě někdy v životě usedl do pilotní kabiny bojového letounu za řídicí páku, jej při odchodu z nemocnice ani nenapadlo. Stačilo mu, že se vracel "ke svým". O tom, že vše bude zcela jinak, neměl v tuto chvíli ani ponětí.

NÁVRAT K JEDNOTCE

Po vyřízení všech formalit odjel Dračenko z Moskvy do Poltavy, kde se na vlakovém nádraží otázel prvního vojáka s označením příslušnosti k letectvu, kde by měl hledat místní letiště, a jakmile mu byla vysvětlena cesta, okamžitě tam spěchal. Vytoužené místo brzy našel a ihned se mu naskytl pohled na jeden odstavený Iljušin Il-2 typ 3, který si toužebně prohlížel. V Poltavě se totiž nacházely letecké opravovny, v nichž se prováděly rozsáhlejší opravárenské práce, jež nebylo možno v podmínkách polních letišť uskutečňovat. Při svém rozjímání najednou za sebou uslyšel povědomý hlas, který na něj křičel: "Co tam okouníš?" Křiklounem byl mechanik Sviridov. Byl to první známý z jeho bitevního leteckého pluku, se kterým se po nemocničním pobytu mladšíj lejténant Ivan Dračenko setkal. Při společném hovoru

nemocniční návratilec svěřil mechanikovi své obavy, že asi zapomněl létat. Nato se ho Sviridov zeptal, jestli by se o tom raději nechtěl osobně přesvědčit. Iljušin, jenž stál odstavený na letištní ploše, byl totiž právě připraven k letu. Stačilo do něj pouze usednout a vyzkoušet si ho. Pln obav a strachu Dračenko pomalu usedl do pilotní kabiny za řídicí páku. Několik minut zůstal nehybně sedět a hlavou se mu honily všechny úkony, které bylo nutno provést při přípravě letounu ke startu a následném letu. Ze strnulosti se po chvíli vzpamatoval, volně položil ruku na spouštěč motoru, mimoděk se podíval na promoklou letištní plochu a zamyslel se nad tím, jak by mohl asi provést přistání. Dračenko na další pokyn mechanika zapojil také radiostanici a požádal řídicího letů o povolení startu. Vysvětloval, že je nutné provést zálet letounu po jeho celkové opravě a výměně motoru. Z řídicího stanoviště mu bylo povoleno provedení třech okruhů kolem letiště a bylo stanoveno, aby po každém okruhu vždy přistál a teprve poté znovu provedl další start. Touto vzniklou situací a rychle se odvíjejícím sledem událostí byl jednooký pilot naprosto zaskočen. Jak už to v životě bývá, shodou okolností a za pomoci náhody se vlastně bezprostředně po propuštění z nemocničního léčení vrátil zpět k létání, aniž by s tím vůbec počítal a dopředu si ho plánoval.

Pomalu se rozjížděl po letištní ploše. Po levé straně sice viděl dozadu ubíhající stojánku s těžkými bombardéry, ale napravo pouhou temnou oponu. Po provedení okruhu šel na své první přistání. Při něm se rozhodl později vysunout vztlačové klapky, čímž "změkčil" vlastní dosednutí Il-2 na letištní plochu, na úkor zvýšené rychlosti. Přistání se mu podařilo provést bez komplikací. Dračenko znovu přidal plyn a rozjel se na druhý start. Tentokrát již cítil radost z vlastního letu, ale jeho nervy přece jen "hrály" napětím, až byl naprosto celý zpocený. Všechna tři přistání byla úspěšná a po posledním dosednutí zaroloval k odstavné stojánce, kde vypnul motor, odsunul překryt kabiny a naprosto ochromený posledními dojmy zůstal sedět v kabině.

Mechanik k němu rychle přiběhl a s obavami v hlase se ptal, co se stalo. Proč Dračenko doposud setrval v letounu? Vylezl na křídlo a ze druhé strany se k pilotově kabině vydrápal také hlavní inženýr pluku Kosarev. Ten Dračenko vyzval, aby provedl přelet na letiště k jejich pluku. Přítomnost pilota se mu právě hodila.

Mechanik i hlavní inženýr se bez dalšího otálení usadili v nepohodlném stanovišti střelce-radisty, aniž by měli ponětí, co se odehrávalo v mysli pilota. Samozřejmě neměli potuchy, že ten měl létání zakázáno. Kdyby věděli o jeho zranění, asi by se pro tento let jen tak snadno nerozhodli. Vyčerpaný pilot byl tak nechtěně přinucen k dalšímu letu, v jehož průběhu začalo drobně mrholit. Ze samého napětí se Dračenkovi začaly třást ruce. I čtvrté přistání v jednom dnu, po předešlé dlouhé odmlce v jeho letové činnosti a pouze s jedním okem, se mu opět podařilo provést bez komplikací na výtečnou. Konečně si mohl vysílený pilot vydechnout.

Na kraji vzletové dráhy, vedle nákladního automobilu ZISu-5 stál náčelník štábu pluku Spaščanskij se signální pistolí v ruce, který Dračenko na polním letišti bitevního pluku jako první uvítal. Právě se z průzkumného letu vracela dvojice Iljušinů s piloty Kirtokem a Naumyčem a vzápětí následovaly další stisky rukou se starými kamarády. Nikdo nemohl Dračenkovu návratu uvěřit. Ten se ihned hlásil novému veliteli pluku, kterým se v jeho nepřítomnosti stal major Makarenko. Ten si pečlivě přečetl doklady, kterými byl návratilec vybaven, krátce jej přivítal a popřál mu dosažení mnoha úspěchů, aniž by zaregistroval cokoliv podezřelého nebo nápadného. Ani nikdo z těch, co pilota vítali, si ničeho zvláštního nevšiml. Dračenko však cítil potřebu se někomu svěřit a v příhodné chvíli o této okolnosti pohovořil se

svým přítelem Nikolajem Kirtokem, kterého přesvědčil, že musí znovu bojovat, a požádal ho, aby byl přidělen do zvěna, kterému Kirtok velel. Ten mu nechtěl zprvu vůbec uvěřit a Dračenko ho přesvědčil teprve tehdy, až mu ukázal vytažené precizní umělé oko z oční jamky. Kirtok byl nakloněn přítelově snaze opět bojově létat a prosadil u velitele pluku, aby Dračenko po jeho pobytu v nemocnici mohl přezkoušet z pilotních znalostí a dovedností. Opakoval s Dračenkem prvky pilotáže, které simulovaly letecké souboje. Dva šturmovíky se za sebou honily jako stíhačky. Jednooký letec skutečně přesvědčil svého přítele o svých schopnostech létat a přislíbil mu, že ostatním sám později o svém problému řekne.

Příslušníci pluku na polním letišti u Polmirovky žili v nevelkých dřevěných domcích, jejichž okna byla zatlučena překližkou. Na hřebících po stěnách visely pilotní kukly, letecké brašny s mapami, letecké bundy a jejich další výstrojní součástky. Při vzájemných rozhovorech s ostatními piloty nabyl Dračenko určitého podezření, že někteří piloti tuší, že má něco s okem, ale na nic se jej neptali. Pouze lejtěnant Puškin přišel za jednookým letcem a řekl mu, že pochopil, s jakým problémem se Dračenko potýká. Varoval ho, že se mu bude velice obtížně létat, a radil mu, aby šel do leteckého učiliště, kde se létá a je také zajímavá práce. Rovněž ho upozornil, že jakmile se některý ze střelců-radistů dozví o jeho problému, tak s ním odmítne létat. Mimo jiné palubních střelců měl pluk opět nedostatek.

Bitevní letectvo se svými Iljušiny Il-2 se vůbec potýkalo s neustálým nedostatkem střelců-radistů, jejichž ztráty sedminásobně převyšovaly ztráty pilotů. Dračenko pocítil, jak jej po těchto slovech polil horký pot. Sám věděl, že létání nebude lehké, ale na svém stanovisku nechtěl nic změnit.

Druhého dne k němu přišel střelec-radista Arkadij Kirilec, který mu navrhl, aby jej vzal do své osádky, že by s ním rád chtěl létat. Jednookému pilotovi se chtělo tohoto střelce radostí až obejmout, ale v poslední chvíli se ovládl a sdělil mu, že o jeho žádosti promluví s velitelem pluku. Od tohoto okamžiku se vzájemně spojily další osudy těchto dvou vojáků. Za nějakou dobu Dračenko zjistil, že jeho rozhovor s Puškinem náhodně zaslechl i Kirilec, který však měl také svoje vlastní tajemství. Před povoláním do armády u něj byla zjištěna tuberkulóza. Léčil se, ale na začátku války, ve svých osmnácti letech, se přihlásil do armády a ukončil kursy palubních střelců. V červnu 1943 byl ve vzdušném souboji zraněn poprvé, brzy nato prodělal zranění další. Bylo mu doporučeno přearažení k pozemnímu personálu, ale to rezolutně odmítl a létal dále.

Od následujícího dne začal Dračenko létat samostatně. O jeho problému s okem v tu dobu věděl pouze náčelník štábu major Spaščanskij, kterého velitel zvěna, lejtěnant Kirtok, přesvědčil, aby Dračenko zařadil do bitevních letů, dále velitel

1. eskadrilji, lejtěnant Puškin, a zmíněný střelec-radista. Velitelem 2. eskadrilji, v níž Dračenko létal, byl kapitan Děvjaťarov, jenž byl známý jako mistr při vedení skupinových útoků, ale ten nic netušil.

Mladší lejtěnant Dračenko již uskutečnil několik dalších samostatných letů a každým dnem se Iljušin v jeho rukou stával více poslušnějším. Zpočátku jej při přistávání, pokud to bylo možné, ze země naváděl za pomoci praporek Kirtok. Každý z přihlížejících to chápal tak, že jde o zdokonalování techniky pilotáže letce, který se vrátil z nemocnice a snažil se nabýt svou ztracenou sebedůvěru.

Na frontě byl protivník zatlačován směrem na západ a osádky bitevních pluků létaly plnit své bojové úkoly do míst, kde právě probíhaly ostré pozemní boje. Zkušenější piloti létali na průzkumné lety a právě takovou důvěrou byl poctěn i Ivan Dračenko. Na svůj první průzkum letěl ve dvojici. Druhým vedoucím

pilotem byl mladší lejtěnant Alechnovič. Ve vodorovném letu kolem železniční trasy, jež směřovala k Umani, osádky obou strojů znenadání na kolejišti spatřily dva odkryté železniční vozy, které byly obloženy pytlí s pískem. Na prolétající letouny byla zahájena palba z protiletadlových čtyřhlavňových 20mm kanonů, kterými byl jeden z vozů vybaven. Piloti zpozorněli a sledovali, co se dělo na trati. Po chvíli zjistili, že němečtí vojáci řezali kolejové pražce. Používali k tomu speciální zařízení, umístěné na otevřeném vagonu, jež bylo označeno přezdívkou "šorpion". Dvojice Il-2 provedla zatáčku a přešla do piké, směrem na toto neobvyklé zařízení, které naprosto dokonale ničilo železniční kolejiště. Téměř ve stejném okamžiku zahájili oba piloti palbu z palubních kanonů a kulometů. Do všech stran se rozletěly úlomky a ozubená kola ze zasažených vagonů. Cíl se podařilo naprosto vyřadit z činnosti hned při prvním útoku. Pro jistotu však útok ještě zopakovali a až poté pokračovali v dalším průzkumném letu. S takovým zařízením, které bylo vzácným jevem, se letci setkávali jen ojediněle. Proto se tedy rozhodli pro jistotu svůj nálet zopakovat a "škorpióna" dokonale zlikvidovat. Stroje právě nabraly výšku, když střelec-radista z Alechnovičova Il-2, seržant Dimitrij Agarkov, spatřil, jak se k nim přibližují protivníkovi stíhači, v těsné blízkosti železniční stanice Ševčenkovo. Zrak pilotů se obrátily nahoru, kde zaregistrovaly větší skupinu prolétajících Bf 109, od které se oddělila šestice "messerů". Oba dva bitevní letouny okamžitě provedly obrát ve směru svého letiště a snažily se nabrat maximální rychlost. Střelec-radista Kirilec již začal pálit ze svého kulometu na první z útočících Messerschmittů. Ten prudce uhnul před přesně mířenou palbou vzhůru. Jiná trasa kanonové dávky však proletěla nad kabinou jejich Iljušinu. Dračenko instinktivně zatáhl hlavu mezi ramena. I taková drobnost mohla někdy zachránit letcův život. První útok skupiny německých stíhaček se ukázal neúspěšný. Oba dva střelci-radisté současně pokračovali v obranné palbě a jeden "messenger" se jim podařilo zasáhnout. Ten se po jejich kulometných dávkách v plamenech zřítil k zemi. Síly na obou stranách však nebyly rovnocenné. Nebezpečně se zadýmilo i z letounu Alechnoviče a Dračenko stačil ještě upozorovat, jak se k zemi snášely dva vrcholíky padáků. Alespoň, že se jim podařilo včas vyskočit. Celou situaci naštěstí zachránil přilet stíhačů s hvězdami na trupech. Ti ochránili osamocené šturmovik před dalšími útoky Messerschmittů. Dračenko kroužil se svým letounem nad místem, kam dopadli oba dva členové osádky sestřeleného Il-2. Jakmile zjistil, že je v tomto místě rovný terén, rozhodl se k okamžitému přistání, aby svoje spolubojovníky zachránil. Letoun se při dojezdu bořil do bahnitého povrchu a v poslední chvíli pilot zamezil jeho převrácení. Alechnovič i se svým střelcem běželi jako o závod k letounu, do kterého se museli nějakým způsobem vtěsnat, jestli chtěli, aby se z místa, které bylo obsazeno protivníkovými jednotkami, vůbec dostali a zachránili si vlastní kůži. Mnoho času na rozmyšlenou neměli, a tak každý z jedné strany naskočil na křídla vedle kabiny a pevně se chytil rámu. Dračenko spatřil v dálce před sebou skupinu přibíhajících německých vojáků a uslyšel i ojedinělé suché výstřely z jejich ručních zbraní, jež naštěstí míjely ve velké vzdálenosti lákavý cíl. Pilot posunul plynovou páku vpřed a motor se rozburácel maximálním výkonem. Letoun se s potížemi pohnul vpřed, ale nakonec se přece jen rozjel po blátivém, mazlavém povrchu. Konečně se podařilo stroj po delším rozjezdu, jak bývalo obvyklé, "odlepit" od země. Il-2 se čtyřčlennou osádkou se ocitl ve vzduchu a letěl nalézt spásu na vlastní letiště. Přistání se podařilo uskutečnit, aniž by došlo k jakékoliv kolizi. Samozřejmě si nikdo tuto neobvyklou podívanou nenechal ujít, takže na letištní ploše přihlížely s napětím desítky diváků, mezi nimiž

byla i záchranná skupina a sanitní vůz s lékařským personálem, kteří naštěstí tentokrát neměli žádnou práci.

ROK 1944

Příchod nového roku 1944 přivítal Ivan Dračenko stále ještě v hodnosti mladší lejténant. Všechny lety byly v té době prováděny za krajně nepříznivých klimatických podmínek. Osádky se mnohdy vracely zpět, aniž by dosáhly vytyčeného cíle. Při jednom z průzkumných letů se Dračenkovi na trase letu podařilo vyhledat všechny kontrolní body vyznačené na jeho letecké mapě, kterou měl neustále rozprostřenu na kolenou. U Umani téměř do jednoho takového kontrolního bodu vletěl. Byl jím nevysoký cihlový komín, který kupodivu doposud stál. Stávalo se, že bitevní letouny nedolétaly ke svým cílům rovněž proto, že se při letu pokrývaly nebezpečnou, celistvou tenkou vrstvou ledu.

Pluk byl přemístěn na další letiště, na něž zpočátku odletěl jen předsunutý sled, aby zjistil způsobilost nového místa pro přilet ostatních letounů. Velitelem této skupiny byl určen kapitan Nikolenko. V okolí nového letiště donedávna probíhaly pozemní boje. Absolutně nebylo v možnostech předsunuté skupiny, aby se jí alespoň částečně podařilo odstranit některé škody. Letištní prostor i s jeho přilehlým okolím byl ustupujícím nepřítelem zaminován, přistávací a vzletová dráha byla přeorána minami, dělostřeleckými granáty a leteckými bombami. Všude kolem, kam spočinul zrak, byla zničená pozemní technika. Dva z mechaniků zahynuli, jelikož našlápli na skrytou minu na letištní ploše. Podobné případy nebyly vůbec ojedinělé. Stávaly se dokonce i na letištích, ze kterých již byla po několik dnů vedena soustavná bojová činnost. Tak například při práci na Il-2 seskočil z křídla zbrojář staršina Ivan Bělov přímo na protipěchotní minu, která mu utrhla nohu. Ke ztrátám bitevního pluku na lidských životech nedocházelo tedy pouze ve vzduchu.

Dne 24. ledna 1944 byla zahájena ševčenskovo-korsuňská útočná operace 2. a 1. ukrajinského frontu, v jejímž průběhu se protivník snažil dostat svá vojska z obklíčení. V čele s velitelem eskadrilji kapitanom Děvjaťarovem letěla sestava šesti Iljušinů Il-2 typ 3 do kotle, ve kterém se nacházely obklíčené německé pozemní jednotky. Skupina, do které byl zařazen se svým strojem i Dračenko, letěla do oblasti vesnice Kapustino, nacházející se jihozápadně od města Špoly. Úkol z předletové přípravy zněl: "Najít a zničit tankové jednotky SS divize Totenkopf, provádět opakované útoky až do přiletu další skupiny bitevních letounů, zastavit tanky, které se budou snažit přispěchat na pomoc obklíčeným vojskům!" Letová sestava Iljušinů letěla v malé výšce, protože byla hustá mlha a osádky měly obavy, že se jim na zemi protivníka nepodaří vůbec ani vyhledat.

Přibližně tři kilometry od Kapustina byla na letovou sestavu zahájena protiletadlová palba a při pohledu na zem spatřily osádky letounů ve sněhu vyjeté stopy po pásových vozidlech a vzápětí kolonu ocelových "krabic". Bitevní letouny přešly do útoku a při neustále se měnící výšce letu prováděly odhoz kumulativních bomb na cíle. Z jednoho Tigera I, na něž provedl Dračenko nálet, se po bombovém zásahu PTABů odvalila jeho věž s kanonem. Zřejmě uvnitř tanku došlo k výbuchu munice, ale dolní podvozková část se "hrmula" neustále kupředu. Z dalších hořících tanků vyskakovali v černých kombinézách tankisté, mezi kterými zavládl zmatek a panika. Kapitan Děvjaťarov vyvedl svou skupinu z boje, až když na místo přiletěla nová šestice Il-2 pod vedením lejténanta Puškina. Následnou sestavu šesti šturmoviků pak vedl velitel 3. eskadrilji - starší lejténant Ivan Golčín. Ta letěla na pomoc v nouzi se ocitnuvším pěšákům, kteří sváděli nelítostný pozemní boj a bránili se opakovaným protiútokům nepřítele, jenž se snažil ze všech sil probít z pevného sevření. Tato skupina letounů startovala již za absolutně nevýhodných povětrnostních podmínek. Aby bylo vůbec možno start uskutečnit, museli vzletovou

a přistávací dráhu vyznačovat technici a příslušníci letištního personálu svými postavami, aby se podle nich mohli letci alespoň trochu zorientovat a nevychýlit se ze směru vzletu. Vrtulové listy se doslova obalovaly ledem, jednomu stroji začal vynechávat motor a jeho pilot se musel okamžitě vrátit zpět.

Nepřítel vůbec neočekával, že by za takového počasí mohlo vzlétnout nějaké letadlo, a proto jeho tanky jely dokonce v nerozvinuté sestavě. O to bylo snadnější pro piloty Il-2 cíle zasahovat. Letová skupina se rozdělila na dvě části - první zaútočila na čelo a druhá na konec tankové kolony. Jednotlivé tanky se snažily vyjet do stran, ze zóny leteckého útoku, který byl proveden celkem ve čtyřech vlnách. Poslední bitvy útočné operace proběhly 17. února 1944, kdy došlo k závěrečnému boji a úplné likvidaci obklíčených protivníkových jednotek.

Mnoho pilotů a střelců-radistů bylo tehdy navrženo na vyznamenání. Mezi nimi byl i mladší lejténant Ivan Dračenko, jenž byl vyznamenán Řádem rudého praporu. Velitel eskadrilji kapitan Děvjaťarov obdržel medaili - Zlatou hvězdu hrdiny SSSR. Bitevní pluk Iljušinů se již nacházel na polním letišti na území Moldávie. Osádky se svými stroji přistály nedaleko města Bělcy u vesnice Lunga. Do tohoto místa se přemístilo také celé velitelství bitevní letecké divize. Osádky začaly provádět průzkumné lety, útoky na týlová postavení protivníka, fotografování jednotlivých nepřátelských postavení a objektů, ale také létaly na tzv. "volný lov". Zvláštní význam tehdy mělo spojení železničních tratí - Kišiněv a Jasy.

Na průzkumný let odstartoval vedoucí dvojice Il-2 mladší lejténant Dračenko společně se šturmovíkem, který pilotoval mladší lejténant Anatolij Kobzev. Jako stíhací doprovod s nimi letěla šestice Jaků-1, kterou vedl Alexandr Šokurov. Po průletu nad železničním uzlem průzkumné stroje snížily výšku letu a v témže okamžiku se ozvala protiletadlová palba. To již osádky Iljušinů zaregistrovaly přítomnost dvou nákladních železničních souprav a zahájily přímo z vodorovného letu útok. Provedly odhoz bomb, které však minuly cíl a vybuchly vedle železniční trati, aniž by způsobily sebemenší škody. Bitevní letouny proletěly těsně nad střechami vagonů a vrátily se zpět k lákavému cíli. Tentokrát odpálily salvu všech "eresů", aby zejména zasáhly lokomotivy. Výbuchy jejich kotlů ze sebe vyvalily oblaka páry. Začaly také hořet některé cisternové vagony, z kterých se oheň přenášel na ostatní. Vojáci na zemi hledali spásný úkryt v křoví náspu trati. Dvojice vzdušných útočníků nabrala výšku a osádky spatřily, že i doprovodné stíhačky ve vodorovném letu zahájily střelbu na nádraží a jeho okolí ze svých palubních zbraní. Tím definitivně zničily to, co se jejich bitevním kolegům nepodařilo zasáhnout.

Po přistání si oba dva piloty k sobě zavolal velitel divize polkovník Ščundrikov, u kterého na podlaze ležela velká podrobná letecká mapa, na níž byl červeně vyznačen směr na Kišiněv, Jasy a další. S velitelem divize byl v místnosti ještě jeden neznámý důstojník, který jim byl představen později. Jednalo se o známého válečného spisovatele Valentina Katajeva. Velitel divize piloty vyzval, aby mu podrobně vylíčili celou situaci a oznámili, co všechno na zemi stačili zpozorovat. Zajímal se také o pohyb na silnicích, který byl však v tomto období velmi ojedinělým.

VZNIK 8. GARDOVÉ BITEVNÍ

LETECKÉ DIVIZE

Na letišti panovala slavnostní nálada. Velitel bitevního leteckého sboru geněral-lejténant aviacii Vasilij Gergijevič Rjazanov předával nově reorganizovanému bitevnímu leteckému pluku gardovou bojovou zástavu. Aktu se účastnil i samotný velitel frontu maršal tankových vojsk Ivan Stěpanovič Koněv, kterého mnozí příslušníci pluku viděli vůbec poprvé. Původní velitel bitevního leteckého pluku major Lavriněnkov při předání poklekl

na jedno koleno a políbil cíp zástavy, načež se ozvalo předem nacvičované ohlušující zvolání "hurá". Pluk, ve kterém létal mladší lejténant Dračenko, byl následkem provedených reorganizací přejmenován, a navíc mu byl udělen za úspěšnou bojovou činnost čestný název "Kyjevský". Celý jeho oficiální název tedy zněl 140. Kijevskij GŠAP (Kijevskij gvardějskij šturmovoj aviacionnyj polk), jenž byl společně se 141. GŠAP, 142. GŠAP a později i s 143. GŠAP začleněn do stavu 8. GŠAD (gvardějskaja šturmovaja aviacionnaja divizija), která byla v přímé podřízenosti 1. GŠAK (gvardějskij šturmovoj aviacionnyj korpus), jemuž byl udělen čestný název "Kirovogradský".

1. Kirovogradskij GŠAK měl nadále svého původního velitele - gvardii genérál-lejténanta aviacii V. G. Rjazanova. Sbor se skládal ze tří bitevních leteckých divizí a po doplnění disponoval celkem 375 bitevními Iljušiny Il-2 typ 3, což představovalo ohromnou vojenskou sílu. V průběhu války se stavy letounů bitevního sboru měnily a někdy dosáhly počtu 250 letuschopných strojů jednoho typu.

Gvardii lejténant Kruglov a gvardii mladší lejténant Dračenko byli dozorcím vyzváni, aby se dostavili k veliteli pluku, kde obdrželi rozkaz provést fotografování pravého břehu řeky Serety. Vedoucím dvojice byl určen Dračenko. Průzkumným letounům byla jako stíhací doprovod přidělena šestice Jaků-1 pod vedením kapitána Luganského, který jako doprovodný stíhač s bitevním plukem "létajících tanků" létal již od Charkova.

Dvojice bitevních letounů provedla zadaný úkol a vyfotografovala obranné pozice protivníka v oblasti Jasy, Chuši a města Roman a následně směřovala k západnímu břehu řeky Serety, kde bylo nutné úkoly průzkumného letu dokončit. Najednou se neočekávaně dole objevila čtveřice Fw 190. Dračenko uslyšel ve sluchátkách nervózní hlas střelce-radisty Kirilce, který mu oznamoval, že nad nimi spatřil skupinu dvanácti "messerů". Pilot tomu nemohl ani uvěřit, a proto se raději znovu dotázal svého střelce, zda se náhodou nezmýlil. Ten však bohužel viděl velmi dobře. Situace nebyla záviděníhodná. Stíhačky Bf 109 vstoupily do souboje se stíhacím doprovodem Luganského. Tím naprosto zabránily doprovodu chránit Il-2 a ty se tak staly cíli pro piloty Focke-Wulfů Fw 190, kteří již také provedli útočný manévř, ale zatím svou kořist pouze pozorovali. Jednalo se o typickou taktiku stíhačů Luftwaffe - jedna skupina "zaměšnávala" doprovodné letouny bitevních Iljušinů, od kterých je zcela oddělila, a následně je druhá protivníková skupina, již zcela osamocené, napadla. Za takové nepředvídané situace dvojice Il-2 za "doprovodu" nepřátelských stíhaček přece jen kupodivu dokončila požadované fotografování. Výškoměr na Dračenkově palubní desce ukazoval 600 metrů. Bylo nutné provést cokoliv, jen aby se průzkumným letounům podařilo uniknout. "Messery" rozehnaly stíhací doprovod Luganského a zaútočily na Iljušiny. Focke-Wulfy zůstávaly i nadále v ústraní. Kulometná dávka proletěla křídlem Dračenkova stroje.

Střelec-radista krátkými dávkami střílel po útočnicích a radostně vykřikl, že se mu podařilo jednomu z "messerů" "přidělat" černý ohon. Dračenko však kromě toho také uslyšel, jak Kirilec dlouze kašlal. Zasažený Bf 109 přepadl po křídle a celý obklopen plameny se řítil k zemi.

Dvojici Il-2 se podařilo přelétnout frontovou linií, jenže v téže momentu stroj Kruglova zasáhla dlouhá dávka z 20mm protiletadlového kanonu. Trup šturmovíku pohltily jazyky vzniklého požáru a začaly odpočítávat poslední okamžiky jeho bezvládného pádu. Tento výjev přinutil Dračenko stroj přitlačit ještě více k zemi. Poškozený motor jeho Iljušinu několikrát zakašlal, což nasvědčovalo dalším nepříjemnostem. Křídla vlála potřhanými cáry od nesčetných průstřelů. Život osádky a osud letounu visel na vlásku. Naštěstí dotírající Messerschmitty zůstaly vzadu, ale tato radost se ukázala být předčasnou. Na Il-2

zaútočily Fw 190. Dračenko stroj přitlačil téměř k samotným vrcholům stromů. Kolem něj se přehnaly útočící stíhačky a kolem šturmovíku se do země zavrtaly střely z jejich palubních zbraní, které zvedly oblaka prachu. "Fokery" 11 nabraly výšku, aby útok zopakovaly. Dračenko jen v duchu pomyslel na to, jestli mají dostatek munice. Svého nepříjemného pronásledování se jen tak lehce nevzdají. Il-2 právě prolétal kolem zvonice vesnického kostela, když Fw 190 zaútočily znovu. Dračenko hledal spásu v blízkosti budovy zmíněného kostela, vedle jehož věže kroužil, aby tím znesnadnil manévrování stíhačů a zkomplikoval jim jejich palbu. Dávky z "fokerů" začaly být řidší a spořivější. Zjevně jim přece jen docházela munice.

Do Belců se Dračenkův Iljušin plížil vzduchem, kymácel se ze strany na stranu a padal "nosem" k zemi. Také ručička ukazatele palivoměru se nebezpečně přibližovala k červené rysce. Řídící páka pilotovi doslova vyskakovala z rukou a ten měl spoustu práce, aby ji vůbec udržel v jedné poloze. Letec si naprosto nemohl uvědomit, jak dlouho s neovladatelným a poškozeným letounem letěl. Zdálo se mu, že velice dlouho, a divil se, že vůbec palivové čerpadlo vysávalo z nádrží poslední zbytky paliva a motor pracoval. Jak bylo vůbec možné, že letoun "táhly" prostřílené vrtulové listy? Naprosto zpocený pilot vypnul zapalování a uzavřel přívod paliva. Iljušin se začal propadat k letištní ploše. Bez vysunutého podvozku svým břichem zoral přistávací dráhu, až se konečně zastavil. V kabině zůstal Dračenko sedět naprosto zcepenělý a zbavený veškerých sil, neschopen jakéhokoliv dalšího pohybu. Nohy měl opálené od horkého vzduchu, jenž proudil z motoru do pilotního prostoru. Letoun byl zcela zničen, ale štěstím bylo, že v pořádku zůstaly fotokamery. Mechanik letounu Pavel Zlotov si pozorně prohlížel každý detail svěřeného Il-2 a smutně si pobroukával slova známé písně příslušníků bitevních leteckých pluků: "Žil na světě starý Il, na průzkum on chodil." Mechanik Lychvar zase jen kroutil hlavou, jak bylo možné s takovým poškozeným Iljušinem vůbec letět, a jako každý opravdový mechanik projevil i tentokrát nespokojenost s tím, že došlo k tak rozsáhlým poškozením a škodám.

Na letištní ploše se objevil gvardii kapitan Rybalčenko, který vykonával funkci náčelníka operativního oddělení štábu pluku. Osádky letounů se s ním vždy po přistání dostávaly do bezprostředního kontaktu a podávaly mu hlášení. Z podrážděných pilotů a střelců-radistů se snažil "vymáčkávat" všechno, co viděli. Častou reakcí byla odpověď, aby si letěl svoje informace shánět sám. Rybalčenko byl ohleduplný a dobře věděl, co asi při letech museli piloti a jejich střelci-radisté podstoupit a prožít, aby údaje získali. Mechanik Lychvar neustále prohlížel letoun a snažil se spočítat trhliny, které byly po celém povrchu Iljušinu. Dračenko podal hlášení o výsledku průzkumu veliteli pluku, který jemu i Kirilcovi poděkoval. Oznámil také sestřelení Kruglova a jeho hrůzostrašný pád a náraz o zem, po kterém následoval zničující výbuch.

Situace na frontě se stávala každým dnem těžší a složitější. Bylo to pochopitelné. Čím více se přibližovala hranice Německa, tím byl odpor protivníka silnější a urputnější. 140. GŠAP letěl na další bojový úkol. První skupinu bitevních letounů vedl nově ustanovený velitel 1. eskadry gvardii major Děvjaťarov. Ten měl na místě střelce-radisty náčelníka spojení pluku, kterým byl gvardii starší lejténant Kakejev, neboť pluk opět pocítoval nedostatek střelců-radistů, jenž musel být nějak řešen. Proto se často letů zúčastňovali i jiní příslušníci pluku, kteří nepatřili přímo do letových osádek. Děvjaťarov vedl skupinu k cílům, jimiž byly tentokrát jednotlivé tanky a postavení dělostřeleckých baterií. Série shozených zápalných bomb oslnila na krátkou dobu zraky obsluh nepřátelských protiletadlových postavení, ty se ale za okamžik vzpamatovaly a začaly vést přesně cílenou a

soustředěnou palbu na formaci Iljušinů. Jeden granát větší ráže vybuchl těsně vedle stroje vedoucího skupiny. Po této explozi se jeho stroj začal převracet z křídla na křídlo. Plamen výbuchu udeřil i do ocasních ploch letounu pilota Satareva, který se od svého střelce-radisty gvardii seržanta Griněva dozvěděl, že jejich stroji schází kus pravé stabilizační plochy a výškového kormidla. Po útoku na tanky začaly šturmovíky "pročesávat" hloubku obrany protivníka až do vypotřebování veškeré munice. Letová sestava se vracela zpět s "vítězstvím", kterého nebylo dosaženo lehce. Ještě nad vlastním územím před vyhledáním cílů musel pro vážnou poruchu na padáku opustit svůj stroj gvardii mladší lejténant Sterlikov společně se svým střelcem. Pilotovi Satarevovi se podařilo dotáhnout letoun až na vlastní letiště a tam přistát. Jeho Il-2 vypadal jako maketa terče, na kterém se cvičili v palbě úspěšní střelci. V tomto boji byl vážně zraněn náčelník spojení Kakejev. Střepina z granátu se mu dostala do bércevé kosti. Z jeho stanoviště jej s těžší vytáhl palubní technik Brodskij a za pomoci zdravotníků ho uložil na nosítka. Byl okamžitě převezen do nemocnice, kde se ze svého zranění léčil celého půl roku.

Skupina pilotů, mezi kterými byl i Dračenko, odletěla dvoumotorovým transportním Lisunovem Li-2 do výrobního závodu Il-2 v Kujbyševě a zde přímo z výrobní haly převzala nové Iljušiny, se kterými odletěla zpět na své frontové letiště. To se již nacházelo blízko polského města Čenstochová.

V květnu 1944 neměl nikdo z bitevního pluku téměř volnou chvíli.

Zkušební letci létali na "volný lov", kdy ve výšce tisíc metrů přelétali frontovou linii a ve vodorovném letu těsně u země se pak pohybovali nad územím, ve kterém působil protivník. Zde vyhledávali a ničili vlakové soupravy, po silnicích jedoucí automobily, motocyklisty, pátrali po nepřátelských štábech, uzlech telefonického spojení a letištích. Každým okamžikem se však mohli setkat s nepřátelskými stíhači. Dračenko provedl se svým střelcem-radistou Kirilem dva takové lety. Jejich kořist nebyla velká. Vypálili pouze několik dávek po projíždějících vozidlech a na louce "prohnali" několik po obědě odpočívajících pěšáků. Mezi lety měla osádka krátké volno, kdy ve spěchu snědla vrchovatý talíř "boršče", který měl však s borščem pouze společný název, jinak neměl žádnou chuť, a už opět měl následovat další start. U letounu se nacházel gvardii starší seržant Arkadij Kirilec, jenž se skloněnou hlavou trhavě kašlal, až se mu na tváři vyrazily temné skvrny. Dračenko se ho dotázal, co mu je, ale střelec mu jen odpověděl, aby jej raději zastřelil, že už pro další let nemá sílu. Žádal alespoň o krátký odpočinek. Dračenko si uvědomil, že jestliže Kirilec bude pokračovat v letové činnosti, zdravotně se zhroutí. Vždyť se měl léčit ze skrývané choroby.

V takovém nasazení těžko vydržel všechny útrapy naprosto zdravý jedinec, natož pak nemocný, který potřeboval nutně nemocniční péči. Kirilec naléhal, že na odpočinek potřebuje pouze jeden den a pak bude zase v pořádku. Dračenko ho vyzval, aby si šel odpočinout, a přikázal volnému střelci-radistovi gvardii seržantu Savinovi, aby ho nahradil. Ani samotnému Dračenkovi nebylo dobře, mrazilo ho v zádech, cloumal s ním nervový třes, po celém těle cítil těžkost a z únavy mu jektaly zuby. Teprve až za letu přišel k sobě a pocítil příliv nových sil. Mírně vzadu, po pravé straně následoval stroj gvardii lejténanta Pavla Baranova. V oblasti Jasy dvojice Il-2 zaútočila na postavení protivnickovy pěchoty v zákopech a po vypotřebování veškeré munice nabrala kurs na domovské letiště.

Ve vzduchu byl klid až do chvíle, kdy Dračenkovi Savin bez obav oznámil, že z oblak vyletěly čtyři "lavočky". Z větší dálky nebylo snadné od sebe rozeznat protivnickovy Focke-Wulfy Fw 190 a vlastní Lavočkiny La-5. Na první pohled byly oba dva stíhací letouny podobné. Naneštěstí se v této chvíli však Savin zmýlil.

Jednalo se o obávané "fokery", které již také zahájily palbu. Dračenko ještě stačil okřiknout střelce: "Tady máš ty svoje lavočky, jenže s kříži!" "Zleva dvě dvojice fokerů!" Na bezprostředně hrozící nebezpečí upozorňoval opožděně i Baranov. Šturmoviky se snažily nalézt úkryt v oblacích, do kterých se jim již nepodařilo vletět, a tak přešly do střemhlavého letu s protivníkovými stíhači v patách. Zezadu Dračenko něco udeřilo a na podlahu v kabině se sypala skleněná tříšť. Letounem to doslova zahřmělo a trhlo. Pilot přepnul tlačítko interkomu a dotazoval se střelce-radisty, co se stalo? Mikrofony však mlčely. Ve sluchátkách se ozýval jen šum. Letec si pomyslel, že Savin byl pravděpodobně zraněn. Ve vodorovném letu se mu podařilo pronásledovatelům uniknout a přistát na vlastním letišti, kde si po dosednutí a zarolování ke stojánce okamžitě strhl ze zpocených rukou kožené rukavice, narychlo rozepnul upínací popruhy a seskočil na levou část centroplánu. Při pohledu na stanoviště střelce ho zamrazilo. Gvardii seržant Savin byl opletený roztrhanými kusy padáku, neměl hlavu a jeho ruce stále křečovitě držely kulomet. Dračenkovi se z tohoto pohledu až zastavil dech. Sebral poslední zbytky sil, odklopil prostřílený a zakrvavený překryt střelcovy kabiny a začal nebohého Savina vytahovat. Přes veškerou snahu však sám nemohl nic udělat. Teprve za pomoci mechaniků se bezvládné tělo podařilo vyprostit ven a uložit na vrchlík padáku. Zbrojírky ze strachu před tímto pohledem raději utekly pryč. Dračenko si uvědomil, že v jejich řadách již nejsou letci Burakov a Kolisňakov. Padli také střelci-radisté Dorajev, Grišečkin a Barannikov, jenž měl na svém kontě pět sestřelených nepřátelských stíhačů.

Večer v jídelně Dračenko vypil svůj přiděl vodky, ale lépe mu v žádném případě nebylo. Sedl si ke stolu vedle stíhacího pilota Luganského a vyprávěl mu, co se přihodilo. V návalu zlosti mu také připomněl případ, kdy skupina stíhačů právě pod vedením Luganského byla natolik zaujata leteckým soubojem se skupinou nepřátelských stíhačů, že ponechala doprovázenou skupinu napospas svému osudu, takže se osádka bitevních Il-2 musely samy bránit další vlně útočících stíhačů. Velitel sboru Rjazanov na shromážděných stíhacích letců nejednou připomínal, že ze sestřelení Il-2, které bylo způsobeno protiletadlovými zbraněmi nepřítele, nebude vyvozovat žádné důsledky, ale zato když dojde k sestřelení bitevního šturmovíku protivníkovými stíhači, bude to považovat za nesplnění rozkazu vydaného stíhacím pilotům, kteří byli určováni do stíhacích doprovodů svých bitevních kolegů. Luganskij se hájil a ospravedlňoval tím, že i jeho situace byla natolik složitá, že se sám s obrovskými problémy vrátil na letiště. Oba dva piloti se tehdy tvrdě pohádali a nadlouho se rozešli s nenávistí jeden k druhému. Ve vzpomínaném letu, jenž se stal předmětem roztržky, stíhači doprovodu bitevní eskadry sestřelili šest nepřátelských Bf 109, ale sami také ztratili pět vlastních Jaků.

Zanedlouho byl gvardii mladší lejténant Ivan Dračenko vyznamenán Řádem slávy III. stupně. Ve zdůvodnění návrhu na udělení řádu bylo uvedeno: "Za zničení dvou železničních souprav, získání cenných informací z průzkumných letů o postaveních nepřátelských pozemních jednotek a za sestřelení nepřátelského stíhače."

Byl konec měsíce května 1944. Dvě osádky šturmovíků se nasnídaly, aby poté vykonaly průzkumný let. Dračenko si již zvykl na to, že lety prováděl za jakéhokoliv počasí. Průzračný kruh rotující třílísté vrtule prosekával vzduch. Do stran pojíždějícího letounu se rozeběhli mechanici a nasměrovali jej do osy vzletové dráhy. Od silného větru vrtulových listů si museli přidržovat na hlavách své "pilotky" (polní čepice). Iljušiny zvedaly oblaka prachu. Na "čísle" startoval Dračenko současně s Alechnovičem. Let průzkumných strojů byl provázen stíhači, v čele s velitelem skupiny, jímž byl tentokrát gvardii lejténant N. Bykasov ze 156.

GIAP. Jeho dvě skupiny Jaků-1 letěly od sebe odděleny ve větší výšce, jedna vepředu a druhá vzadu za šturmoviky, jež měly jednoznačně stanovenou splnit svůj průzkumný let. Aby se snížilo riziko zásahů od zbraní protivnickových protiletadlových baterií, zvýšila dvojice Il-2 rychlost letu a průběžně měnila výšku, současně s letovým kursem. Po celou dobu letu mělo být udržováno rádiové spojení s vlastním velitelským stanovištěm. Letci zahájili fotografování pravého břehu řeky Serety v blízkosti města Roman, kde byla objevena protivníková polní letiště, na jejichž plochách se nacházelo velké množství letecké techniky bez jakéhokoliv maskování. U mnohých strojů viděli, jak se otáčejí vrtulové kužele a z výfukových trubic se valí kouř od spuštěných motorů. Desítky nepřátelských bitevních Junkersů Ju 87 se připravovaly ke svému startu. Velitelské stanoviště okamžitě reagovalo na rádiovou zprávu, kterou podaly průzkumné Iljušiny, a ihned vyslalo do označených míst skupinu Il-2 pod vedením Ivana Golčina. Zastihnout protivnickovy letouny na letištích se útočné skupině však již nepodařilo. Všechny stroje stihly včas odstartovat. "Štuky" letěly ve skupinách současně za zadního a bočního doprovodu Bf 109. Podle rozkazu velitele sboru byl zahájen útok na letící formace Luftwaffe.

Dračenko se v takové situaci ocitl poprvé. V éteru bylo slyšet dvojjazyčné překlíkování pilotů a na různých vlnových frekvencích pak rozkazy a povely. Dvě skupiny čelně proti sobě střídající letounů se vzájemně proluly. Již bylo vidět, jak několik Ju 87 jako hořící pochodně padá k zemi, následovány ohony plamenů a dýmu. Na pozadí špinavých oblak bylo možno spatřit první vrchlíky padáků, pod nimiž se houpali ti, kterým se podařilo včas opustit zasažené stroje. Dvě "štuky" sestřelili také piloti ze skupiny, kterou vedl gvardii starší lejténant Golčin. Čelní útok byl proveden na druhou vlnu protivnickových Junkersů. Z této formace bylo záhy sestřeleno šest Ju 87, a tak také tato skupina se byla donucena zbavit svého nákladu bomb, aniž by ho mohla dopravit ke svému cíli. Po úspěšném vzdušném souboji zaútočily Il-2 na pozemní cíle protivníka, přičemž se jim podařilo zničit čtyři nákladní automobily a zapálit tři tanky. Golčin sestřelil jeden Bf 109 a jeden Ju 87, gvardii lejténant Pavlov sestřelil dva Ju 87, piloti Černyj, Kostrikin a Michajlov zničili po jednom Ju 87. Jeden Bf 109 sestřelil střelec-radista gvardii seržant Čudanov. Skupina Il-2 kupodivu nepřišla ani o jediný vlastní letoun. Kromě toho další doprovodná skupina stíhačů, kterou vedl gvardii lejténant Popov, sestřelila šest protivnickových letounů. Později se zjistilo, že celá skupina Luftwaffe, již bylo zabráněno v jejím náletu, čítala celkem 115 letounů.

I když Iljušiny Il-2 měly své poslání jako bitevní letouny, mohly se s nimi zkušené piloti úspěšně utkávat i s protivnickovými stíhači. Z těchto soubojů často vycházely vítězně, samozřejmě i díky svému střeleckému stanovišti, které krylo jejich zadní polosféru. Zejména úspěšně zasahovaly proti transportním trojmotorovým Junkersům Ju 52, ale i bitevním Ju 87. Samotní piloti sice považovali Il-2 za těžkopádnější a hůře ovladatelný stroj, který je kvůli pancéřování a větší hmotnosti méně obratný, ale dobře vycvičení piloti byli se svými "létajícími tanky" schopni provádět i prvky vyšší pilotáže. Bylo k nim však zapotřebí vynaložit více fyzických sil než u stíhacích letounů. Oproti nim měl Il-2 nesmírnou výhodu v odolnosti proti zásahům, dokonce i z 20mm kanonů. Byl stabilnější při startu a při přistání, třeba i s oběma prostřelenými koly hlavního podvozku, kdy přihlízejícím pak předváděl svůj zajímavý "valčík". Mezi piloty VVS KA panovaly různé nepsané pověry, mezi něž například patřily i tyto: "Jestliže se budeš loučit se svými přáteli před startem - nevrátíš se!" "Neber s sebou na palubu jakékoli rodinné fotografie nebo fotografie svých přátel!" "Do stroje, který byl poškozen, neusedej!" "Před letem se nehol!"

Kdyby se měl pilot držet těchto všemožných pověr, tak by asi vůbec nemohl vzlétnout. Dračenko takovým pověrám nevěnoval naprosto žádnou pozornost, ani té, která uváděla, že třicátý bojový let je letem osudným. Naopak dokázal, že třicátka byla rovněž šťastné číslo. K číslu 13 se Dračenko ve svých vzpomínkách již raději nevracel a nebylo "žádoucí" mu jej vůbec připomínat. Dva šturmovíky, Dračenkův a Alechnovičův, nabíraly výšku při kursu na jihozápad. Jejich úkolem bylo vyhledat přepraviště přes řeku Seret. To se dvojici průzkumných letounů také bez velkých obtíží podařilo. Vlastní přepraviště obklopovala silná protiletadlová obrana, v jejíž palbě se oba stroje ocitly. Iljušiny provedly úspěšný odhoz svého nákladu bomb, po jejichž explozích bylo vidět žlutě zpěněnou říční hladinu s plavajícími úlomky pontonových částí přepraviště. Najednou oba piloti spatřili, jak po řece plují velkou rychlostí dva obrněné čluny, které za sebou zanechávají bílé zčeřenou vodní stopu. Dvojice pilotů se na tak přitažlivý cíl rozhodla zaútočit. Ve střemhlavém letu provedli odpálení reaktivních "eresů", ale ty rychle se pohybující cíle minuly. V ohbí řeky provedly Il-2 obrat a zahájily opakovaní útoku. Plavidla se snažila dostat pod ochranu pobřežních protiletadlových baterií. Šturmovíky po nich zahájily palbu z kanonů a kulometů. Nad velkými čluny vyletěly fontány vody. Znovu se v překřížení Dračenkova zaměřovače objevil bok prvního obrněného člunu. Alechnovič útočil na druhý. Obě dvě potápějící se plavidla se podařilo letcům ještě vyfotografovat a poté se raději okamžitě ukryli do mraků a vrátili se na vlastní polní letiště.

Uběhly tři dny a na potopené obrněné čluny oba piloti již v podstatě zapomněli, tím spíš, že vychloubat se vlastně nebylo čím. Plavidla se jim sice nakonec podařilo potopit, ale až po zdoluhavých, šestkrát opakovaných útocích. Tak jak tomu často bývalo, ozval se výkřik dozorčího, jenž oznamoval, aby se Dračenko společně s Alechnovičem dostavili k veliteli pluku. Náčelník štábu gvardii major Spaščanskij se začal obou pilotů vyptávat, čeho se dopustili. Nic netušící dvojice se dostavila do zemljanky, kde za prostorným stolem seděl velitel pluku. Po chvíli nervózního očekávání se piloti dozvěděli, že ona dvě pancéřovaná plavidla, která napadli, byly německé velitelské čluny a podle vyjádření pozemního průzkumu se na jejich palubách v průběhu leteckého útoku bitevních Iljušinů nacházeli vysocí němečtí štábní důstojníci, mezi nimiž byla i skupina generálů. Na břeh se jich ve zdraví dostala jen hrstka. Většina zahynula na lodích nebo se utopila. Za tento čin byl Alechnovič vyznamenán Řádem rudé hvězdy a Dračenko Řádem slávy II. stupně. Tak se tedy Dračenkův symbolický třicátý let navzdory pověrám stal úspěšným. Samozřejmě třiceti dokončených bojových letů se málokterý bitevní pilot ve zdraví dožil, takže i tento fakt znamenal úspěch. Byl již začátek června 1944. Do dřevěného baráku, ve kterém bydleli piloti, se dostavila spojka ze štábu s rozkazem, aby se všichni letci okamžitě dostavili do štábu velitele pluku. Tam jim na rozložené mapě bylo ukázáno místo, vyznačené zeleným kruhem. Zde se protivníkovým vojskům podařilo prolomit obranu Rudé armády a její pozemní jednotky zatlačit zpět na východ. Pěchota se ocitla ve velmi svízelné situaci a potřebovala okamžitě poskytnout náležitou podporu ze vzduchu, aby nedošlo k ještě většímu zhoršení i tak nepříznivé situace.

Osádky Il-2 poté okamžitě zaujaly svá místa v letounech, které bývaly vždy připraveny k okamžitému startu. Jeden šturmovík za druhým se na svých mohutných podvozcích začaly pohupovat ze strany na stranu při pojíždění na vzletovou dráhu. Skupiny Il-2 vedl tentokrát gvardii starší lejtěnant Nikolaj Kirtok. Jak se dalo očekávat, v oblasti určeného cíle působilo silné protivníkově protiletadlové dělostřelectvo. Děla pálila stále hustěji, granáty vybuchovaly v těsné blízkosti letících Il-2. Ze

svých kabin piloti spatřili, jak protivníkovy tanky prolomily obranu Rudé armády a bez obtíží postupovaly dále proti téměř bezbranné pěchotě. V éteru zazněl povel vedoucího Kirtoka, aby útoky byly prováděny samostatně jednotlivými stroji a z různých směrů. Osádky tanků zaregistrovaly nebezpečí, které jim hrozilo ze vzduchu, a proto se začaly rozjíždět do stran, kde vyhledávaly úkryty v terénních nerovnostech. Dračenko provedl několik útoků a v momentu, kdy vylétal z poslední zteče, spatřil přes otevřené boční okénko Iljušin pilota Černova, jenž se nepravdělně propadal a zase nabíral výšku. Zjevně byl zasažen protiletadlovou palbou. Horší bylo, že na něj ještě zaútočily dva Bf 109. Na pomoc mu se svým Il-2 přispěchal pilot Markušin a palba tohoto pilota a jeho střelce-radisty byla naštěstí natolik účinná, že se oběma šturmovíkům podařilo včas uniknout. Při letu zpět bylo vidět, s jakými obtížemi udržoval Černov svůj Iljušin ve vzduchu. Dokonce jej Markušin musel navádět, aby vůbec zachovával potřebný kurs. Před letištěm se začal poškozený šturmovík postupně propadat a ztrácet výšku. V posledních chvílích zabránil Černov hrožícímu nárazu o zem tím, že stroj vyrovnal a dojížděl po povrchu přistávací dráhy. Jakmile zastavil, přiběhli k němu okamžitě mechanici. Poté co odsunuli zakrvácený překryt kabiny, už jen zjistili, že letec i jeho střelec jsou mrtví. I takové bývaly návraty "létajících tanků". Na pohřbu osádky se sešel celý pluk.

V červenci 1944 byl kompletní 1. GŠAK z Moldávie přemístěn na polní letiště, které se nacházelo ve směru nové ofenzivy pozemních vojsk, jejímž cílem byl Lvov. Na polní letiště, kde se nacházel 140. GŠAP, přelétli i stíhači ze slavné 9. GIAD (gvardějskaja istrebitě3/4naja aviacionnaja divizija), jíž velel legendární Alexandr Ivanovič Pokryškin. Jeho piloti létali na strojích dodaných z USA na základě půjčky o pronájmu tzv. "Land--Lease", kterými byly proslulé Bell P-39 Airacobry. Mezi piloty VVS měly tyto stroje krátkou přezdívku "kobry". Proti vojskům Rudé armády stálo uskupení nepřátelských jednotek pod označením "Nordukraine" (Severní Ukrajina). Její příslušníci se naučili výhodně využívat místních terénních podmínek a vytvořili silnou obranu, především z měst Lvov, Przemysl, Rava-Ruskaja a Sokal. Z tohoto důvodu byly doplňovány i stávající počty jednotek Rudé armády, zejména v místech bezprostředního kontaktu s protivníkem. Ve dne, a hlavně pak v noci přijížděly k frontové linii stále další tankové útvary. Jednotky 2. VA (vozdušnoj armii) zdvojnásobily své síly, takže disponovaly více než 3000 letouny všech druhů.

Lvovsko-sandoměřská útočná operace vojsk Rudé armády začala v časných ranních hodinách 13. července 1944. Do bojových operací byl 140. GŠAP nasazen v čele s novým velitelem, jímž se stal gvardii major Dmitrij Akimovič Nestěrenko, vyznamenaný Zlatou hvězdou hrdiny SSSR. Svoji leteckou kariéru začínal jako instruktor v Oděské vojenské letecké škole, kde se později stal velitelem zvěna. Na frontu se dostal k bitevnímu pluku a pod jeho vedením měly skupiny minimální ztráty. Byl znám svou rozvahou při organizování každého bojového úkolu, vybíral pečlivě trasy letů, a pokud to situace dovolovala, vedl je v nejvýhodnějších výškách nad lesními masivy, bažinami a jezírky. Maximálně se vyhýbal místům, kde se předpokládalo rozmístění protivníkových protiletadlových baterií. Předletovou přípravu prováděl podrobně a do posledního bodu. Letiště, kde se pluk právě nacházel, bylo silně frekventované. Prakticky neustále vzlétaly skupiny šturmovíků do míst, kde pozemní vojska pronikala do obrany nepřítele. Svými zálohami z jihu provedli Němci velmi nebezpečný protiútok v oblasti města Zoločeva.

Právě sem byl vyslán Dračenko, jako vedoucí dvojice průzkumných letounů, jež měly stanovenou zjistit konkrétní situaci, která panovala na pozemním bojišti. Jednooký pilot usedl do kabiny

svého stroje, podle zažitého zvyku se opřel o pancéřovou desku a spustil motor, jenž okamžitě naskočil. Mechanik Lychvar odstranil zpod kol hlavního podvozku zajišťovací klíny. Během několika vteřin se dvojice Il-2 ocitla ve vzduchu, kde se k nim přidalo doprovodné zvěno stíhacích Jaků. Dračenko si pozorně prohlížel terén, na kterém spatřil protivníkovy tanky. Některé jely v bojových sestavách, jiné postupovaly vpřed v kolonách společně s nákladními automobily, cisternovými vozy a polními kuchyněmi. V pilotech se ozvala podvědomá "chuť" na toto seskupení techniky zaútočit. To však měli přísně zakázáno. Rozkaz zněl, provést pouze průzkumný let. Navíc bylo podezřelé, že doposud mlčela protiletadlová obrana. Takový klid vždy varoval před nebezpečím jiného původu. Poklidný let ve výšce 1500 metrů přerušilo ve směru od jihozápadu několik bodů, které se objevily na nebi. Po chvíli již nebylo pochyb, že se jedná o obávané Bf 109. V éteru zazněl hlas vedoucího pilota stíhacího doprovodu Pavlova, jenž průzkumným letcům radil, aby přešli okamžitě do vodorovného letu a nad zemí letěli neprodleně zpět. Osm Bf 109 se rozdělilo na dvě skupiny. Snažily se oddělit stíhací doprovod od Il-2 a na ty pak zaútočit. Stíhací vlastního doprovodu zahájili palbu na pronásledovatele šturmovíků. Piloti Luftwaffe však dostali Jaky do svého sevření, a tak museli přijmout boj o svou vlastní záchranu. Než se tomu tak stalo, podařilo se však stíhacímu doprovodu splnit svoje poslání - odpoutat pronásledovatele od šturmovíků. Oba dva piloti v kabinách svých Il-2 okamžitě využili tohoto momentu a ve vodorovném letu těsně nad zemí pokračovali ve svém úniku se snahou dostat se co nejrychleji na domovské letiště. Dračenko se stačil ještě ohlédnout, což mu umožnilo spatřit, v jaké nezáviděníhodné situaci se ocitly stroje stíhacího doprovodu. Vzdušný boj se částečně přenesl i nad území, na kterém byly pozemní jednotky Rudé armády. Za těchto okolností se Dračenko rozhodl i přes přísný zákaz "pomoci" stíhačům. Provedl prudký obrat, po jehož dokončení zaregistroval, že v jeho těsné blízkosti prolétal jeden z Bf 109. Jednooký pilot nemusel ani nijak přesně zaměřovat. Jen pevně zmáčkl tlačítka spouští palubních zbraní. Ohromná salva směřovala přímo do trupu a křídel Bf 109. Po zásahu se Messerschmitt převrátil, zadýmilo se z něj a takto smrtelně zasažený se zřítíl k zemi. Poskytnutá pomoc stíhačům byla tedy nezanedbatelná.

Do oblasti probíhající ofenzivy kolem Zoločeva letěly opakovaně skupiny střemhlavých bombardérů Petljakovů Pe-2, stíhacích Jaků-1 a Iljušinů Il-2. Nebe doslova hřmělo ohlušujícím rachotem leteckých motorů.

Šestici Il-2 vedl gvardii kapitan Nikolaj Andrejevič Jevsjukov, jemuž jako prvnímu v pluku byla udělena Zlatá hvězda hrdiny SSSR. Se svou skupinou uskutečnil útok na skupinu tanků a samohybných děl. Při prvním náletu byl proveden odhoz bomb a při opakovaném útoku byla již na cíle vedena střelba z palubních braní. Na východním břehu řeky Západního Bugu se podařilo dostat z obklíčení velkému množství protivnickových jednotek, mezi kterými byli i příslušníci pěší divize SS "Galizien". Osádky 8. GŠAD dostaly za úkol zlikvidovat co nejrychleji uskupení nepřítele v oblasti malého města Brody. Kromě bomb byly na protivníkovy vojáky shazovány i "papírové bomby" - letáky, ve kterých byli němečtí vojáci vyzýváni k tomu, aby se vzdali. Jen v oblasti brodského kotle letci 2. VA shodili v noci na 19. července kolem 100 000 takových letáků. Začal boj o dobytí Lvova, který byl jedním ze strategických bodů obrany protivníka k přístupovým trasám do jižního Polska. Jeho udržení přikládal nepřítel velký význam. Bitevní lety zde byly prováděny s nasazením velkého množství letounů. Hlavně v noci pak nedopřály nepřátelským vojákům chvilku oddechu lehké dvouplošníky - Polikarpovy Po-2, se kterými létaly ženské osádky 46. GNBAP (gvardějskij nočnoj bombardirovočnyj aviacionnyj polk). Zvláště

pmátným se stal 29. červenec, kdy osádky 8. GŠAD dostaly úkol zaútočit na pozice nepřítele na západním břehu Visly. Několikrát se ve vzduchu objevily protivníkovy stíhací letouny, ale ty se snažily bojovému střetnutí vyhnout, protože bitevní sestavy Il-2 měly velmi silný stíhací doprovod. Při druhém letu uvedeného dne bylo již prováděno zajišťování přepravy pozemních vojsk přes řeku na její západní břeh. Útok na řeku Vislu byl tak prudký, že se na její hladině nacházela plavidla ustupujícího nepřítele současně s útočícími vojáky Rudé armády.

Na začátku měsíce srpna přeletěly pluky 8. GŠAD na letiště do blízkosti polského města Rzeszówa, ležícího nedaleko od Krakova, do kterého vedla nepoškozená železniční trať. Z východu a jihu město chránila přehrada - Wislok. Po nutných opravách poškozeného letiště zahájila divize brzy vlastní bojovou činnost. Při jedné z předletových příprav velitel pluku přikázal, aby si piloti na mapě označili město Duklu, jež se nacházelo na rozhraní Polska a Československa. Nedaleko tohoto města bylo pozemním průzkumem zjištěno přesné rozmístění protivníkovy štábu tankového sboru a rozkaz pro piloty, kteří se měli zúčastnit akce na jeho zničení, zněl: "Splnit za každou cenu!" Osádky věděly, že úkol tentokrát nebude snadný.

Skupinu určenou k provedení akce vedl letovod pluku gvardii major Gorobinskij. Jako stíhací doprovod s ním letěla šestice Jaků-I, vedená pilotem Pavlovem. Nebe kolem letící sestavy se najednou rozešlo výbuchy. Vypadalo to, jako by kolem letounů začalo bouchat minové pole. Na lesní mýtině pod sebou spatřily osádky budovu zámku, sídlo štábu, který měl být zlikvidován. Předem bylo dohodnuto, že při náletu bude použito lsi: Dračenko měl se svým strojem napodobovat letoun zasažený protiletadlovou palbou. Pro imitaci zásahu měl v pumovnici umístěnu dýmovnici, která byla zapálena v momentu, kdy pilot přešel se svým strojem do střemhlavého letu napodobujícího pád. Obsluhy protiletadlových postavení nepřítele skutečně po zapálení dýmovnice a přemetu do pádu považovaly tento Il-2 za zneškodněný, přestaly mu věnovat pozornost a raději své zraky a vedení další palby směřovaly na další Iljušiny přibližující se sestavy. Lest se tedy zdařila.

V této situaci Dračenko zamířil a provedl odpálení celé salvy "eresů" na protiletadlová postavení, jež intenzivně chránila budovu zámku před útoky ze vzduchu. Vzápětí se na zemi zvedla oblaka prachu, čímž nastal vhodný moment pro útok hlavní skupiny. V éteru hlas vedoucího skupiny Gorobinského dával pokyn k opakování útoku. Uprostřed hor se ozýval ohlušující hřmot, zvedala se oblaka prachu a kouře po vzniklém požáru. Vhodného okamžiku využili k útoku na zámek i doprovodní stíhači, kteří dopomohli k likvidaci cíle také svou palbou z palubních zbraní. Na letiště se bojová skupina vrátila bez jakýchkoliv ztrát, se zbytky posledních kapek paliva v nádržích.

Na sandoměřském úseku, jak bylo uváděno v oficiálních zprávách, probíhaly boje lokálního významu, ale pro řadové letce to byly naopak těžké dny tvrdých bojů, které byly draze zaplaceny jejich vlastní krví. Nepřítel prováděl opakované protiútoky ve snaze zatlačit postupující jednotky Rudé armády zpět za Vislu, přičemž byla znatelně posílena jeho protivzdušná obrana. Bitevní Iljušiny Il-2 typ 3 vzlétaly nepřetržitě od úsvitu do úsvitu. Protivník zde také poprvé nasadil moderní tanky König Tiger. Podle zkušeností z průběhu války se již vědělo, že vždy tam, kde se objevil nový typ techniky, která byla navíc propagována obrovskou německou kampaní, působící na psychiku a vyvolávající nervozitu mezi unavenými vojáky Rudé armády, dojde k velké německé ofenzivě. V brzké době se s těmito tanky setkaly i osádky 140. GŠAP. Nepřetržitě bojové nasazení už do značné míry vysílilo všechny piloty, střelce-radisty i pozemní personál. Pilot Alechnovič se jednou svým kolegům v důstojnické jídelně u sklenice vodky přiznal, že za letu usnul v kabině svého Iljušinu,

ale naštěstí ho "prokletá" dělostřelecká palba ze spánku vzbudila včas.

Bitevní pluk opět utrpěl citelnou ztrátu, když při bojovém letu zahynul společně se svým střelcem-radistou i gvardii mladší lejténant Markušin. Jeho Il-2 byl zasažen protiletadlovými dělostřelci, přepadl do nevyrovnatelného střemhlavého letu a narazil do země. Následoval už jen nevyhnutelný smrtící výbuch. Vrtule bitevních letounů opět "řezaly" vzduch, prostoupený ranní mlhou. Probíhala úporná příprava k útoku v oblasti u Tarnobrzegu. Protivník zde nasadil nové letecké síly. Letecké jednotky Luftwaffe byly zformovány ze zkušených pilotů, kteří měli na svém kontě nejméně pět sestřelů ve vzdušných soubojích. Letová sestava šesti Il-2 mířila do oblasti, kde se měly soustřeďovat německé tanky připravené k protiútoku. Jako doprovod byla skupině šturmoviků přidělena čtveřice Jaků, která letěla vpředu nad bitevními stroji. Jednalo se o stíhací doprovod z eskadrilji, které velel gvardii kapitan N. Burjak. Po dvaceti pěti minutách letu se před letovou sestavou objevila šedomodrá hladina řeky Visly. Za ní bylo vidět již jen stěnu dýmů a požárů. Nečekaně se ke skupině Il-2 ze 140. GŠAP připojil sedmý Il-2 s červeně natřeným vrtulovým krytem, což bylo zjevné znamení, že se jednalo o letoun z jiné jednotky. Vedoucí skupiny Kirtok se rádiově dotázal: "Hrbatý s červeným nosem, či jsi?" Odpověď na jeho opakovaný dotaz nepřišla žádná. Alespoň útočníků bude více, pomysleli si ostatní piloti a linii fronty přeletěli v malé výšce.

Útok byl proveden v letové sestavě v levém kruhu. Po obratu o 90° z výšky 80 metrů byly převedeny šturmovíky do piké a byl proveden shoz bomb na cíl, který představovala skupina tanků. Tři z nich již pohltily jazyky plamenů. Zvláště odvážně si počínal pilot Iljušinu s červeným "nosem". Při opakovaném útoku však z neznámých důvodů vletěl jeho stroj do seskupení tanků a obrněných transportérů. Po ohromném výbuchu tak společně s několika kusy bojové techniky pohřbil i sám sebe. Po rádiovém vyrozumění velitele sboru o splnění úkolu a ztrátě jednoho vlastního neznámého stroje dostal Kirtok z řídícího stanoviště pokyn k návratu. Ve sluchátkách stačil uslyšet hlas generála Rjazanova, jak si posteskl nad jménem Fetisova, kterým byl onen neznámý bitevní pilot. Po zarolování na stojánky pak piloti zjistili, že Il-2 s červeným "nosem" patřil novému veliteli 8. GŠAD, kterým byl jmenován gvardii podpolkovník A. S. Fetisov, jenž si chtěl osobně upřesnit bojovou situaci v poli a "zkontrolovat" činnost svých podřízených. Tak tragický byl však jeho konec. S novým velitelem divize zahynul i jeho střelec-radista, gvardii staršina Salenko, který již dříve uskutečnil přes padesát bojových letů. Po této události velitel sboru Rjazanov svolal všechny velitele divizí a pluků a sdělil jim, že není proti tomu, aby se osobně zúčastňovali bojů, ale důrazně jim vytkl, že jejich riskování by mělo být rozumné. Boje neustávaly. Dne 18. srpna letěla skupina šturmoviků do oblasti, kde protivník vytvořil silnou tankovou "pěst" a chtěl zničit bránící se pěšáky Rudé armády. K cíli se nepřátelským tankovým jednotkám však nepodařilo dostat. Ve vodorovném letu nad zemí na skupinu Il-2 zaútočila smíšená sestava Fw 190 a Bf 109. V éteru bylo slyšet slabý dívčí hlas, jenž volal stíhače na pomoc, aby zamezili útoku na sestavu bitevních letounů. Bylo to volání nějaké pozemní naváděcí stanice. Kdo ale mohl pomoci? Ve vzduchu bylo vidět jen Iljušiny, "fokery" a "messery". K údivu Dračenko uslyšel tvrdý a chraptivý hlas vydávající povel: "Suchove, útoč na fokery, odsekni je od ilů!" Hlas patřil veliteli divize stíhačů Pokryškinovi. Letci Luftwaffe byli tak zaujati útokem na Il-2, že si nevšimli přibližující se skupiny "kober". Husté trasy svítících střel ze zbraní Airacober přesně trasovaly do protivníkových letounů. Po prvním útoku se

v plamenech k zemi zřítily dva Fw 190 a jeden Messerschmitt. Ostatní protivníci se raději rozletěli do stran a směřovali severozápadně ke svým pozicím. V éteru stíhače chválil jejich velitel divize a také jim vydal nový povel k útoku na pozemní cíle v blízkých kopcích. Tam byly zakopány protivnickovy dělostřelecké baterie. "Kobry" zmizely za šedou stěnou dýmů a mlžného prachu.

Brzy po této události se musel Dračenko definitivně rozloučit se svým střelcem-radistou Arkadijem Kirilcem, kterého zprostili letové služby z důvodu prohlubující se nemoci a odeslali ho k 76. BAO. Kirilec uskutečnil téměř padesát bojových letů, převážně s Dračenkem.

Na podzim 1944 dosáhla vojska Rudé armády předhůří Karpat a přiblížila se k původní hranici Československa. Dne 8. září 1944 byla za zvláště nepříznivých klimatických podmínek zahájena Východokarpatská útočná operace. Po vrcholcích hor se táhly řady několika linií okopů. Nepřítel se zakopal do země, vybudoval velké množství pevností, obehnal vrcholy kopců drátěnými zátarasy, klubky ostnatého drátu, do země nakladl tisíce min, vybudoval pevnůstky, opevnil se v betonových a dřevěných bunkrech, které vybavil plamenomety, kulomety, kanony. Nejhorší ze všeho však bylo pro útočící vojska zápolení s nepřízní počasí, které ničilo veškeré plány od samotného počátku operace.

Nutnost pokračovat v bojových akcích si vyžadovala okolnost, že v průběhu měsíce září 1944 bylo na Slovensku zahájeno protifašistické povstání. Osádky transportních Lisunovů Li-2, ale také Il-2 létaly s náklady, zatíženy do maxima technických možností, aby pomohly povstalcům podpořit jejich činnost nejrůznějšími druhy vojenského materiálu, ale hlavně zbraněmi a municí. Tyto úkoly plnily i osádky 140. GŠAP, které vedl gvardii starší lejtěnant Alexandr Ovčínikov. Jejich úkolem bylo dopravit náklady do nejvíce nebezpečných míst. Rudá armáda nemohla prakticky postoupit kupředu, pouze dělostřelectvo se stěží drápalo do hor po kamenitých úbočích. Opakované nálety Petljakovů Pe-2 neměly žádný výsledný efekt. Ztráty na lidských životech byly nesmírné.

V bojové sestavě šestice šturmovíků letěl nedávno povýšený gvardii lejtěnant Dračenko splnit další válečný rozkaz, v čele s vedoucím pilotem skupiny, jímž byl tentokrát gvardii lejtěnant Nikolaj Puškin. Temně zelené siluety šturmovíků pluly uprostřed mlžných mraků. Otázkou bylo, jak se dostat k cíli, neboť před piloty byly nepřekonatelné překážky v podobě hustých mraků a ostrých vrcholků hor, ze kterých se neustále ozývala palba ze zamaskovaných stanovišť protiletadlových baterií protivníka. Při přeletu frontové linie střelba sílila. Okolo Iljušinů se sypaly granáty jeden za druhým. Puškin měl prozatím štěstí, protože skupiny, které vedl, neměly zatím žádné ztráty. Účinně využíval vlastní letové taktiky - když se Il-2 přibližovaly k zóně palby, začínaly na jeho pokyn provádět plynulé manévry do stran pod úhlem 10-15°. Současně celá skupina měnila rychlost a výšku letu. Jednotlivé letouny se od sebe vzdalovaly na 50-70 metrů a vzdálenost si mezi sebou udržovaly. Tím byla palba protivnickových protiletadlových zbraní střední ráže prakticky zcela neefektivní, a navíc ještě prozrazovala jejich postavení, která se stávala cílem pilotů a střelců-radistů. Vlastní bojová sestava tak nebyla narušena a celá letová skupina mohla úkol plnit společně. Při odletu od cílů se uplatňovala tatáž taktika, pouze v opačném pořadí, jak tomu bylo před zahájením útoku. V horském terénu však takové manévrování bylo ztíženo. Často byla vůbec vyloučena možnost uskutečnit opakování útoků. Přilet k cíli a odlet od něj bylo možno provádět jen v jednom směru podél údolí, kde byly letouny vystavovány boční palbě hlavní protiletadlových zbraní, jež byly rozmístěny i na vrcholcích hřebenu.

Šestici Il-2 v čele s Puškinem se podařilo vyhnout zmíněnému nebezpečí, které hrozilo ze země. V horách bylo slyšet jen ohlušující hřmot motorů AM-38F, za jehož doprovodu stroje mizely mezi skalnatými vrcholy. Pro let to však byly nebezpečně úzké koridory. Ne na dlouho zůstalo nebe čisté. Po chvíli se opět pokrylo černými "čepicemi" po explozích granátů. Přes důsledné zamaskování se bitevním pilotům podařilo v roklině rozeznat nepřátelské tanky.

K tomuto cíli přilétala bitevní sestava ve výšce 1800 metrů čelně, ve směru jejich jízdy po horské cestě. Piloti se připravili ke střemhlavému útoku a po odhozu bomb provedli úhybné manévry do stran. Návodčím u protivnickových protiletadlových zbraní se nepodařilo včas odhadnout úhel tohoto manévru. Granáty z jejich zbraní prolétaly kolem šturmoviků z boku, aniž by způsobily škody, a jen mizely v dáli ve volném prostoru. Takovým způsobem byly Iljušiny navedeny k cíli a ze vzdálenosti 600 metrů zahájily palbu z palubních kanonů a posléze shoz bomb. Černé body se oddělovaly od letounů a doslova se sypaly na tanky. Průsmyk byl zaplňován obrovským duněním po explozích. Bomby byly shazovány tak, aby zatarasily přístupy do průsmyku. Aby piloti zabránili nárazům do skal, museli se svými letouny provádět prudké manévry vertikálně dolů a nahoru, což si vyžadovalo obrovské vypětí fyzických sil.

Po úspěšném náletu zůstaly v úzké kotlině jen černé ohořelé kostry tankové techniky. Zápach kouře bylo cítit až v pilotních kabinách. Nepřátelské vojáky zachraňující se před zkázou "kropili" piloti a střelci-radisté dávkami z kulometů a neumožnili jim dostat se z této strašné smrtonosné pasti. Byl splněn hrozný, ale nezbytný válečný rozkaz, který zněl: "Zabij nepřítele!" Gvardii lejtěnant Puškin oznámil veliteli pluku splnění úkolu. Za úspěšné provedení útoku obdrželi všichni jeho účastníci osobní blahopřání od velitele frontu generála Moskalenka.

Velením pluku byl gvardii lejtěnant Ivan Dračenko navržen na vyznamenání Řádem slávy I. stupně.

Na velitelské stanoviště pluku se dostavil hlavní meteorolog - gvardii lejtěnant Illarionov. Piloti chtěli vědět, zda existuje naděje na zlepšení počasí. Předpovědím meteorologa nikdo z velení však nedůvěřoval a jejich slibné znění považovali za málo pravděpodobné. Další rozhovor však přerušil telefonát - byl dán rozkaz neprodleně vyslat šestici Il-2 k cíli prvořadého významu. Počasí bylo skutečně nestabilní a meteorologická situace složitá. Velitel pluku přemýšlel, koho ke splnění úkolu vyslat.

V čele s gvardii majorom Devjaťarovem vzlétali jeho podřízení. Výška oblačnosti se zvýšila, viditelnost byla momentálně dobrá. Výšinu na mapě, kde se nacházel určený cíl, označovala kóta 502. Devjaťarov se dotázal naváděcí stanice, jaké počasí panuje v místě předpokládaného náletu. Strohá odpověď zněla, že je vyhovující. Nad vrcholky stromů a keřů se válely potrhane čáry mraků. "Takové je tedy to dobré počasí," pomyslel si Dračenko sám pro sebe. Při takové oblačnosti neměl pilot šanci ani postřehnout nebezpečně se přibližující vrcholky hor a zabránit nárazu.

Sestava Iljušinů letěla ve výšce 10-15 metrů nad stromy, jichž se v některých okamžicích spodky trupů téměř dotýkaly. Vypětí osádek bylo obrovské a dosahovalo maxima lidských možností. Zraky a nervy pracovaly o překot. Najednou se oblačnost přece jen rozplynula a z kabin bylo ihned lépe vidět blízké okolí. Za několik málo minut měla být letová sestava u svého cíle. Náhle se ozvala palba protiletadlových zbraní. Černá klubka výbuchů přehradila trasu letu šturmoviků, když vtom zazněl v éteru pokyn vedoucího k zahájení vlastního útoku. Vzduch prořízly dráhy tras raketových střel. Na hlavy Němců začaly padat bomby. Po vybrání střemhlavého letu nabíraly Il-2 jeden za druhým výšku, aby provedly opakovaný útok, již s individuálním vyhledáváním cílů

jednotlivými piloty skupiny. Protiletadlovci usilovně pálili a posílali na šturmoviky jeden granát za druhým. Dračenko se svým letounem energicky manévroval. Jeho Iljušinem náraz otřásl silný výbuch, stroj nadhodila tlaková vlna a převalila ho na levé křídlo, ve kterém se objevila obrovská trhlina.

Bylo nutné se neprodleně vrátit na domovské letiště. Provedl manévry tak, aby otočil Il-2 do zpátečního kursu. Neprůzračná stěna oblačnosti zahalila celý letoun ze všech stran. Mozek pilota vzrušeně pracoval a intenzivně přemýšlel, co by si měl počít v takové situaci. Snížit výšku letu, aby se dostal z oblačnosti, bylo nemožné a zbývalo mu jen se spoléhat na štěstí. Musel udržovat bezpečnou výšku letu, ne menší než 1000 metrů, která odpovídala výšce průletu hornatým prostorem. Jen tak bylo možné se dostat z nejnebezpečnější oblasti. Kurs letu byl 300 a po krátké době již Dračenko prolétal těsně kolem frontové linie. Hlavní však bylo, aby si zachoval vnitřní rovnováhu a klid. Dračenko se krátce podíval na palubní desku, kde se jeho zrak zastavil na kompasu. Zpozorněl, jelikož ten najednou ukazoval 700, což představovalo let přímo do protivníkových linií. Obrovská díra v křídle dávala o sobě vědět, protože letoun silně táhla na levou stranu. Letec proto musel opravovat kurs a po chvíli zjistil, že zapomněl kontrolovat výšku letu, a tak se ocitl v nebezpečně malé výšce. Okamžitě instinktivně přitáhl řídicí páku a před očima mu v mlze probleskly hory, pokryté jehličnatým lesem. Letoun se dostal těsně nad samotné vrcholky stromů. Pilotu jako by někdo polil horkou vodou, tělo mu od obrovského vzrušení doslova hořelo. Velké kapky potu mu stékaly za límec jeho kombinézy. V otevřené kabině bylo cítit vůni chvojí. Temně zelené jehličí spočinulo na levém rukávu pilotovy kombinézy a na kolenou. Ukazatel stavu paliva se s každou přibývajícím minutou blížil k výstražnému bodu. Dračenko uznal, že ztratil naprosto orientaci a uvědomil si, jak je jeho poloha nevýhodná, protože podle vlastních předpokladů soudil, že se musí nacházet pravděpodobně asi 100 kilometrů od linie fronty, samozřejmě nad územím obsazeným protivníkovými vojsky. Pořád si kladl jednu a tutéž otázku - co by měl udělat? Jak najít správné řešení v této prokleté situaci? Existovalo pouze jediné - táhnout letoun ze všech sil a za každou cenu na vlastní letiště. Čas jako by se zastavil. V kabině se najednou více rozšířilo. Pilot sbíral poslední zbytky sil, když v ranním rozbřesku postupně ustupovala přízračná temnota a bylo slyšet, jak obživil i střelec-radista.

Letoun vyletěl z oblaků ve výšce přibližně 100 metrů nad povrchem horského potůčku protékajícího uprostřed průsmyku. Úbočí hor bylo pokryto mraky. Stačilo pouze mírně vybočit z trasy letu a katastrofa by byla neodvratitelná. Zdrcený pilot si koženou rukavicí otíral zpocené čelo. Jaké to bylo nesmírné štěstí, že se letoun shodou okolností ocitl pod oblaky v úzkém horském průsmyku. Letěl dále již ve směru toku z jihu na sever. V těchto oblastech bylo podobných potůčků a říček mnoho, všechny se však táhly severovýchodní a vtékaly do větší řeky, jejíž tok byl severovýchodní. Zjistit její název se však pilotovi z mapy nepodařilo. Při takovém letu bylo riskantní zadívat se na delší dobu na mapu položenou na kolenech a odvrátit pohled od nebezpečného letu. Po průletu průsmykem se pilot již zorientoval a snažil se vletět do údolí řeky Wisloka, kde bylo nutno provést prudký manévry vpravo a nejkratším směrem proletět nad frontovou linií v oblasti města Krosna, které již bylo obsazeno Rudou armádou.

Let se osádce zdál být nepředstavitelně dlouhý. Zmocnila se jich obava, zda se ve svých úvahách nezmýlili. Nakonec však pilot spatřil jiskřivou hladinu očekávané řeky. Provedl zamýšlený obrat a letěl do oblasti Krosna. Zakrátko před sebou spatřil nevelké město. Při přiletu blíž byla na Iljušin najednou zahájena silná protiletadlová palba snad ze všech směrů. Od blízké exploze

granátu byl letoun hozen "nosem" dolů a obalil ho hustý dým výbuchu. Teprve ve výšce kolem 15 metrů se Dračenkovi podařilo Il-2 vyrovnat do horizontálního letu. Další granát vybuchl pod zadní částí šturmovíku a urazil velkou část kýlovky, což mu roztřeseným hlasem oznamoval střelec a vzteky zahájil na několik protiletadlových pozic palbu ze svého kulometu. Za několik okamžiků město naštěstí zůstalo v pozadí. Několikanásobná poškození Il-2 prakticky znemožňovala jeho ovládní. Kromě velké trhliny v křídle přibýlo několik průstřelů v celém trupu z 20mm protiletadlových kanonů. Naštěstí nebyl poškozen motor, který táhl letoun stále vpřed. Již bez jakýchkoliv pochybností pilot zjistil, že se před nimi nachází město Rzeszów, na jehož okraji leželo velké letiště, na kterém byly jednotky Rudé armády. Střelec se svého velitele dotazoval, zda budou přistávat. Pochopil, že pilot je na pokraji svých sil. Skákat za pomoci padáku se nikomu z nich však dobrovolně nechtělo. Zbývalo ještě vydržet nějakých pět minut letu.

Nadcházející přistání však Dračenka znepokojovalo. Jednak z důvodu poškození stroje a jednak kvůli husté oblačnosti. Provedl první pokus o přistání, jenž se nezdařil. Ani druhý pokus nebyl úspěšný. Vůbec se mu nedařilo nalétnout do osy přistávací dráhy. Ukazatel stavu paliva byl již na nulové značce. Další snaha vedla přece jen k úspěchu a stroj dojel na konec letištní dráhy, kde se zastavil. Jakmile vysílená osádka opustila letoun, zůstala dlouhou chvíli na místě a pilot i jeho střelec-radista museli vykouřit několik papiros¹² za sebou, aby se alespoň trochu uklidnili a byli vůbec schopni další činnosti. Proč se při zpátečním letu setkali s tak prudkou protiletadlovou palbou, zjistili od svých kolegů. Město, ke kterému se při zpátečním letu přiblížili, bylo Jaslo. Němci zde měli závod na zpracování nafty, který chránilo před útoky ze vzduchu kolem šestnácti baterií protiletadlových děl. Dračenko se dozvěděl, že jeho skupina přiletěla dvanáct minut před ním. Již se vzdali naděje, že by se mohl vrátit, a on a jeho stroj byli považováni za ztracené. Ztráty při bojích v Karpatech byly i v řadách 8. GŠAD velké. Mnozí z osádek leželi se zraněními na nemocničních lůžkách, zahynul zástupce velitele pluku pro věci politické gvardii major A. V. Konstantinov. Dělostřelecký granát zasáhl jeho Iljušin přímo do pumovnice a letoun se pak doslova "vřezal" do blízké hory. Společně s ním zahynul i jeho střelec--radista gvardii mladší seržant D. Šelopugin.

Dva dny před ukončením Východokarpatské útočné operace, což bylo 26. října 1944, se Dračenkovi dostalo nejvyššího ocenění za jeho statečnost projevenou v boji. Výnosem prezidia Nejvyššího sovětu SSSR byl vyznamenán Zlatou hvězdou hrdiny Sovětského svazu, která mu byla udělena společně s nejvyšším vyznamenáním - Leninovým řádem. Přímou kontrolní stanovišti pluku gvardii generál-lejténant aviacii V. G. Rjazanov takto dekoroval gvardii lejténanta Ivana Grigorjeviče Dračenka, který již vykonal svůj stý bojový let! Jednooký pilot si při slavnostním aktu potajmu utíral slzy dojetí z toho, jaké cti a ocenění se mu dostalo. Ze rzeszowského letiště se prováděly průzkumné lety a současně při nich byli zaučováni i noví piloti, kteří přišli k bojovým jednotkám z leteckých učilišť. V průběhu tohoto období napadla čtveřice Bf 109 průzkumný letoun Petljakov Pe-2 přímo nad společným letištěm, na kterém bylo rozmístěno několik leteckých útvarů. Řídící letů podal výhrůžnou rádiovou zprávu stíhačům, kteří byli neustále ve vzduchu, aby šli okamžitě na pomoc napadenému průzkumnému Pe-2. Letiště se totiž ocitlo na chvíli bez zajištění, neboť vzdušná ochrana jen tak prolétávala ve velké vzdálenosti od letiště. Stíhací Jaky vzápětí přiletěly a rozehnaly útočníky, kterým se naštěstí nepodařilo průzkumný letoun sestřelit. Dokonce se stíhačům podařilo jednoho z útočníků donutit k přistání. Na jeho blůze byla doslova "sbírka" křížů. Na

kladené otázky nechtěl odpovídat, ale později se přece jen rozhovořil o tom, že německé obyvatelstvo panicky reagovalo na situaci způsobenou přiblížujícími se vojsky Rudé armády k německé hranici. Německý pilot potvrdil, že Luftwaffe citelně prořídla a noví mladí piloti neměli prakticky žádné bojové zkušenosti. To již nebyli ti "brilantoví" Göringovi chlapci, kteří naháněli hrůzu jak vojákům, tak civilnímu obyvatelstvu. Pilotu odvezli a jeho osobní pistoli značky "Walther" ráže 7,65 mm a kompas dal velitel divize gvardii majoru Devjat'arovi, jenž odjížděl do týlu na léčení.

Brzy po této události odjel z pluku s další skupinou pilotů i Dračenko, a to opět do výrobního závodu Iljušinů Il-2, aby přímo zde převzali naprosto nové letouny. Po návratu zpět se dozvěděli zdrcující zprávu, že zahynul jejich přítel - pilot Jevgenij Alechnovič, jehož letoun byl ve vodorovném letu, přímo nad zemí, naprosto náhodně zasažen tříštivým granátem, vystřeleným z protivníkovy tanku. Výnosem prezidia Nejvyššího sovětu SSSR byl posmrtně vyznamenán Zlatou hvězdou hrdiny SSSR.

Protivník se spoléhal na to, že se mu na Visle podaří postupující vojska Rudé armády zastavit. Jeho obranný systém zahrnoval opěrná postavení, jež byla dlouhodobě a pečlivě budována. Při přípravě prolomení této obranné linie byly bitevními piloty prováděny zvláště pečlivé průzkumné lety. Letecké mapy byly pestře pokresleny značkami cílů budoucích útoků. Získané zprávy se okamžitě předávaly dělostřeleckým útvarům a ženistům. Při velice špatném počasí, v mlhách, nízké oblačnosti a sněhových bouřích, byly osádky letounů "přikovány" k zemi. Za takových podmínek vzletali jen skutečně zkušení odvážlivci, kteří vyhledávali a ničili protivníka.

Jeden z nejsložitějších úkolů 140. GŠAP byl zadán skupině osádek Il-2, kterou vedl gvardii kapitan A. Ovčinnikov. K pluku totiž přišel osobní rozkaz velitele sboru Rjazanova, aby byl za každou cenu zničen německý štáb tankové armády, jenž se nacházel přibližně šedesát kilometrů za předním okrajem frontové linie. K tomuto štábu bylo již několikrát bezúspěšně vysláno několik pozemních diverzních skupin, ale vždy byly protivníkem odhaleny a zneškodněny, aniž by se k samotnému místu dostaly. Obranu štábu tvořily dokonalé zátarasy, dělostřelecká a kulometná postavení. Strážní službu vykonávali vojáci se psy. Ze vzduchu byl štáb prakticky nepřetržitě chráněn skupinou stíhačů Il-2 - s osádkami "chemiků", jak byli okamžitě zkušení odvážlivci nazváni - nesly podvěšeny vždy dvě výlevná zařízení, která byla naplněna kerosinem s granulemi fosforu. Při spojení se vzduchem došlo k samovznícení této směsi. Osádky musely mít železnou vůli, aby usedly do letounů s takovým vybavením. Stačila sebemenší střepina nebo střela, která by protrhla dvěstěpadesátikilovou nádrž, a zkáza by byla v okamžiku zaručena.

K cíli letěla Ovčinnikova šestičlenná skupina Il-2 těsně nad vrcholky lesních masivů. Vedoucí zaregistroval protivníkovy hlídkující stíhače a ostatní vybídl ke zvýšené ostražitosti. Nebezpečné bylo prolétnout kolem postavení protiletadlových baterií, jež skupinu šturmovíků samozřejmě uviděly, ale už bylo pozdě. Nesoustředěná palba z jejich zbraní nezpůsobila žádné škody. Minimální výška letu se změnami kursu znesnadňovala mířícím dostat do svých zaměřovačů rychle prolétající letadla. Úkol byl proveden a Il-2 "polily" ze všech stran budovy velitelského stanoviště nepřítele. Na zemi vše okamžitě vzplanulo a zadýmilo černým kouřem jako v pekle. Oheň polykal domy, na ulicích běhaly temné postavy Němců. Štáb tankové armády byl zcela zničen. Na vlastní letiště se skupina vrátila bez problémů. Všem účastníkům tohoto letu - A. Ovčinnikovi, N. Polukarovovi, V. Žigunovovi, G. Mušnikovovi, A. Smimovovi a N. Bolčenkovi - blahopřál ke splnění úkolu velitel frontu generál-polkovník I. S. Koněv.

Postupně došlo ke zlepšení počasí a bylo možné opět zahájit lety ve velkých skupinách. Byla zabezpečována přímá podpora postupujících tankových jednotek. 140. GŠAP se přemístil na polní letiště pod Čenstochovou. Město s desítkami závodů se nacházelo na severní hranici uhelné pánve. Nad městem, na vrcholku kopce se nacházel kostel, sloužící jako navigační stanice pro letouny. Jako stíhací doprovod byl v tu dobu 8. GŠAD přidělen 156. GIAP (gwardějskij istrebitěľ3/4nyj aviacionnyj polk).

POSLEDNÍ ROK

VELKÉ VLASTENECKÉ VÁLKY

Na konci ledna 1945, při bojích v hornoslezské průmyslové oblasti, se nad Watkowem rozpoutal vzdušný boj. Il-2 8. GŠAD zaútočily na německé Junkersy Ju 87, které letěly se svým stíhacím doprovodem Messerschmittů Bf 109. Iljušiny se vklínily do bojové sestavy Ju 87 a zahájily na ně palbu z minimálních vzdáleností. Ty přešly do střemhlavých letů, aby unikly před nebezpečím. Při tomto boji piloti gvardii major A. A. Javorockij, gvardii starší lejtěnant N. T. Puškin a gvardii seržant N. S. Nestěrov sestřelili každý po jednom Junkersu a gvardii staršina A. P. Naumov sestřelil jeden doprovodný stíhací Bf 109. Gvardii mladší lejtěnant P. I. Ivannikov provedl taran na nepřátelský střemhlavý bombardér. Jakmile mu došla munice, okamžitě se vrhl za jednou "štukou". Jeho útok na ni taranem byl natolik silný, že se oba letouny srazily, což způsobilo, že se doslova rozpadly na kusy a dvě dvoučlenné osádky - Il-2 i Ju 87 - zahynuly.

Všichni věděli, že Ivannikovova sužoval velký revmatismus nohou. Měl plné právo nelétat, ale našel společnou "diplomatickou" řeč s lékaři. Pokaždé se kolébal s holí v ruce ke svému stroji. Dokonce s ní létal a dělal si legraci, že se mu v případě sestřelení bude hodit při pozemní rvačce s Němci. Nemoc se však prohlubovala, a tak plukovní lékař Larcev naléhal na velení a své neúprosné stanovisko, aby byl Ivannikov poslán na léčení do týlu, nakonec prosadil. Před odjezdem do týlu bylo tomuto letci povoleno vykonat ještě jeden bojový let, jenž se stal jeho posledním. V tomto vzdušném boji padl i gvardii kapitan N. A. Jevsjukov, nositel Zlaté hvězdy hrdiny SSSR.

V přírodě byly znatelné první příznaky jara. Bitevní pluk letěl vykonat další ze svých úkolů, jehož cílem byla tanková a obrněná technika protivníka. Jednu bitevní eskadrilju v plné sestavě osmnácti strojů vedl osobně velitel divize gvardii polkovník Ščundrikov. Stanovený cíl nebylo nutné dlouho hledat. Jako na dlani se před šturmoviky objevila protivníková pancéřová a mechanizovaná technika. Jako první zaútočil střemhlavým letem velitel divize Ščundrikov. Sám si za cíl vybral postavení protiletadlové baterie. Po vybrání letu z piké bylo podle zvuku jeho motoru zřejmé, že byl zasažen a musí provést okamžité nouzové přistání. Nepodařilo se mu však svůj Il-2 obrátit k vlastním liniím. Proletěl těsně nad železničním náspem, jenž nebezpečně vyčníval na rovinaté pláni, a za ním se mu podařilo přistát. Letoun společně se střelcem-radistou okamžitě opustili a začali utíkat k vlastním liniím, ke kterým se jim podařilo bez újmy dostat. Ve štábu střeleckého pluku se Ščundrikov telefonicky spojil s kontrolním stanovištěm velitele sboru Rjazanova a potom se již bez dalších problémů dostali oba zpět na letiště.

Čím více se zužoval kruh obklíčení protivníka, tím více byly osádky bitevních letounů nuceny provádět svou činnost v těsné blízkosti vlastních, vpřed postupujících pozemních jednotek.

Zástupce velitele eskadrilji gvardii starší lejtěnant

N. Jakovlev ohlásil veliteli pluku, že se dostavili piloti.

Gvardii major Nestěrenko bez dalšího otálení rozložil mapy na stole a začal vydávat pokyny spojené s provedením dalšího bojového úkolu. Bylo potřeba uskutečnit let k východnímu okraji města Muskau a zde položit dýmovou clonu pro zajištění vlastní

činnosti pozemních vojsk, související se zničením důležitého uzlu soustředěných protivníkových vojsk. Po zadání jednotlivých konkrétních úkolů se piloti rozběhli ke svým letounům, usedli do kabin a vyčkávali na povel z řídicího stanoviště ke spuštění motorů. Mihotavé světlo signální baterky zaregistrovali všichni okamžitě. Letiště se zaplnilo zvukem nastartovaných motorů, jazyky fialověžlutých plamenů vyšlehly z výfukových trubíc. Jednotlivé letouny rolovaly podle orientačních ohňů, přičemž důsledně dodržovaly časové intervaly startů. Šestice Il-2 nabrala kurs k řece Neisse. Viditelnost byla zatím velice špatná a zcela se ještě nerozednilo. Před linií fronty letová sestava snížila výšku, ze které osádky viděly, co se dělo na zemi. Zdálo se, jako by nějaká nadpřirozená síla třásla zemí. Souvislý požár, ze kterého vylétaly jiskry různých barev a odstínů, jasně ozařoval nebe. Nad městem Muskau hřměly salvy reaktivních střel - "kaťuši". V éteru již zazněl povel pro osádky, aby se připravily k položení kouřové clony, po kterém Iljušiny snížily výšku letu na pouhých 10 metrů nad zemí. Zpod trupů šturmoviků se už táhly pásy hustého dýmu. Z uzavírajícího letounu skupiny zaregistroval jeho pilot Smirnov v celistvé stěně dýmu ohromnou explozi. U některého Il-2 pokládajícího clonu muselo selhat zapalovací zařízení a v tomto okamžiku pod jeho "břichem" vybuchl granát, jenž letoun vyhodil do vzduchu a převrátil ho na křídlo. Iljušin jako by se ocitl ve vakuu, kolébal se bez jakéhokoliv přičinění pilota do všech stran. Letec se pokusil dát plný plyn, na což motor "zařval" od přetížení a vynesl osádku z pádu do oblačných mas. Začalo vycházet slunce. Il-2 se obrátily ke zpátečnímu letu. Při provádění tohoto manévru letoun Michaila Petrova narazil do kotevnických lan německého pozorovacího balonu, ze kterého dělostřelečtí návodčí prováděli korekci palby. Pozorovatelé se jako kuličky hrachu vysypali z koše podvěšeného pod "jitnici" balonu. Co se momentálně přihodilo, pilot Petrov vůbec nepochopil. Jednalo se o naprosto ojedinělý případ, k němuž v průběhu válečného období snad asi vícekrát nedošlo! Pilot se s Iljušinem v pořádku vrátil na letiště, kde teprve z vyprávění ostatních pochopil, co způsobilo úder do jeho letounu. Tak kuriózně a hlavně šťastně pro pilota Petrova skončil jeho sto Jedenáctý bojový let.

Za skupinou, jež položila kouřovou clonu, již letěla další eskadřila Il-2, čítající osmnáct strojů, kterou tentokrát vedl gvardii starší lejtěnant A. Fatkulín. Tato skupina již plnila standardní bitevní úkol - ničení protivníkovy pěchoty v jejích zákopech a opevněních, které se podařilo zachránit po předešlé dělostřelecké přípravě.

Odstartovala další vlna šturmoviků. Tu vedl gvardii lejtěnant I. Filatov, se kterým na místě střelce-radisty letěl politický pracovník pluku gvardii kapitan Olšanskij. Tyto Il-2 plnily úkoly vzdušné podpory pozemních jednotek při jejich zahájení útoku a napomáhaly jim pronikat co možná nehlouběji do obrany protivníka. Ve druhé polovině téhož dne uskutečnila úspěšný útok na nepřítele skupina, v jejímž čele letěl gvardii starší lejtěnant N. Puškin. Při vlastním náletu zaútočily na jeho letovou skupinu Bf 109, ale ani jeden z atakujících stíhačů nebyl úspěšný. Nepřítel navíc sám ve vzdušném souboji přišel o jeden Messerschmitt, který setřelil střelec-radista gvardii seržant Kuzin. Brzy po tomto letu však Puškin zahynul.

K události došlo při průzkumném letu k místu, kam se měl přemístit bitevní pluk. Puškin měl za úkol zjistit, jaké jsou podmínky pro přistání letounů hlavní skupiny. S ním na rekognoskaci nového polního letiště letěl namísto střelce-radisty starší technik pluku, gvardii lejtěnant A. Rusin. Při zpátečním letu k výchozímu letišti všichni spatřili, jak se za strojem Puškina táhl černý "ohon" hustého dýmu. Osádce byl dán pokyn, aby na padácích opustila stroj, na což Puškin reagoval, že tento

příkaz nemůže splnit, protože technik byl v letounu bez padáku. Pilot prováděl přistávací manévry s hořícím letounem. Vše bylo připraveno k záchraně jeho osádky. Technik Rusin odklopil překrytí a vyskočil z dojíždějícího letounu sám. Puškina však museli již vytahovat. Hořela na něm kombinéza, obličej, krk i ruce. S rozsáhlými popáleninami jej přenesli na ošetrovnu, kde po chvíli následkům zranění podlehl.

Na leteckých mapách pilotů VVS KA se začaly již objevovat jen německé názvy měst a vesnic, ale nejenom to. Hlavním bylo, že nad těmito místy začali i létat. 140. GŠAP se nacházel na polním letišti nedaleko od německého města Sorau. Vedle vlastních Il-2 a stíhacích letounů stály na stojánkách i trofejní letouny Luftwaffe, které byly při ústupu protivníkem v nepoškozeném stavu ponechány na místě, stejně jako i sklady a hangáry, jež byly naplněny novými leteckými motory, nejrůznějším materiálem a náhradními díly.

Po dobu několika dnů se udrželo výborné počasí, po kterém přišly deště. Povrch vzletové a startovací dráhy rozbředl a jakýkoliv pohyb s letouny po něm byl nebezpečný. Na velitelské stanoviště se dostavil velitel sboru Rjazanov. Všichni zpozorněli a čekali, co se bude dít dále. Generál zuřil, protože bylo nutno plnit úkoly letecké podpory postupujících tankových jednotek. Přítomen byl i velitel stíhací divize generál-majoor aviacii Konstantin G. Barančuk. Průzkumníci zahlcovali štáby informacemi o tom, kde se nachází rozmístění polního dělostřelectva, minometů a protiletadlových děl. Na fotografiích stohů slámy bylo na mokré zemi vidět, jak jsou za nimi vyryty rýhy po pásech. Objevovala se i podezřelá stavení a větrné mlýny s nehýbajícími se lopatkami. Přes nepřízeň počasí bylo rozhodnuto provést start. Ranní mlha se ještě neprotrhla a na letišti už zahřměly letecké motory. Skupina šturmovíků šla na start. Pojížděly v rozbředlém terénu s obrovským rizikem kolize, ale přece jen se podařilo stroje odlepit od zemského povrchu. Pilotům stíhacího doprovodu se startovací manévry nepodařilo uskutečnit, protože nezvolili pro rozjezd svých strojů větší vzdálenost. Chladiče se jim plnily bahnem, v důsledku čehož jejich motory řvaly přetížením. Na letišti naváděl svoje stíhače přímo jejich velitel generál Barančuk. S praporky chodil před letouny a za ním jej následovali technici. Po marných snahách našli správné řešení. Celý technický personál se rozběhl po blízkých skladech a začal rozebírat dřevotřískové bedny. Během půl hodiny byly vyhotoveny provizorní ochranné štítky, jimiž zakryli chladiče stíhaček. Po startu štítky odpadly, snášely se k zemi a kroužily ve vzduchu jako podzimní listy. Zatím se mlha úplně rozplynula. Stíhačům se podařilo dosáhnout bitevní Iljušiny. V šumu éteru zněl spokojený hlas vedoucího skupiny stíhacího doprovodu, kterým bylo eso - hrdina SSSR, gvardii kapitan Nikolaj Konstantinovič Šutt. Ten ostatní piloty nabádal ke klidnému provádění úkolů. V započatém útoku si vedoucí pilot stíhačů všiml, jak se do týlu protivníka snažil prolétnout dvoumotorový Messerschmitt Bf 110, jenž se zřejmě vracel z průzkumného letu. Jako první na něj zaútočil gvardii mladší lejténant Gurko, ale neúspěšně. Dávka ze všech jeho zbraní dvoumotorák zcela minula. Ten se snažil rychle uniknout do mraků, ale ocitl se přímo v zaměřovači Šutta, který na něj také vypálil dlouhou salvu. Německý pilot okamžitě převedl svůj stroj do střemhlavého letu, při kterém jeho palubní stílec aktivní střelbou ze svého kulometného dvojčete bránil vlastní zadní polosféru. Bf 110 se podařilo naprosto uniknout hrozícímu nebezpečí ze strany stíhačů, jejichž pilotům se ho na obloze již nepodařilo vyhledat.

Jednoho rána se nad letištem objevil osamocený Focke-Wulf Fw 190, který všechny svou přítomností zaskočil. Provedl kolem letiště dva okruhy a vysunul podvozek. Po přistání zaroloval ke stojánce, kde se nacházely trofejní letouny. Focke-Wulf okamžitě obklíčili

technici. Pilot Luftwaffe, jak se při okamžitém výsledku zjistilo, pocházel z jedné stíhací jednotky protivzdušné obrany říše. Dále pak vypovídal, že byl jediným synem rodičů, kteří bydleli v brandenburské oblasti. Nedávno se s nimi setkal a oni mu poradili, aby udělal vše pro to, aby si zachránil vlastní život, jelikož válka je již prohraná. Jednalo se o nejmladší generaci letců, doslova o mladíky, kteří se v tomto období války stále častěji objevovali na válečném nebi a vzniklým vzdušným soubojům se raději často vyhýbali.

Jednotlivé Il-2 nebo jejich dvojice létaly na průzkumné lety do oblastí měst Drážďany, Chotěbuz, Lüben, Lipsko. Osádky byly nuceny vést boj v krajině, která se zcela lišila od prostranství předcházejících bojišť. Bylo zde mnoho obydlených oblastí, nikoliv pusté či holé rovinaté pláně. Gvardii lejténant Dračenko letěl několikrát na průzkumné lety směrem na Drážďany. Tam objevil několik protivníkových letišť s betonovým povrchem a podařilo se mu vyfotografovat i leteckou techniku, která zde byla rozmístěna.

Další průzkumný let směřoval do oblasti města Chotěbuzi. Na berlínské autostrádě viděl ojedinělé automobily a povozy. Všechno to byly zanedbatelné cíle, jimž nevěnoval pozornost. Dračenko snížil výšku letu tak, že se téměř dotýkal rotující vrtulí povrchu země. Při takovém riskantním letu musel být pilot ostražitý, jelikož se v kursu letu neustále objevovaly dráty telefonního vedení, menší terénní nerovnosti a střechy jednotlivých obytných domků. Takový let by unavoval zrak každého pilota, tím více jednookého! Nikde nebylo možno spatřit známky nějakého života. Na vlastní letiště se unavený pilot vracel s posledním vypětím sil a přes veškerou vynaloženou snahu přesně nedotáhl na okraj přistávací dráhy. Iljušin se na nerovnosti odrazil od země a ztratil rovnováhu, přičemž došlo k poškození křídla a vodorovné ocasní plochy.

Musel podat hlášení z letu na kontrolním stanovišti veliteli pluku, ale nejprve zašel do domku, kde byli piloti ubytováni, aby se trochu upravil. Začal si kapesníkem utírat tvář, když najednou přítomný velitel eskadry Golčín od něj s hrůzou v očích odskočil a začal vykřikovat, aby se i ostatní podívali na Dračenko, který nechápal, oč se jedná. Kdyby se však viděl v zrcadle, okamžitě by mu bylo vše jasné! Když si totiž utíral zpocenou tvář, neopatrností si v oční jamce otočil oční protézu o 180°. Pod víčkem se objevilo oční bělmo. Dračenko začal všechny, kteří na něj s úžasem pohlíželi, uklidňovat. Zničehonic se zde také jako naschvál objevil plukovní lékař. O vzniklém povyku se dozvěděl i velitel pluku gvardii major Nestěrenko. Ten se pilota dotazoval, odkdy má oční protézu a jak je vůbec možné, že se dostal zpět k bitevnímu pluku. Jak je možné, že létá, aniž by o tom někdo věděl? Na tyto dotazy se zvedl Nikolaj Kirtok, který se přiznal, že o kamarádově problému ví. Velitel pluku byl značně pobouřen, že ho podvedli, a sdělil jim, že o této okolnosti bude nucen telefonicky informovat velitele sboru. Ze sluchátka byl slyšet Rjazanovův hlas, který nařizoval, aby následujícího dne nebyl Dračenko zařazen do letových osádek. Celá záležitost se musí nejdříve vyřešit.

Druhého dne se na letišti sešla celá komise, sestavená z nejzkušenějších pilotů a lékařů. Všichni vyčkávali příletu velitele sboru. Brzy se objevil všem známý osobní dvouplošník Polikarpov Po-2, kterým přiletěl Rjazanov společně se svým zástupcem, jímž byl gvardii polkovník Semjon J. Volodin. Oba se přivítali s nastoupenými piloty a lékaři. Velitel sboru pak předstoupil před Dračenko, zeptal se ho, jestli se nebál, a začal ho uklidňovat, že vše bude v pořádku. Rjazanov chtěl vědět, čím bude zahájena prověrka. Jestli z techniky pilotáže, nebo projednáváním stanoviska lékařské části komise. Jeden z doktorů okamžitě uvedl jednoznačné stanovisko lékařů, kteří považovali

celou prověrku za zbytečnou a bezpředmětnou, s verdiktem, aby Dračenkovi byla okamžitě zakázána jakákoli další letová služba. Rjazanov jim ale položil otázku, jak tedy mohl jednooký letec létat doposud? Vždyť všichni ví, že Dračenko létal na průzkumné lety a vodil skupiny na bitevní úkoly. Ještě jednou se pozorně podíval na skupinu lékařů a pak nařídil zahájení prověrky techniky pilotáže jednookého letce. Společně s Dračenkem usedl do "spárky" - cvičného Iljušinu UII-2 se zdvojeným řízením - i inspektor techniky pilotáže bitevní divize gvardii major Povolockij.

Dračenko před zraky celé komise odstartoval, a jakmile se ocitl se ve vzduchu, naprosto se uklidnil. S vědomím, že bude bedlivě sledován ze země, se snažil ze stroje i ze sebe vydat vše. Přecházel z jedné akrobatické figury do druhé a pak provedl ukázkové přistání, vypnul motor, odsunul překryt kabiny a vyskočil hbitě na zem. Vzrušeně předstoupil před členy komise, podal hlášení generálovi o ukončení kontrolního letu a požádal ho o sdělení jeho stanoviska. Velitel sboru jej oběma rukama uchopil za ramena a radostně s ním zatřásl. Hlasitě oznámil ostatním, že je již zbytečné provádět podobná přezkušování. Na závěr uvedl, že kdyby všichni jeho piloti byli tak zkušení jako prověřovaný, byť jednooký pilot, byl by naprosto klidný a spokojený. Přítomní letci, členové komise, jeho stanovisko potvrdili. Jeden lékař ale přece nesouhlasil a trval na tom, aby pilotovi bylo povoleno létat jen za dobrého počasí. Další svoje argumenty již nestačil dopovědět. Generál uvedl, že za špatného počasí bude Dračenko létat jen s jeho souhlasem, v ostatních případech podle pokynů velitele pluku, přičemž se naklonil ke stále vzrušenému Dračenkovi a tiše mu sdělil, že bylo nutné "medicině" udělat nějaký ústupek.

Od této chvíle alespoň nemusel jednooký pilot před svými kolegy tajit svůj handicap a tajně ukládat před spánkem oční protézu do kapesníku.

Po obědě téhož dne, kdy proběhlo přezkoušení, jeden ze stíhacích pilotů, jenž se právě vrátil z bojového letu, začal v jídelně naslouchajícím letcům vyprávět, že spatřil zajímavý letoun, který letěl obrovskou rychlostí jako nějaký "meteor", přičemž se za neznámým strojem táhl dlouhý jazyk plamene. Nikdo mu ale nechtěl věřit a přítomní posluchači si z něj dělali legraci. Vše však bylo skutečně tak, jak vyprávěl pilot. Jednalo se o německé proudové Messerschmitty Me 262, které ve výšce létaly nad vlastním územím, přičemž si jejich piloti vyhlíželi vhodné cíle. Po zaregistrování cílů následovaly krátké okamžiky jejich rychlého útoku, kdy se proudové stroje po nabrání obrovské rychlosti doslova jako "létající torpéda" přehnaly nad letovou sestavou svých obětí a pálily po všem, co se jim dostalo do zaměřovačů. Jejich kořisti se stávaly i bitevní Il-2, na něž útočily tyto letouny buď během útoků na pozemní cíle při provádění střemhlavých letů, nebo po provedeném útoku, při stoupavém letu od cílů. Útočily i na šturmovíky, které se poškozené samostatně vracely na vlastní letiště.

Pro piloty Iljušinů Il-2 však byl střet s takovými stroji mnohem nebezpečnější, než tomu bylo u stíhacích pluků. Velitel sboru nařídil, aby bylo zamezeno neúspěšným bojům s těmito stíhači a zabráněno překvapujícím ničivým útokům na sestavy jeho Iljušinů. Sám vymyslel jednoduchý plán. Dvojice letounů Il-2, jež měly pouze zásobu munice k palubním zbraním a nenesly již žádnou další výzbroj, představovala pro německé Me 262 návnadu v podobě snadné kořisti. Pilotem jednoho z nich byl určen Dračenko. Tři dvojice stíhacích Jaků nabraly výšku 5000 metrů. Ve velké rychlosti pak dvojice šturmovíků začala létat kolem vlastního letiště. Zanedlouho se ze směru linie fronty objevily dva body, které se rychle přibližovaly. Bylo nade vše pochybnost, že se jednalo právě o dvojici proudových stíhačů. Vedoucí Me 262 přešel do

útoku. Dračenkovi se dokonce podařilo zaujmout výhodnou pozici a vypálit na tento letoun dlouhou dávku ze svých kanonů, ale ta rychlého protivníka minula. V téže okamžiku se z výšky snesly i stíhací Jaky, které zřejmě piloti Me 262 spatřili a jako "střely" vylételi do výšky. Na číslu letící druhý Me 262 se číhajícím vrtulovým stíhačem podařilo přece jen zasáhnout a ten se zřítil k zemi. Velitel sboru se svými podřízenými dokázali, že nové nebezpečí, jež jim hrozilo, nebylo tak strašné, jak se doposud vyprávělo, a hlavně se jim podařilo povzbudit morálku a sebevědomí letců.

Prvním stíhačem, který sestřelil proudový Messerschmitt Me 262, byl gvardii starší lejtěnant Garry Alexandrovič Merkviladze, jenž měl na svém kontě celkem třináct sestřelených protivníkových letounů.

Připravovaný protiútok Němců nutil bitevní piloty 8. GŠAD k velké aktivitě. Letiště od rána do večera hřmělo soustavným hlukem leteckých motorů a pohyb na něm neustával. Skupiny Iljušinů Il-2 typ 3 po šesti, dvanácti i osmnácti strojích přeorávaly svými bombami a raketovými střelami uskupení protivníkových jednotek a ničily jejich letouny rozmístěné na letištích.

Brzy byl gvardii lejtěnant Dračenko převelen do sousedního 142. GŠAD u téže 8. GŠAD, kterému velel nositel Zlaté hvězdy hrdiny SSSR gvardii polkovník Alexandr P. Matikov. U tohoto pluku byl jmenován do funkce zástupce velitele eskadrilji a současně se stal jejím hlavním letovodem (šturmanem). Velitelem pluku byl gvardii kapitan Nikolaj Noskov. V novém pluku se Dračenko brzy spřátelil s mistrem bitevních útoků Alexejem Rogožinem.

V dubnových dnech zastihla pluk zpráva, že bude nasazen do připravovaného útoku na Berlín. V noci na 16. dubna 1945 bylo všem jeho příslušníkům přečteno prohlášení hlavního stanu vrchního velení. Kruh kolem města se po neustálých urputných bojích zužoval. Z přífrontových letišť startovaly vlny Il-2. Ty pak vykonávaly přesné nálety na pozemní cíle v bezprostřední blízkosti vlastních postupujících pozemních jednotek, které útočily ve směru k řece Neisse, po jejichž březích se táhly pásy žlutého dýmu. To již Il-2 opět kladly kouřovou clonu před dalším začínajícím pozemním útokem. V této oblasti zahynul Nikolaj M. Gorobinskij. Při průzkumném letu zahynuly i dvě osádky Il-2 s piloty Anatolijem Kobzevem a Pavlem Baranovem. Se svými piloty zahynuli i jejich střelci-radisté.

Veškeré síly 2. vzdušnoj armii pod velením generál-polkovníka aviacii S. A. Krasovského ničily poslední protivníkové uskupení, jež se snažilo prorazit směrem na západ a spojit se se svou 12. armádou, která prováděla protiútok ze směru města Beelitz.

V závěru posledních hodin 30. dubna byly odráženy zbytky zoufalých německých protiútoků. Kolem půlnoci již nebylo slyšet výbuchy bombardování ani dělostřeleckých přepadů. Na samém začátku prvního květnového dne se ozývala už jen palba z pěchotních zbraní.

Závěrečné bitevní útoky šturmoviků vedl ze svého naváděcího stanoviště generál-lejtěnant aviacii V. G. Rjazanov. To se nacházelo na kopuli bývalého policejního ředitelství města Beelitz. V tyto poslední dny hrůzostrašné války navštěvoval své jednotlivé podřízené pluky často osobně velitel sboru, který jako dříve, tak i nyní v samém závěru války vyžadoval, aby u pozemních jednotek byli přítomni piloti, kteří za pomoci radiostanic podle konkrétní bojové situace naváděli své kolegy na jednotlivé pozemní cíle. U tankových jednotek, jak již bylo pravidlem, v čele postupující kolony stáli zkušení piloti - letovodi. Díky nim se mohli bitevní letci ve vzduchu lépe orientovat a ničit cíle v pořadí, v jakém to bylo pro pozemní jednotky nejvíce naléhavé.

Na kontrolní stanoviště si velitel 142. GŠAP, gvardii polkovník A. P. Matikov, zavolal Dračenka, kterému tlumočil osobní rozkaz

generála Rjazanova: "Za každou cenu odstartovat a šestici Il-2 položit kouřovou clonu jihozápadně od Berlína!" Nízké těžké mraky ve výšce kolem 250 metrů prakticky zastřely celou oblohu. Po jejich průletu vedoucí pilot skupiny spatřil zamaskované protitankové kanony, kolem nichž se pohybovaly jejich obsluhy. Dračenko vydal povel k útoku. Na nepřátelská postavení vrhaly Il-2 bomby a baterie byly definitivně zničeny salvami "eresů". Cesta vpřed pro vlastní tanky se tímto značně usnadnila. Nikdo z celého pluku nespál. V éteru bylo ve všech jazycích světa opakováno slovo: "Kapitulace!" Nebe se rozzářilo od jasné zářících signálních raket všech barev. Dělostřelci nešetřili municí pro salvy vítězství. Na předměstí Berlína, v Karlshorste, ve dvoupatrové budově bývalého vojenského ženijního učiliště, představitelé fašistického Německa podepsali akt o bezpodmínečné kapitulaci svých vojsk.

Přesto došlo k poslednímu bojovému nasazení bitevních Iljušinů. Piloti 8. GŠAD slavili 12. května vítězství ve velké vile na banketu v blízkosti Drážďan. V sále se nacházeli jen pozvaní velitelé pluků, nositelé Zlaté hvězdy hrdiny SSSR. Všem přijel blahopřát i velitel frontu, maršal tankových vojsk I. S. Koněv. Po chvíli se k němu přiblížil důstojník z jeho štábu, jenž mu něco říkal do ucha. Ve tváři velitele frontu bylo možno spatřit změnu. Slavnost přerušil a všem oznámil, že ne všechny německé jednotky se doposud vzdaly a pozemní boje ještě probíhají nedaleko od Prahy. Pozemní jednotky bylo nutno podpořit ze vzduchu, a proto byl vyhlášen bojový poplach, po němž se všichni velitelé dostavili ke svým jednotkám. Osádky se rozběhly ke svým letounům. Za několik minut již skupina pod vedením hrdiny SSSR A. Rogožina směřovala provést nálet na poslední zbytky bojujících Němců v Čechách. Po provedení několika náletů byly tyto pozemní cíle zničeny. Útok byl proveden v tak malé výšce, že po návratu letounů technici jen kroutili nechápavě hlavami nad tím, když vytahovali z chladičů větvičky stromů. To byl tedy poslední bojový let, který plnili příslušníci 8. GŠAD ve druhé světové válce.

Bitevní pluk přeletěl na polní letiště na území Rakouska. Odsud na rozkaz velení letectva odletěl čerstvě povýšený gvardii starší lejténant Ivan G. Dračenko transportním letounem do Moskvy, aby navštívil Vojenskou leteckou akademii. Zde obdržel instrukce, se kterými se vrátil zpět k 1. gardovému bitevnímu leteckému sboru. Předal veliteli na půdě Právnické fakulty v Kyjevě dokumenty, které se týkaly náboru nositelů Zlatých hvězd hrdinů SSSR ke studiu do vyšších vojenských škol a akademií. Své velení Dračenko také požádal o krátkou dovolenou, aby se mohl pokusit vyhledat své příbuzné. Všichni zůstali živi a zdraví, až na otce, který padl na leningradské frontě roku 1942, o čemž se jednooký pilot dozvěděl již dříve.

Jak již bylo uvedeno, jako jediný příslušník letectva VVS KA byl gvardii starší lejténant I. G. Dračenko vyznamenán současně Zlatou hvězdou hrdiny SSSR a všemi třemi stupni Řádu slávy. Za celé období druhé světové války byli takto vyznamenáni jen další dva příslušníci obsluh protitankových děl a jeden příslušník námořní pěchoty. Tedy pouze čtyři příslušníci ozbrojených sil Rudé armády v celé její historii!

Kromě toho byl jednooký pilot v průběhu války vyznamenán Leninovým řádem, Řádem rudého praporu, Řádem Velké vlastenecké války 1. stupně a Řádem rudé hvězdy.

Celkem vykonal 178 bojových letů, v nichž se ve dvaceti čtyřech případech zúčastnil skupinových vzdušných soubojů. Zničil 76 tanků a obrněných transportérů, 37 děl, 17 protiletadlových stanovišť, 654 automobilů, 122 koňských povozů. Dále zničil 7 skladů munice a vojenského materiálu, 6 vlakových souprav, 4 mosty. Společně se svými palubními střelci -radisty sestřelil 5 letounů a 9 letounů protivníka zničil na

letištích. Především se však tento letec vyznamenal svou nezlomnou vůlí, odvahou a statečností, které vždy provázely jeho obrovskou touhu po životě.

Těsně po ukončení války nastoupil do Vojenské letecké akademie v Moskvě, kde jako její posluchač zůstal po dobu jednoho roku. Jeho zdravé oko, které bylo velmi zatěžováno, postihly opakované záněty. Proto se musel podrobit důkladné lékařské prohlídce, jejímž výsledkem bylo, že už musel skutečně a definitivně ukončit svou leteckou kariéru a akademii opustit. Lékařský verdikt byl tentokrát neoblomný.

Jednooký pilot se zotavoval a doléčoval ze svých zranění v Leningradě. Byl demobilizován, ale své uplatnění našel tento svérázný člověk i v civilním životě. V roce 1948 zahájil studium na Právnické fakultě Kyjevské státní univerzity Tarase Ševčenka, kterou úspěšně ukončil v roce 1953. Podařilo se mu najít nové pracovní a osobní uplatnění, ale to je již jiná kapitola jeho životního příběhu.

K doplnění informací stojí za zmínku, že 1. ŠAK byl zformován v září 1942 v moskevské oblasti jako součást 2. IAA (istrebitě3/4naja aviacionnaja armija), která byla zálohou hlavního stanu sovětského vrchního velení. V únoru 1944 byl tomuto sboru udělen čestný název gvardějskij a současně byl přeořganizován na 1. GŠAK. V průběhu války mu byly za bojové výsledky uděleny čestné názvy "Kirovogradskij" (leden 1944) a "Berlinskij" (červen 1945). Byl vyznamenán Řádem rudého praporu, Řádem Suvorova II. stupně a Řádem Kutuzova II. stupně. Svou válečnou pouť 1. GŠAK zakončil v Pražské operaci 1., 4. a 2. ukrajinského frontu. Na 6000 jeho příslušníků bylo vyznamenáno vojenskými řády a medailemi. 101 příslušníkům byla udělena Zlatá hvězda hrdiny SSSR, z toho dvakrát byla udělena pilotům V. I. Andrianovovi, G. J. Běgeldinovovi, S. D. Luganskému, I. Ch. Michajličenkovi, M. D. Odincovi, N. G. Stoljarovovi a veliteli sboru V. G. Rjazanovovi.

Od samotného vzniku až do konce války velel sboru generál-major aviacii Vasilij Georgijevič Rjazanov, jenž byl v březnu 1943 povýšen do hodnosti generál-lejtnant aviacii.

POUŽITÁ LITERATURA

Dračenko, I. G.: Radi žizni na zemlje. Molod', Kyjev 1980.

Dračenko, I. G.: Na kryljach mužestva. Izdatě3/4stvo DOSAAF, Moskva 1985.

Domnak, A. S.: Znaki voinskoj doblěsti. Izdatě3/4stvo DOSAAF SSSR, Moskva 1990.

Čujkov, V. S.: Velikaja otěčestvěnnaja. Planeta, Moskva 1984.

Durov, I. A.: Russkije i sovětskije bojevyje nagrady. Vněštětorgizdat 1989.

Grebennikova, I. S. - Katkova, R. S.: Orděna i medali SSSR. Planeta, Moskva 1980.

Kolektiv autorů: Geroji Sovětskovo Sojuza, 1. a 2. díl. Vojennoje izdatě3/4stvo, Moskva 1988.

Kolektiv autorů: Istorija vtoroj mirovoj vojny 1939-1945, 1.-12. díl. Vojennoje izdatě3/4sto Ministěrstva oborny SSSR, Moskva 1976.

Kosminkov, K. - Grinjuk, D.: Samoljoty stalinovskich sokolov. Aeromuzej, Sankt-Petěrburg 1992.

Michulec, Robert: Il-2 / Il-10. A-J Press, Gdańsk 1995.

Novožilov, G. V.: Samoljoty OKB iměni S. V. Iljušina. Mašinostrojenije, Moskva 1990.

O3/4šanskij, D. I. - Filatova, A. I.: Memorial nad Dněprom. Mystectvo, Kyjev 1985.

Plotnikov, J. V.: Poslednij šturm. Izobrazitě3/4noje iskusstvo, Moskva 1975.

Ponomarev, A. N.: Sovětskije aviacionnye konstuktory. Vojennoje izdatě3/4stvo, Moskva 1990.

Shalito, Anton - Savchenkov, Ilya: Red Army uniforms of World War

II. Windov & Greene Publishing 1995.
Stapfer, Hans Heiri: Il-2 Stormovik in action. Carrollton 1995.
Vraný, Jiří: Edice triáda, Iljušin Il-2. Naše vojsko, Praha 1990.
Vukolov, V. S.: Dvaždy Geroji Sovětskovo Sojuza. Vojennoje izdatě3/4stvo Ministěrstva oborony SSSR, Moskva 1973.
Zaloga, Steven J: The Red Army of the Great Patriotic War 1941-5. Osprey Publishing, Londýn 1996.

PERIODIKA

Aviacija kosmonavtika
Aviacija i vremja
HaPM
Letectví a kosmonautika
Revi

II.

46. PLUK NOČNÍCH

ČARODĚJNIC

Neobvyklý vojenský letecký útvar složený výhradně z personálu ženského pohlaví, jímž byl noční bombardovací letecký pluk, vybavený jednoduchými a na svoji dobu zastaralými malými dvouplošníky pro dvoučlennou osádku, které unesly nevelký náklad bomb, nedosáhl v průběhu Velké vlastenecké války nějakých závrtných výsledků. Není ani znám případ, že by se ve vzdušném souboji podařilo některé z osádek těchto dvouplošníků sestřelit byť jediný protivníkův letoun. Zato však tyto letouny "visely" na válečné obloze v místech, kde to protivník neočekával, a v tichých nocích, kdy slabé a ztlumené motory letounů nebylo prakticky ani slyšet, dopadaly jejich bomby do protivnickových pozic. Nepřátelští vojáci tak nemohli mít ani v noci jistotu, že se alespoň trochu vyspí po neúprosných denních bojích, a byli strachem z nenadálého nebezpečí sužováni i tehdy, kdy to naprosto neočekávali. Bomby, které se v oněch tichých nocích snášely k zemi, nedopadaly ale pouze na ně. Decimovaly osádky tanků, bojových transportérů, protivnickovy vojáky nacházející se na říčních přepravách, shromaždištích vlakových souprav, letišťích a na všech místech, jež se nacházela v blízkosti frontové linie. Dvouplošníky s osádkami přidělovaly nepříteli starosti ne proto, že by byly obzvláště nebezpečné, ale tím, že soustavně ničily jeho psychiku. Nepřátelští vojáci si nemohli být nikdy jisti, že noc bude klidná, a protože dvouplošníky s rudými hvězdami shazovaly své bomby mnohdy od setmění do rozednění, začali se jich obávat, a hlavně je nenávidět. Odvážným mladým ženským osádkám dali nelichotivou přezdívku - "noční čarodějnice". Přezdívka se zalíbila jejich samotným nositelkám, které si s oblibou začaly vzájemně říkat "nočnyje věďmy" (rusky - noční čarodějnice).

VZNIK VOJENSKÉHO ŽENSKÉHO LETECTVA

Konec třicátých let zaznamenal v bývalém Sovětském svazu nesmírný rozvoj sportovního letectví, který byl spojen s masovým výcvikem pilotů, leteckých mechaniků všech odborností a výsadkářů. Do nově vzniklých aeroklubů bylo přijato současně velké množství mladých žen, které absolvovaly letecký výcvik společně s muži. Po ukončení základního výcviku mnohé z nich pokračovaly v dalším, po němž se staly pilotkami - instruktorkami cvičných dvouplošníků U-2.

Po boku mužů dosahovaly i ženy světových leteckých rekordů. V této souvislosti je zde namístě uvést příklad dálkového letu ze září 1938, kdy ženská osádka ve složení V. S. Grizodubová, D. D. Osipenkova a M. M. Raskovová na dvoumotorovém letounu DB-3 se symbolickým názvem "Rodina" (Vlast) provedla dálkový let bez přistání na trase Moskva - Dálný východ. Letovod tohoto stroje, Raskovová, se pak stala instruktorkou na Vojenské letecké

akademii N. E. Žukovského v Moskvě.

V roce 1940 již aerokluby tehdejší civilní sportovní organizace pod označením "OSOAVIACHIM" školily několik desítek tisíc pilotů a jiných leteckých specialistů. Ve druhém pololetí roku 1941 tato organizace připravovala na 25 000 pilotů a k vojenským útvarům bylo odesláno na 114 000 povolanců s ukončeným výsadkářským výcvikem.

Po vypuknutí války 22. června 1941 na východní frontě velké množství žen požádalo o vstup do vojenského letectva VVS KA1. Zpočátku se jim dostalo zamítavého stanoviska, ale zároveň byly ve velkém počtu využívány jako instruktorky létání při výcviku nových pilotů na týlových letištích.

První zpráva velení vojenského letectva o rozkazu zformovat čistě ženský vojenský letecký útvar přišla v říjnu 1941 a jeho hlavní organizátorkou byla jmenována právě nositelka Zlaté hvězdy hrdiny SSSR Marina Michajlovna Raskovová. Již samotné jméno této světové rekordmanky bylo opředeno legendární pověstí a na její výzvu ve sdělovacích prostředcích se přihlásilo několik stovek prvních uchazeček.

Formování tohoto prvního, doposud ojedinělého vojenského leteckého útvaru probíhalo zpočátku v Moskvě a mezi jeho další zakladatelky patřily pilotky V. Chomjakovová, O. Šachovová, M. Kuzněcovová a R. Běljajevová. Příjímacím střediskem pro uchazečky se stala Vojenská letecká akademie N. E. Žukovského v Moskvě. Další výcvik již probíhal ve městě Engelsu.

Nejpočetnější skupinu pilotních uchazeček tvořily studentky moskevských civilních vysokých škol a mezi prvními byly i ty, které se v budoucnu proslavily na válečném nebi, zejména pak N. Meklinová, I. Rakobolskaja, A. Jeleninová, J. Rjabovová, J. Rudněnová, D. Paskovová, R. Gaševová, D. Gelmanová, L. Rudčikovová, G. Dokutovičová, R. Aronová, T. Sumarukovová, K. Dospanová. Z civilního dopravního letectva přišly již zkušené pilotky S. Amasovová, D. Nikulinová, O. Sanfirovová, V. Tichomirovová a M. Čečněvová. Velitelkou se stala zmíněná organizátorka major Raskovová. Výcvik byl prováděn na letounech U-22 a byl zaměřen na výškolení pilotek a letovek lehkých nočních bombardérů, neboť právě pro tyto úkoly byl tento lehký a pomalý dvoumístný dvouplošník určen.

Hlavním úkolem leteckého pluku byla podpora pozemních vojsk, jež působila na předním úseku frontové linie. Zmíněný letoun mohl díky svým dobrým manévrovacím schopnostem a jednoduché technice pilotáže provádět činnosti, které rychloletící a těžší letouny nebyly schopné uskutečnit. Další jeho předností byla skutečnost, že splňoval podmínky k provádění bombardování z malých výšek na ohniska protivníkovy palby. Dále byl využíván k bombardování nepřátelských prvosledových i týlových jednotek nacházejících se v blízkosti fronty, k ničení komunikací, k leteckému průzkumu a dalším bojovým činnostem, které nedávaly nepřátelským vojákům možnosti odpočinku. U-2 deptaly protivníka v jeho zákopech, aby nabyl dojmu, že nemá klidné chvíle pro nabrání tak potřebných sil. Tato činnost s sebou přinášela pro osádky letounů velké nebezpečí, jelikož lehké dvouplošníky nebyly nijak pancéřovány a v případě jejich zaměření pak byly vzhledem k pomalé rychlosti letu lehce zranitelné protiletadlovými zbraněmi protivníka.

V Engelsu bylo rozhodnuto zformovat několik ženských leteckých útvarů. Letecký výcvik byl prozatím prováděn v rámci "Leteckého útvaru č. 122" na školních dvouplošnicích U-2. Přes přijímací komisi prošla tisícovka mladých žen a v návaznosti na rozkaz velitele VVS KA generál-lejtnanta aviacii3 Alexandra

Alexandroviče Novikova bylo hlavním úkolem v co možná nejkratší době zformovat ne jeden původně zamýšlený letecký pluk, ale hned tři, kterými se stal 586. IAP (istrebitě3/4nyj aviacionnyj polk), 587. BAP (bombardirovočnyj aviacionnyj polk) a 588. NBAP4 (nočnoj bombardirovočnyj aviacionnyj polk). Označení uvedených pluků již

existovala, ale vlastní jednotky figurovaly ve vojenských rozkazech VVS až do konce února 1942 pouze formálně. Do této doby totiž probíhal výcvik zaměřený na prověřování zkušeností a způsobilosti osádek pro plnění budoucí bojové činnosti. Byla ověřována jejich schopnost působit ve válečném prostředí, důraz byl kladen na výuku vojenských zvyklostí a předpisů a zavedení přísné vojenské disciplíny. Lze konstatovat, že výcvik se svou náročností nijak nelišil od výcviku v ostatních "mužských" leteckých učilištích a nijak nebral v úvahu to, že se jednalo o vojenské letecké adeptky opačného pohlaví. Tato skutečnost nebyla zohledňována ani žádnými zvláštními předpisy Rudé armády, které ostatně vznikaly až v průběhu samotné činnosti těchto útvarů. Příkladem může být hned první rozkaz, který byl přečten všem adeptkám 25. října 1941 a v němž bylo uvedeno: "Celému kádrovému stavu leteckých jednotek přikazuji před koupelí ostříhání vlasů. Ustanovuji pro všechny kádrový personál jediný krátký druh účesu - předeek do půli ucha a na zátylku vlasy nesmí přesahovat přes límec blůzy. Nošení jiných druhů účesů bude povoleno jen s mým osobním povolením! Podpis: Náčelník přípravy zvláštních pluků - Hrdina SSSR major Raskovová."

Intenzivní výcvik byl zaměřen především na bombardování, dále na techniku pilotáže, na výcvik letovodek - šturmanek, na výškolení ve střelecké přípravě a na vše ostatní, co souviselo s činností bojových leteckých útvarů ve válečných podmínkách. Zvláště náročné požadavky byly kladeny na výcvik letovodek, kterých přišlo jen velmi málo, protože v mírovém období se tato odbornost školila jen v omezeném počtu. Nyní si tyto budoucí letovodky musely náležitě osvojit leteckou navigaci a vlastní činnost při provádění nočního bombardování. Každodenní výcvik probíhal po dobu třinácti hodin. Nejdříve samozřejmě uchazečky prošly základním pozemním vojenským výcvikem, jenž byl zakončen složením vojenské přísahy.

Pro mladé ženy nebylo lehké provádět lety po stanovených trasách za snížených povětrnostních podmínek a za tmy, neboť se s nimi vlastně setkávaly poprvé. Náročné pro ně bylo i provádění cvičného bombardování na střelnici osvětlené pouze na několik vteřin osvětlovacími bombami, aby imitace skutečných podmínek, se kterými se měly setkat v budoucnu, byla co nejvěrohodnější.

Cvičné lety byly uskutečňovány i ve složitých meteorologických podmínkách, kdy nebyla možná orientace ani podle hvězd.

Dvoučlenné osádky se učily spoléhat pouze samy na sebe, což bylo důležitým předpokladem pro jejich budoucí přežití.

Na začátku měsíce února 1942 umožnila úroveň přípravy kádrového stavu ženského leteckého útvaru přistoupit k vlastnímu formování zmíněných leteckých pluků. Podle druhu specifikace jejich budoucího určení byla doba trvání leteckého výcviku stanovena pro každý pluk zvlášť. Jako první byl zformován 586. IAP, jehož velitelkou se stala jedna z nejzkušenějších pilotek, major Tamara A. Kazarinovová. Tento pluk byl na tehdejší dobu vyzbrojen tím nejmodernějším, čím disponovaly VVS, tedy stíhacími letouny Jakovlev Jak-1. Začleněn byl do stavu 144. IAD PVO (stíhací letecké divize protivzdušné obrany) města Saratova, kde také prodělal svůj první bojový křest.

Jako druhý byl zformován 588. NBAP, v němž byly všechny funkce obsazeny skutečně výhradně ženami. Zpočátku se skládal ze dvou eskadrilij. Velitelkou pluku byla jmenována Jevdokije

D. Beršanskaja, která původně působila jako učitelka létání v Batajském leteckém učilišti, náčelníkem štábu pluku se stala bývalá studentka 4. ročníku Fyzikálně-matematické fakulty Moskevské státní univerzity - Irina Rakobolskaja.

Pluk tedy oficiálně vznikl a ihned poté byl znovu zahájen intenzivní letecký výcvik. V plukovním rozkazu č. 1 se uvádělo, že jednotka přistoupila k plnění svých povinností. V rozkaze č. 2 se pak potvrzovalo rozdělení jednotlivých osádek a jmenování do

ostatních funkcí. Zdokonalovací letecký výcvik byl zaměřen na provádění letů v paprscích světlometů, osvojování si prvků pilotáže a umění manévrování v protiletadlové palbě a bombardování z malých výšek.

Pluk dostal do výstroje ony skromné letouny U-2, jež byly mnohým již dobře známy z civilních aeroklubů. Letoun byl zkonstruován leteckým konstruktérem N. N. Polikarpovem v roce 1927 a do sériové výroby byl zaveden o rok později. U-2 se stal populárním letounem všestranného použití. Byl určen pro výcvik pilotů, ale našel uplatnění i v dalších činnostech. Ve válečném období byl používán jako sanitní, spojovací lehký bitevní a lehký noční bombardovací letoun. Sloužil k převozu raněných, k průzkumným letům, ke kontrole maskování vlastních pozemních jednotek, ke kontrole telefonních a telegrafických vedení a také ke shazování letáků. Mezi jeho honosné přezdívky patřil název "král vzduchu", přechota jej nazývala "staršinou fronty", partyzáni "kukuruznikem". Osádky nočního bombardovacího pluku pro něj měly svůj vlastní název - "vlaštovka". Měl malou rychlost a unesl pouze lehký náklad, ale zato se vyznačoval lehkou pilotáží a jeho hlavní předností bylo, že pro start a přistání nepotřeboval velká prostranství. Pod křídla a trup letounu bylo namontováno 6-8 držáků pro bomby a lanka k jejich mechanickým odhazovačům vedla do kabin dvoučlenných osádek. Zaměřovač pro bombardování byl ještě prostější - představovaly jej dvě kovové tyčinky natřené fluorescenční barvou, umístěné na pravé straně trupu u zadního sedadla letovoda, a obdélníkové okénko pro sledování povrchu země a zaměřování pozemního cíle, nacházející se v pravém dolním křídle.

Dne 9. března 1942 provedly osádky pluku poslední cvičné lety, při nichž došlo v průběhu noci k prudké změně meteorologických podmínek. Dvě osádky U-2 naprosto ztratily prostorovou orientaci a havarovaly s tragickým následkem - všechny čtyři pilotky zahynuly v troskách svých letounů. Jednalo se o první ztráty na lidských životech v historii pluku.

Dne 15. května 1942 byl pluk podřízen velení štábu VVS Povolžského vojenského okruhu. Prověřkovou komisí tohoto vojenského okruhu bylo konstatováno, že je připraven na své přemístění k frontové linii a zahájení bojové činnosti. Major Raskovová letěla tuto skutečnost oznámit na hlavní velitelství VVS do Moskvy a mezitím se osádky připravovaly k dálkovému přeletu na místo nového bojového působiště. Dne 23. května 1942 U-2 588. NBAP za slunečního svitu vyrolovaly na start. Stroje startovaly po zvěnech za sebou a nabraly kurs na západ.

PRVNÍ BOJOVÁ NASAZENÍ

Cílem přeletu se stalo polní letiště u Donbasu, kde byl pluk začleněn k Jižnímu frontu do stavu 218. NBAD. Po přistání se konala přehlídka celého pluku. Do bojových leteckých operací byl poprvé v historii začleněn také letecký pluk, jenž se skládal výhradně z žen! Na novém působišti se na příslušnice tohoto útvaru zpočátku dívali s ironií a velitel divize Dimitrij D. Popov nevítal své nové podřízené s příliš velkým nadšením. Zanedlouho začal pluk provádět vlastní bojovou činnost z polního letiště, které bylo umístěno pod Vorosilovgradem. Do bojových letů byly osádky zařazovány až poté, co vykonaly seznamovací lety nad frontovou linií, při nichž se pilotky se svými letovodkami vizuálně obeznámily s oblastí své budoucí bojové činnosti. Znovu zopakovaly cvičné lety v záři světlometů. Hned po přeletu k linii fronty osádky pocítily dech skutečné války. Ze západu se ozývala kanonáda, temnou, hvězdnou oblohou zněl řev nepřátelských letounů letících směrem na východ. Protivníkovy bomby vybuchovaly ve Vorosilovgradu a Millerovu. Po těchto náletech bylo vidět na horizontu jasnou záři po vzniklých požárech. Právě v tuto dobu byly sváděny urputné boje v jižní části Donbasu na řece Mius u Taganrogu, kde se protivník snažil probít k Donu.

Pro příslušnice pluku přišel dlouho očekávaný rozkaz k vykonání prvního bojového letu. Jako první letěly otevřít bojové skóre velitelka pluku Jevdokije Beršanskaja s hlavní letovodkou pluku Sofií Burzajevovou a osádka obou velitelek eskadrijí, Sima Amosovová s letovodkou Larisou Rozanovovou a Ljuba Olchovská s letovodkou Věrou Tarasovovou. Tento první bojový let byl proveden 8. června 1942. Na startu bylo přítomno velení divize a na polním letišti byl před samotným vzletem první trojice letounů uskutečněn krátký mítink, jenž zahájila komisařka pluku Jevdokije Račkevičová. Jejím slovům však nastoupený létající personál nevěnoval příliš velkou pozornost. Všechny ženy upíraly zraky na své velitelky, záviděly jim možnost jejich prvního bojového letu a přály si být na jejich místech. Na závěsnících U-2 byly podvěšeny bomby, na které zbrojířky a techničky napsaly bílou křídou nápisy "Za rodinu" (za vlast).

Zvuk motorů zněl v tichu noci a letouny jeden za druhým zmizely v její temnotě. Za chvíli měly bomby již padat na hlavy nepřátel. Na polním letišti se rozhostilo naprosté ticho. Čas se neuvěřitelně táhl, ale nikdo se neodvážil odejít. Nakonec se přece jen ozval slabý charakteristický zvuk hvězdicového motoru U-2. Všichni přihlízející zpozorněli a upřeli oči k jasné noční obloze, na níž však nebylo možno nic rozpoznat. Jen zvuk blížících se motorů sílil. Bylo slyšet, jak lehce o suchý povrch letištní plochy narazily podvozkové nohy prvního letounu a jeho motor ztichl. Dvoulistá vrtule se setrvačností dotáčela a k výchozímu bodu startovací dráhy pomalu dojížděl první dvouplošník. Z husté tmy se přibližovala velitelka pluku Beršanskaja, vedle ní Burzajevová. Obě podaly hlášení o průběhu letu přímo veliteli divize. Německá protiletadlová postavení vedla palbu po jejich letounu, a proto pilotka musela manévrovat, ale tak, aby neztratila kurs, směřující k jejich cíli, nad nímž byl proveden odhoz bomb z výšky 600 metrů. Krátce za ní bombardování provedla osádka velitelky 1. eskadrijí Amosovové. V tu dobu již protiletadlová palba nepřítele zesílila natolik, že několik střepin z vybuchlých granátů proletělo potahem stroje Beršanské, ale nezpůsobily žádné vážnější poškození. Čekalo se už jen na přistání třetího dvouplošníku, ale marně.

Nebe mlčelo a lidé v očekávání naprosto zbytečně napínali sluch. Takto bezradně čekali až do ranního úsvitu, kdy se velení pluku spojilo s velitelským stanovištěm divize. Ale ani odtud nepřišla žádná povzbudivá zpráva. Uplynulo několik dnů a naděje na návrat pohřešované osádky se rozplynula. Stejně tak nebylo ani žádné zprávy o jejím sestřelení. Až daleko později, po osvobození míst, kde bylo prováděno první bombardování, se příslušnice pluku z vyprávění místního obyvatelstva dozvěděly zprávy, jež potvrzovaly zánik U-2. Stroj s Olchovskou a Tarasovovou provedl odhoz bomb, ale dostal se do husté palby protiletadlových zbraní protivníka, z níž se jim už vylétnout nepodařilo. Střepiny granátů těžce zranily osádku a prakticky neovladatelný stroj prudce narazil do země, při marné snaze pilotky o provedení nouzového přistání. Ráno obyvatelé vesnice Krasnyj Luč našly obě členky osádky mrtvé a pohřbili je v blízkosti místa havárie. Namísto padlé Olchovské byla velitelkou 2. eskadrijí jmenována Dina Nikulinová. Padlou letovodku nahradila Jevgenije Rudněvová.

Následující noci, po ztrátě prvního stroje, k bojovému letu odstartovaly všechny osádky pluku, jichž bylo v tu dobu celkem dvanáct. U-2 vzlétaly jednotlivě v intervalech po třech minutách za sebou a nabíraly výšku. Odstartovala rovněž osádka, jejíž pilotkou byla seržant Marie Čečněvová a letovodkou seržant Olga Kljujevová, která zaplnila svoji kabinu malými SABy5, protože se nemohla na svém místě za pilotkou ani pořádně pohybovat. Připomínalo to, jako by se snad chystala osvětlit celou linii fronty. Podle informací z předletové přípravy se pilotky snažily

nepřetěžovat motory a k cíli se dostat v úsporném režimu letu. Pod křídly měly letouny podvěšeny svůj náklad, každý vždy 180 kg bomb. Osádky prakticky neviděly nic, pouze fosforeskující ukazatele přístrojů na palubních deskách. Každou chvíli bylo možno očekávat frontovou linii, což po chvíli potvrdily do nebe "zabodnuté" ostré paprsky nepřátelských světlometů i první salvy protiletadlové palby. Jednotlivé letovodky oznamovaly pilotkám, aby se připravily a udržovaly daný kurs. Cíl se blížil. Jakmile dvouplošníky minuly frontovou linii, protiletadlová palba utichla. Osádky přilétaly k cíli, nad nímž očekávaly silnou protiletadlovou kanonádu, ale dělostřelectvo prozatím mlčelo. Letouny letěly ve výšce 900 metrů. Před strojem Čečněvové letěl letoun Taťány Makarovové, která již provedla shoz osvětlovacích bomb, a bylo až k neuvěření, že i v tomto okamžiku protivníkovy zbraně mlčely. Osádky obou letounů až znervózněly a prověřovaly, jestli neminuly kurs k cíli, ale vychýlení z jeho směru bylo vyloučeno a také předpokládaný čas letu k cíli byl vyčerpán. U-2 provedly obrát o 180° a letěly zpět. Byl proveden shoz dalších osvětlovacích bomb a v jejich svitu bylo konečně jasně vidět pozemní cíl. Kljujevová již prováděla zaměřování, po němž provedla odhoz prvních bomb. Za okamžik se na zemi objevily výbuchy. Obdobnou činnost provedla i osádka Čečněvové. Po každém odhozu dalších bomb letoun vždy od dalšího odlehčení doslova nadskočil. Protivník kupodivu nadále mlčel, a tak osádky mohly bezstarostně zaměřit zpátečním směrem. Bojový úkol jejich prvního letu byl splněn.

Postupně byl pluk stále více vtahován do válečného dění. Bojové lety následovaly jeden za druhým, ale protivníkovy protiletadlové baterie stále podezřele mlčely. Pouze ojediněle zazněl výstřel a pak opět zavládlo ticho, jako by se nepřítel vůbec nehodlal zabývat malými letouny a jejich bombardovací činností. Osádky dokonce začínaly nabývat dojmu, že jsou posílány na lety do nevýznamných, málo opevněných prostorů, aby jim byla dána možnost zvyknout si postupně a beze ztrát na frontové podmínky. Později se ale ukázalo, že nepřítel v místech letů ženského bombardovacího pluku doplňoval své jednotky o posily všech druhů vojsk k rozhodujícímu úderu na Stalingrad, Groznyj a Baku, a proto se snažil, aby tato činnost nebyla odhalena.

Klidné lety však neměly dlouhého trvání. Osádka U-2 s pilotkou Čečněvovou a letovodkou eskadrijí Larisou Rozanovovou byla vyslána bombardovat pěší jednotky a uskupení nepřátelské bojové techniky, které se nacházely v železniční stanici Pavlovskaja.

Letovodka pravidelně prováděla kontrolní lety s každou pilotkou eskadrijí, aby si ověřila jejich schopnosti. Letoun přeletěl frontovou linii, jež protínala řeku Mius. Letovodka udala pilotce kurs k cíli. Za okamžik již ve vzduchu visely na padácích osvětlovací SABY a dvouplošník se ocitl v překřížení nepříjemných světlometů. Zahřměly první salvy protiletadlové palby. Osádka letounu nezareagovala okamžitě na tuto nečekaně vzniklou situaci a snažila se zjistit, odkud byla palba vedena. Vzápětí jeden paprsek světlometu nepříjemně prudce oslnil jejich oči. Pilotka byla zaskočena natolik, že nechtěně od sebe odtlačila řídící páku, a U-2 se tak dostal do střemhlavého letu. Bylo nevyhnutelné okamžitě napravit chybu, která by po chvíli skončila katastrofou. Čečněvové se však podařilo vyrovnat stroj a řídit dál podle palubních přístrojů. Letovodka jí začala vydávat povely, aby letěla více vlevo, ale vyletět z překřížení světlometů se jim nepodařilo. Protiletadlové granáty začaly vybuchovat stále blíže a v plochách křídel se objevilo několik trhlin. Letovodka eskadrijí křičela na Čečněvovou, aby zvýšila rychlost a prudčeji manévrovala. Pilotka nevěnovala pozornost tomu, co se dělo na zemi, a pouze se zabývala energickým manévrováním s letounem podle rad Rozanovové, jejíž pokyny bez přestání jeden za druhým zněly za jejími zády. Přes hluk motoru

bylo zřetelně slyšet, jak se ze země ozývaly další a další výstřely protiletadlových kanonů. Ve středu překřížení vidlice světlometů letěl malý, bezbranný U-2. V této nezáviděníhodné situaci se letoun nacházel snad již pět minut a pro jeho osádku bylo životně nezbytné se z této pozice za jakýchkoliv okolností dostat. Jinak by se tento let mohl stát také jejich posledním. Pilotka provedla přechod do prudkého střemhlavého letu, do temné bezedné propasti, a jen tak se jí podařilo z nebezpečí nakonec uniknout.

Zpáteční let také nebyl snadný. Na mnoha místech poškozený letoun bylo těžké udržet ve vzduchu. Navíc došlo ke zhoršení meteorologických podmínek a prudce se snížila i tak slabá viditelnost. Letiště bylo ještě daleko, ale motor naštěstí pracoval normálně. Rozanovová se snažila uklidnit vzrušenou pilotku slovy, že vše je v pořádku. Nakonec se dvouplošník dostal nad letiště a po třetím okruhu kolem něj dala pilotka pozemní návodčí signál zablikáním polohových světlů. Po něm ihned ze země odpověděl dohodnutý světelný signál, jenž potvrzoval povolení k jejich bezprostřednímu přistání. Letoun roloval k tankovací stojance, kde obě členky osádky chvíli nehybně seděly ve svých kabinách, než nabraly trochu síly a odhodlaly se stroj opustit a jít na velitelské stanoviště, aby zde podaly hlášení o průběhu letu. Letoun bylo nutno dát okamžitě do opravy, která technikám trvala několik dnů.

S opraveným U-2 odstartovala seržant Čechněvová k dalšímu letu již se svou stálou letovodkou v noci na 20. července 1942, kdy měly splnit úkol bombardování známé železniční stanice Pokrovskoje. Protivník v tomto místě soustředil opět velké množství vlastních vojáků a bojové techniky. Přístupy k této stanici chránilo velké množství baterií 88mm protiletadlových kanonů, které intenzivně zamezovaly náletům těžkých bombardovacích letadel VVS KA. Proti letounům U-2 byl ale takový systém protiletadlové obrany neefektivní a právě z tohoto důvodu se velení divize rozhodlo, aby bombardováním stanice Pokrovskoje byl pověřen 588. NBAP. Nepřítel doposud neznal taktiku systému bombardování lehkých letounů a nenalezl účinný způsob, jak by těmto náletům zamezil. Na předletové přípravě byla přijata nová opatření: Před cílem měly jednotlivé letouny vystoupat do několikanásobně větší výšky, než bylo zapotřebí k provedení odhozu bomb. Přilet do těsné blízkosti železničního uzlu provést s přitlumeným chodem motorů tak, aby přítomnost U-2 byla protivníkem zjištěna co možná nejpozději. Při udržování stejné výšky letu se měly U-2 odklánět nepravidelně do stran. Důraz byl kladen na okamžik překvapení a tomu právě odpovídala zvolená taktika.

Osádky při nočních letech prováděly nálety na uskupení nepřátelských vojsk a jeho techniky v oblasti říční přepravy přes řeku Mius, Severní Doněc, Don a také na komunikace, po kterých se německá vojska přepravovala v salských stepích a v oblasti Stavropole.

Letní měsíce roku 1942 se na úseku Jižního frontu vyznačovaly urputnými boji. Protivník se vydal směrem ke Stalingradu a na Kavkaz. Vojska Rudé armády ustupovala po krvavých bojích, bránila každý kousek svého území. Za takové situace se linie fronty neustále měnila a stále obtížněji bylo možno určit její přední okraj a zamezit náhodnému bombardování vlastních pozemních jednotek. Ženskému nočnímu bombardovacímu pluku byly kladeny stále složitější úkoly, které si vyžadovaly obrovské vypětí od každé jeho příslušnice.

Pluk U-2 ustupoval společně s pozemními jednotkami. Svými nočními nálety v tomto období alespoň napomáhal zpomalovat postup nepřátelských vojsk. Bombardování bylo zaměřeno na sklady se zásobami vojenského materiálu a pohonných hmot, železniční stanice, vlaky, přepravy přes řeku Don v oblasti stanice Uspěnskaja a obydlí na místech kolem Marijezmu, Kalinova,

Pokrovského, Alexandrovky, Novo-Bachumské a dále na přepravy přes řeku Don v oblastech Konstaninovské, Razdorské a Bagajevki.

Dne 11. července 1942 při bombardování železničního transportu u stanice Uspěnskaja se osádkám U-2 podařilo trefit několik železničních vagonů, po jejichž zásazích vzniklo několik silných explozí s následnými požáry. V tuto noc byl na kótě 115 přímými zásahy bomb zničen také sklad s municí. V noci na 25. července byl proveden opakovaně třikrát start všech letounů pluku. Při těchto bombardovacích letech se osádkám podařilo silně poškodit přepravu přes řeku Don v oblasti Konstaninovskaja. 26. července pak bylo v průběhu noci provedeno celkem 47 startů jednotlivých letounů, s cílem zničit uskupení mechanizovaných jednotek a pěchoty protivníka u říční přepravy přes Don v oblasti Razdorské. Bombardováním byly způsobeny velké ztráty nepřátelským vojskům, která se právě přepravovala na druhý břeh na lodích a prámech. Možnost odpočinku měly osádky jen v krátkých přestávkách přímo pod křídly svých zamaskovaných letounů. Často docházelo k totálním výpadkům v zásobování, při nichž se místní obyvatelstvo dělilo s příslušnicemi ženského leteckého pluku o poslední zbytky svých skromných zásob.

Kromě nočního bombardování přibýly nové úkoly, kterými byly především denní průzkumné lety. Denní lety přinášely osádkám více vrásek na čelech než ty noční, při nichž nebezpečí hrozilo pouze v podobě protiletadlové palby, vedené v podstatě naslepo. Ve dne kromě cílené palby z protiletadlových zbraní hrozilo ještě větší nebezpečí v podobě setkání se stíhači nepřítele, proti nimž neměl U-2 žádnou vlastní obranu a byl pro ně jen kouskem překližky a plátna, který ve vzduchu "stál" téměř na místě. (V tuto dobu létaly U-2 bez jakékoliv výzbroje, tedy i bez kulometu na stanovišti letovodky. Zadní místo bylo vybaveno pouze dvojím řízením a i letovodka seděla jako pilotka, ve směru letu, se svým úkolem navigace a prováděním bombardování.) Jedinou možnost záchrany představovala při takových setkáních dobrá manévrovatelnost a výdrž osádky. Jakmile se na horizontu objevil černý bod, bylo se jen možné dohadovat, jestli se jednalo o vlastní stíhačku, nebo o protivníkovu. V každém takovém případě pilotky okamžitě vyhledávaly terénní nerovnosti, úžlabiny nebo rokle, kde by se mohly se svým dvouplošníkem skrýt. S nástupem tmy pak dvouplošníky prakticky nepřetržitě "visely" nad svými cíli. Bombardování bylo prováděno v pětiminutových intervalech.

Je nutno podotknout, že až do léta roku 1944 létaly osádky bez padáků! Namísto nich tak mohly letouny unést o 20 kg bomb více. O skutečnosti, že by mohlo dojít k jejich sestřelení, a o tom, co by je v takovém případě očekávalo, ženské osádky a ani vlastní velení bombardovacího pluku příliš nepřemýšlely. Ve dne, kdy U-2 létaly v malých výškách, nebyla nutnost vybavení padáky tak naléhavá, zato při nočních letech se mohly skutečně hodit. Bojové lety byly prováděny každou noc, a jakmile se protivníkovy pozemní jednotky přiblížily do nebezpečné blízkosti letiště, osádky U-2 okamžitě odlétaly, stále dále na východ. Frontová linie se měnila téměř každý den, podle toho, jak rychle postupoval protivník kupředu. Docházelo k situacím, že i v noci, během plnění úkolu, prvosledové německé jednotky došly téměř až k zápolí improvizovaných polních letišť bombardovacích dvouplošníků. Tak tomu bylo například u osady Celina, kdy stroje musely již přistávat na nových provizorních letištích, což bylo pro osádky, které se vracely z náletů, značně riskantní a náročné.

BOJOVÁ ČINNOST NA KAVKAZU

Vesnice Olginskaja se v době, kdy sem přibyl bombardovací pluk, doslova utápěla v zeleni ovocných sadů. U-2 byly rozmístěny a zamaskovány přímo pod korunami stromů. Velení pluku obdrželo rozkaz, aby do postavení pozemních vojsk, které se nacházelo

v těsné blízkosti frontové linie, okamžitě přepravilo štábního důstojníka. Ten byl sestřelen při přeletu z jiného průzkumného pluku stíhačem Luftwaffe. Pilotovi se podařilo provést ještě nouzové přistání, ale zraněním, která utrpěl, na místě podlehl. Vyděšený a zaprášený štábní důstojník se jako zázrakem zachránil a neměl ani žádná zranění. K jeho další přepravě na místo určení však muselo dojít až po příchodu soumraku ve vodorovném letu nad zemí. Tentokrát U-2 pilotovala staršina Čečněvová. Neuletěla ani několik kilometrů, když na její letoun zaútočil protivníkův stíhač. Při prvním útoku minul svůj cíl, což pilotce stačilo k tomu, aby před jeho dalším útokem provedla přistání na blízké prašné cestě a společně se štábním důstojníkem, jenž v žádném případě pilotům, kteří jej přepravovali, nepřinášel štěstí, odběhli co nejdále od letounu. Naštěstí letec Luftwaffe svůj záměr již nestačil zopakovat, protože se na nebi objevily stíhačky s rudými hvězdami, před jejichž přesilou raději včas uletěl. Osádka U-2 mohla odstartovat a pokračovat ve svém letu, který již byl dokončen bez dalších dramatických událostí.

Dne 28. července provedla osádka U-2, který pilotovala mladší lejténant Marie Smirnovová, úspěšné bombardování automobilové kolony protivníka a způsobila mu tím velké škody. Letouny seržanta Jekateriny Piskarevové a staršiny Raisy Aronovové zase provedly bombardování skladů pohonných hmot, které po jejich náletu vzplanuly obrovským požárem. Jednotlivé osádky během těchto nocí uskutečnily až tři bojové starty. Z improvizovaného letiště ve vesnici Olginskaja se pluk brzy přemístil na polní letiště u Stavropole.

Zde již bylo možno pocítit přítomnost pohoří Kavkazu. Nad zamlženým obzorem se tyčily siluety mohutných zasněžených velehor. Bombardéry Luftwaffe neustále prováděly nálety na Pjatigorsk a Miněra3/4nyje Vody. 588. NBAP byl dislokován u vesnice Elchotovo, kde se nacházelo velké množství nejrůznějších typů letounů z jiných leteckých pluků nebo jejich zdecimovaných zbytků. Druhého dne ale již opět následoval další přelet směrem na východ, na letiště poblíž Grozného. V průběhu průzkumného letu protivníkovi stíhači téměř rozstříleli a zapálili U-2 staršiny Naděždy Popovové, ale pilotce se naštěstí ještě podařilo provést nouzové přistání a osádka včas opustila kabinu letounu, který pak před jejich vyděšenými zraky shořel. Nouzové přistání bylo provedeno již na území obsazeném protivníkem. Jejich cesta zpět trvala sedmáct dnů. Ke svému pluku se osádka vrátila společně se sestřeleným stíhacím pilotem Senjonem Charlamovem, který se napadený U-2 snažil bránit, ale před přesilou protivníka neměl šanci na úspěch a svoji stíhačku musel opustit na padáku, aby si zachránil svůj vlastní život.

Z horských průsmyků se již ozývala palba pěchotních zbraní. Na leteckých mapách byla linie fronty vyznačena mezi místy Mozdok, Prochladnyj, řekou Ardon a Elchotovem. Začínající letní ofenzivu protivník zahájil krátkým úderem, po němž se mu podařilo obsadit severní Kavkaz a snažil se ovládnout jih země, kde se nacházela důležitá naftová naleziště. Nehledě na početné vlastní ztráty, prováděl na tomto úseku fronty neustálé útoky.

Po několika dnech byl pluk "nočních čarodějnic" přemístěn na letiště u obce Asinovskaja a letouny byly zamaskovány opět pod korunami ovocných stromů. Z polních letišť, která se nacházela ve stepích Stavropole, nyní osádky létaly před vrcholky hor. Pilotky a letovodky si nedokázaly představit, jak budou létat v horách, kde nebyly obvyklé orientační body, kde i samotné prostranství letišť představovaly jen malé plochy vklíněné mezi skály. Ve vesnici Asinovskaja byl pluk umístěn až do ledna 1943 a byl zde také vyzbrojen novější verzí U-2 pro noční bombardování, pod označením U-2LNB, s hvězdicovým motorem M-11D, opatřeným tlumičem hluku.

Osádky létaly ve velmi špatných povětrnostních podmínkách a

častých mlhách. Počasí se v horách měnilo velice rychle a před startem nebylo možno odhadnout změny, které nastanou během vlastního letu. Tak se často stávalo, že vlastní návrat na letiště byl složitějším a náročnějším úkolem než samotné bombardování nepřátelských pozic. Lety se v tuto dobu prováděly také z nouzových předsunutých ploch nedaleko od hlavního letiště, umístěných v bezprostřední blízkosti frontové linie. S příchodem tmy osádky přelétávaly na tyto plochy a s ranním úsvitem, po nočních bojových letech, se vracely zpět na hlavní letiště.

Nepřítel stáhl do oblasti Mozdoku obrovské množství protiletadlových zbraní, a tak nebylo jediného letu, při němž by se osádka dvouplošníku nedostala do jejich palby. Rovněž se začal přizpůsobovat taktice letů U-2, takže osádky musely zvolit taktiku novou. Do této doby působily jednotlivé osádky samostatně, tudíž se stávaly jednoduchými cíli pro návodčí protiletadlových baterií. Bylo tedy rozhodnuto provádět lety ve dvojicích, kdy osádka prvního U-2LNB v plné rychlosti proletěla nad stanoveným cílem, který měl být bombardován, a soustředila na sebe veškerou pozornost ze země. Druhý letoun v intervalu dvou minut za prvním plachtil ve výšce nad cílem se ztlumeným chodem motoru a po zaměření cíle prováděl jeho bombardování. V případě, že protivník přeorientoval svou palbu na tento druhý U-2, prováděl bombardování první stroj dvojice.

Jako první měly tuto metodu vyzkoušet pilotka Popovová s letovodkou Rjabovovou a pilotka Čečněvová s letovodkou Kljujevovou. Než došlo k praktickému použití této taktiky "na ostro", provedly pilotky secvičení taktiky pilotáže, aby si osvojily let ve dvojici. Před startem byly důkladně promyšleny varianty přiletu k cíli a činnost obou osádek. Objektem bombardování se stalo přepraviště přes řeku Terek u Mozdoku. Přeprava měla pro protivníka velký význam a samozřejmě měla i silnou protiletadlovou obranu. Podle předem stanoveného plánu letěla Čečněvová s prvním letounem a obracela na sebe pozornost protiletadlových baterií. Bombardování měl tedy zahájit U-2LNB Popovové. Interval letu mezi jednotlivými dvouplošníky se musel přísně dodržovat. Startu byla přítomna velitelka pluku Beršanskaja. Odlétávající čtveřice mladých žen pochopila, že strach z letu nepociťovaly jen ony, ale i velení pluku, které s napětím očekávalo, jaký výsledek nová metoda přinese. Každopádně první neúspěch mohl podlomit sebedůvěru všech ostatních osádek pluku. Let musel za každou cenu proběhnout úspěšně!

Čečněvová již ze své kabiny spatřila orientační bod, jímž byla slabě se třpytící hladina řeky. Linii fronty přeletěla ve výšce 1200 metrů. Podle časové orientace se měla již nacházet nad cílem. Odtlačila od sebe řídicí páku, přidala plyn a směřovala ke skrytému cíli ve tmě. Nepřátelská protiletadlová obrana stále mlčela. Osádka si v duchu přála, aby je už ze země zpozorovali a konečně na ně zahájili palbu. To bylo přece záměrem celého úkolu. Tichý chod letounu nakonec přece jen přehlušila prudká protiletadlová palba. Na nebi se rozpoutal "tanec" ze světlometných paprsků. Pilotka křečovitě držela řídicí páku a snažila se provádět klikatý let, při němž se nepravdělně odkláněla do stran. Na jedné straně nesměla nepříteli umožnit na delší dobu letoun zachytit do překřížení světlometů, na druhé straně zase bylo nutno co nejdéle obsluhy světlometů zaměstnávat a odpoutávat jejich pozornost, a tím zabezpečit bezproblémový přilet Popovové. Granáty kolem letounu vybuchovaly stále hustěji, střepiny začaly trhat plátno potahu, a doposud bylo nepochopitelné, proč žádná nezasáhla členku dvoumístného letounu, motor nebo palivovou soustavu.

Na zemi se objevily záře od bombových výbuchů. Současně v témže okamžiku letoun Čečněvové obestřela mlha a jeho ostřelování bylo přerušeno. Popovová provedla "nerušeně" odhoz všech svých bomb. Nyní nadešel čas, aby bombardování provedla i Čečněvová, která

nabrala výšku a plachtila k cíli z týlu. Bomby dopadly přesně na cíl. Znovu se ozvala protiletadlová palba a paprsky světlometů jasně ozářily nebe. To již byla ale opožděná odvetná činnost protivníka, která pro oba stroje nepředstavovala vážnější nebezpečí. Úkol byl splněn a dvojice U-2LNB nabrala kurs na vlastní letiště. Této noci vyletělo k cíli ještě několik předem secvičených dvojic k náletům na další pozemní cíle.

Nová taktika provádění náletů tedy našla své plné uplatnění. Jakákoliv letová činnost, zejména ale lety ve dvojici, předpokládala perfektní součinnost mezi osádkami a podle vzniklé situace i poskytování vzájemné pomoci.

Za dlouhých podzimních nocí bylo nutné na bojové lety vzlétat až osmkrát. Osádky pak prakticky neopouštěly letouny, zvláště pak v tzv. "nocích maxima" - nocích s nejvyšším možným počtem startů na každou jednotlivou osádku. Letovodky hlásily výsledky z letů přímo na letištní ploše u svých letadel. Techničky a zbrojičky jako náměsíčné doplňovaly palivo a podvěšovaly další a další bomby.

V jedné z těchto nocí byl v předletové přípravě zadán úkol provést bombardování Mozdoku. Letoun zástupkyně velitele eskadriľi Olgy Sanfirovové s letovodkou Rufou Gaševovou byl nad tímto cílem téměř "polapen" do kříže světlometných paprsků a dostal se do silné protiletadlové palby. Ač se pilotka snažila manévrovat sebevíce, naprosto se jí nedařilo dostat ze "spárů" světlometů. Další osud "vlaštovky" vypadal beznadějně.

Sanfirovová na maximum snížila výšku letu, když v téže okamžiku se na přiletovém kursu k cíli objevil U-2LNB velitelky zvěna Niny Raspopové. Jakmile spatřila, že letoun Sanfirovové je v nebezpečí, přispěchala Raspopová své kolegyni okamžitě na pomoc, a to tak, že se rozhodla odlákat pozornost obsluh protivníkových prostředků protivzdušné obrany na svůj letoun a stroj převedla do střemhlavého letu na německá světlometná postavení. Sanfirovová využila momentální dezorientace protiletadlových obsluh a podařilo se jí vylétnout ze zóny jejich palby. Světlomety si ale našly letoun Raspopové. Palba na její dvouplošník byla intenzivní. Po vybrání střemhlavého letu, ve výšce 700 metrů začala osádka letounu provádět bombardování střílející protiletadlové baterie, přičemž ji přesně zasáhla.

V době, kdy probíhalo utkání těchto dvou osádek s obsluhami protiletadlových postavení nepřítele, objevily se v jejich blízkosti i další letouny pluku. Jakmile pilotka Taťána Makarovová s letovodkou Věrou Bělikovou spatřily U-2 Raspopové ve smrtelném nebezpečí, rozhodly se pro umlčení palby dalších protiletadlových postavení a začaly shazovat bomby. Najednou však stroj Raspopové začal prudce klesat a klouzat do směru postavení vlastních pozemních jednotek. V tu chvíli nebylo možno pochopit, k čemu došlo. Po provedení bombardování protivníkových postavení se osádky vrátily na vlastní letiště, ale U-2LNB s Raspopovou a Radčikovovou mezi nimi nebyl. Naštěstí obavy o jejich osud byly zažehnány. Ze štábu divize přišla zpráva, že osádka byla nalezena a přepravena s lehkými zraněními do vojenského lazaretu.

Až po svém návratu k pluku podaly velitelce hlášení, co se jim skutečně přihodilo. V průběhu letu byly pilotka i letovodka lehce raněny střepinami z protiletadlových granátů a rovněž došlo k proražení palivové nádrže, v důsledku čehož přestal pracovat motor. Letoun začal ztrácet výšku. Raspopová se poté, co usoudila, že s letounem nedotáhne ke svým liniím, rozhodla pro řešení, že svůj U-2 utopí v řece Terek, do jejíhož toku jej také nasměrovala. Naštěstí se stalo něco naprosto nepředvídatelného - lehký dvouplošník se těsně nad zemí dostal do vzdušného proudu. Ten zvedl "vlaštovku" a doslova ji přenesl přes protivníkovy pozice, po čemž dvouplošník dosedl v "neutrálním" pásmu mezi oběma proti sobě zakopanými vojsky. Jakmile se letoun dotkl země, byl okamžitě zaregistrován německými vojáky, kteří na neobvyklý

cíl zahájili palbu ze svých zbraní. Osádka U-2 se musela okamžitě odplížit pryč, ale místo přistání naprosto opustit nechtěla. Počítala s tím, že dříve nebo později jim na pomoc přispěchají vlastní pěšáci, se kterými by se jim podařilo letoun odtáhnout do hloubky vlastních zákopových linií. Očekávaná pomoc však nepřicházela a sil oběma zraněným členkám osádky ubývalo. Když už byly na pokraji úplného zhroucení, rozhodly se samy doplazít k zákopům vlastní přední linie. Teprve zde o ně bylo postaráno a byly dopraveny do lazaretu. U-2 se však zachránit nepodařilo. Ten byl systematickou palbou pěšáků rozstřílen na kusy.

V srpnu 1942 byla mladší lejténant Čečněvová jmenována velitelkou trojčlenného zvěna a mladší lejténant Kljujevová letovodem zvěna. Čečněvové byly podřízeny pilotky Naděžda Troparevskaja a Nina Chudjakovová se svými letovodkami Ludmilou Svistunovovou a Jevgenijí Timčenkovovou.

V tu dobu nepřítel neprojevoval přílišnou bojovou aktivitu, ale boje místního charakteru ani na chvíli neutichaly. 588. NBAP působil v součinnosti s 11. SK (strelkoj korpus - střelecký sbor), který bránil přístupy k městu Ordžonikidze a Groznému. Osádka U-2LNB si již zvykla na hornatý terén. Na noční bombardovací lety v měsících srpnu a září startovaly až pětkrát až šestkrát za jedinou noc. Výsledky z náletů se hlásily štábním důstojníkům v době, kdy se stroje na letištní ploše chystaly k svému dalšímu startu.

Intenzita nasazení se již začala projevovat i na letovém parku. Stále častěji se vyskytovaly poruchy motorů, a to i přes veškerou snahu motorářek prodloužit jejich životnost. Veškeré opravy, dokonce i středně velkého rozsahu, se prováděly ve vlastních technických možnostech pluku. V září do leteckých dílen odletělo na kompletní revizi jen několik letounů. Jako první se v roli "jezdců bez koní" ocitly Irina Sebrovová a Olga Sanfirovová. Brzy za nimi do Chačmasu, kde se dílny nacházely, odletěly se svými U-2LNB Čečněvová a Titovová. Jejich vynucený odpočinek netrval příliš dlouho. Příslušníci 44. PAM (PAM - polěvyje avio masťerskije - polní letecké opravárenské dílny), jimž velel Fjodor S. Babuckij, se snažili provádět zakázky ženského leteckého pluku obzvlášť pozorně a v kratších termínech, než které byly stanoveny předpisy pro provedení oprav většího rozsahu.

Ve smíšené letecké divizi pod velením K. D. Bočarova byly celkem dva pluky nočních bombardovacích U-2, kdy jeden tvořily výhradně ženy a druhý muži. Mezi oběma pluky začala panovat rivalita, kdo dosáhne větších úspěchů v boji. V září byly zveřejněny první výsledky hodnocení 588. NBAP, v nichž bylo uvedeno, že v období od 2. července 1942 do 5. srpna 1942 osádka pluku uskutečnila celkem 711 nočních startů, při nichž provedly bombardování, jež způsobilo 58 požárů, 16 silných výbuchů, došlo ke zničení 2 velkých říčních přeprav, byla zneškodněna světlometná a protiletadlová postavení nepřítele. Dosažené výsledky z letů pomáhal upřesňovat pozemní průzkum.

Ani v září 1942 v soutěskách pohoří Kavkazu neutichala dělostřelecká kanonáda. Nepřítel se s nasazením veškerých svých záloh snažil probjovat do Grozného a dostat se do Baku.

588. NBAP byl v tuto dobu dislokován v blízkosti Sunženského hřbetu, odkud každou noc létaly U-2LNB za frontovou linii bombardovat nepřátelské jednotky do oblastí Mozdok, Prochladnyj a železniční stanice v Kizljaru. V některých případech se osádka vracely zpět s neodhozeným nákladem bomb, jelikož se jim cíl, z důvodu nízké oblačnosti nebo hustých mlh, nepodařilo vůbec nalézt.

Dne 27. září 1942 byla mnohým příslušnicím pluku udělena první vyznamenání. Mladší lejténant Čečněvová byla vyznamenána Řádem rudého praporu, její letovodka mladší lejténant Kljujevová Řádem rudé hvězdy.

Čečněvová se ale také dozvěděla smutnou zprávu o smrti své přítelkyně lejténanta Valerije Chomjakovové. Naposledy se s ní viděla ve výcvikovém středisku v Engelsu v květnu 1942. Čečněvová pak odletěla na úsek Jižního frontu a Chomjakovová byla jmenována zástupkyní velitele eskadřilji ženského 586. IAP, jenž ve dne i v noci bránil vzdušný prostor nad Saratovem. Lejténant Chomjakovová se stala první ženou na světě, která provedla noční sestřel. V noci na 25. září 1942 se jím stal dvoumotorový bombardovací Junkers Ju-88. Za několik dnů nato však sama ve vzdušném souboji zahynula.

Dostavilo se podzimní období s deštivými dny, ale osádky U-2 nepřestávaly létat ani v těchto podmínkách, i když byly složité. Cíle zakrývala oblačnost nebo mlhy a pouhými "okny" v nich osádky dvouplošníků nepřetržitě vyhledávaly své pozemní cíle.

Bližily se říjnové oslavy, před kterými navštívil 588. NBAP velitel Jižního frontu generál armii I. V. Ťuleněv společně s velitelem 4. vzdušnoj armii, jímž byl generál-major aviacii K. A. Veršinin. Veliteli frontu se nelíbilo, že příslušnice ženského pluku chodily v mužských stejnokrojích. Nařídil, aby všem příslušnicím útvaru byly ušity sukně, "gimnast'orky" (blůzy) ženského střihu a vysoké lehké holínky.

Za neustále špatného počasí obdržely osádky U-2LNB rozkaz, aby provedly bombardování středoasijské vesnice Digory. Ta se nacházela na úpatí hory Kazbeku, kde nepřítel soustředil velké množství tankové techniky a dalších bojových prostředků. Splnit tento úkol bylo složité, jelikož vesnice Digora ležela na samém dně mezi horskými masivy. Bylo obtížné zde létat ve dne, natož pak v noci za nepříznivého počasí. Protivník si byl vědom výhod, které mu špatné počasí poskytovalo, a cítil se naprosto bezpečný před případnými leteckými útoky. Velení se rozhodlo zřejmě uplatnit taktiku vojevůdce Suvorova, jenž pronesl svůj památný výrok: "Tam, kde projde jelen, tam projde i voják, kde projde voják, tam projde i celá armáda!" Obdobně se rozhodlo jednat i velení 588. NBAP: "Kde proletí jeden letoun, tam proletí zvěno, kde proletí zvěno, tam proletí i celá eskadřilja a může působit i celý pluk!"

Takové nekompromisní stanovisko mělo tedy velení pluku. Přáním všech osádek bylo, aby se alespoň trochu zlepšilo počasí. Oblačnost se přece jen začala místy protrhávat a začaly být vidět hvězdy. Dokonce se utišil i vítr. To byl vhodný okamžik, aby letouny spustily motory a postupně jeden za druhým mizely v nočním nebi. Serafima Amosovová s letovodkou Larisou Rozanovovou odstartovaly jako první. Za nimi letěla Čečněvová s Kljujevovou.

Tak jak velení předpokládalo, výskyt letounů nad Digorou protivníka naprosto překvapil a zaskočil. Jeho protiletadlové zbraně mlčely. Osádkám U-2LNB se podařilo zjistit polohu kolony obrněné bojové techniky, která se pohybovala po jediné cestě, vedoucí horským průsmykem. Čečněvová se rozhodla napadnout čelo kolony, čímž by se podařilo proud obrněných vozidel v úzkém průsmyku nadlouho zastavit a umožnit snadnější bombardování dalším kolegyním, které letěly za ní. Při září SABů již bylo možno spatřit, jak v průsmyku mezi horami začaly vybuchovat první bomby. To znamenalo, že bombardování zahájil letoun první osádky. Letovodka Rozanovová přesnými zásahy zničila několik transportérů. Další

U-2LNB pak provedly odhoz bomb v nebezpečném letu v malé výšce mezi vzedmutými vrcholy hor od konce zastavené kolony až k jejímu čelu, kterému mladší lejténant Čečněvová se svou letovodkou, jak měla v úmyslu, znemožnila další postup.

Pozemní průzkum následujícího dne zjistil, že výsledkem náletu 588. NBAP bylo zničení celé nepřátelské kolony. Tyto úspěchy definitivně přesvědčily velení armády o tom, že pluk splnil svoje poslání.

V prosinci 1942 byla proto zformována 3. eskadrilja, jejíž velitelkou byla jmenována Polina Makagonovová a letovodkou eskadrilji pak Lidie Svistunovová. Velitelkami třech jejích zvěn se staly Olga Sanfirovová, Zoja Parfenovová a Nina Chudjakovová s letovodkami Rufou Gaševovou, Dusjou Raskovovou a Jevgenijí Timčenkovovou. V tuto dobu byla u pluku zřízena i funkce zástupce velitele pluku pro leteckou přípravu, která byla obsazena nejlepší velitelkou eskadrilji Serafinou Amosovovou a namísto ní se velitelkou 1. eskadrilji stala Tat'ána Makarovová s letovodkou Věrou Bělikovou.

VÁLEČNÝ ROK 1943 A VZNIK 46. GNBAP

Příchod nového roku 1943 přivítaly příslušnice pluku na letišti u osady Assinovskaja. Dne 2. ledna se podařilo postoupit vpřed jednotkám Severo-kavkazského frontu, i když letectvo tomuto úspěchu nemohlo být nápomocno kvůli stálým sněhovým vichřicím, mlhám a nízké oblačnosti.

Po dalším pohybu fronty se pluk přemístil na nové letiště, které se nacházelo u Jekatěrinovogradske, odkud vzlétaly letouny jen ojedinelé. S neustále se měnícími místy pozemních bojů se měnila i působiště 588. NBAP, což činilo obrovské potíže pozemnímu zabezpečujícímu personálu, na jehož bedrech ležela veškerá tíha všech přesunů. Jednotlivá zvěna přelétávala směrem na západ. V noci plnily bojové úkoly a ve dne vykonávaly další přípravy k přesunům na svá nová působiště. Technický personál předem vyhledával vhodná prostranství, pokud možno u předního okraje linie fronty.

Tak tomu bylo i pod Georgijevskem, kde letouny přistávaly na okraji města ještě v době, kdy v jeho ulicích probíhaly pouliční boje. Následovaly je přetížené nákladní automobily s vybavením pluku, které pomalu doháněly letouny po deštěm rozbahnělých komunikacích, kdy při vyprošťování uvázlých aut pomáhali vždy ochotní pěšáci.

Zvláště nepříznivé počasí panovalo i 8. února 1943. Na letišti se však objevila kapitán Rakobolskaja, která zářila nadšením. Tomu, že se mělo odehrát něco neobvyklého, nasvědčovala i okolnost, že směrem od štábu na prostranství letiště směřovala skupina deseti vyšších důstojníků, mezi nimiž byl i generál Popov. Po nástupu pluku byl všem jejím příslušnicím přečten Výnos prezidia Nejvyššího sovětu SSSR, kterým bylo na základě dosažených bojových úspěchů uděleno ženskému pluku vysoké uznání - vyznamenání čestným názvem gvardějskij (gardový), a současně bylo provedeno jeho přeorganizování na 46. GNBAP. S tímto označením působil ve VVS KA až do konce druhé světové války. Při této příležitosti byla jednotlivým příslušnicím pluku udělena další vojenská vyznamenání.

Po mírném zlepšení letových podmínek zahájil pluk okamžitě aktivní bojovou činnost. V polovině měsíce února se na Kubáni objevily tolik očekávané první příznaky jara spojené s oblevami. Ty zapříčinily nesmírné rozbahnění terénu, bahno doslova pronásledovalo osádky na každém jejich kroku. Bylo na letišti, v obydlených ulicích, v zahradách, táhlo se za osádkami do jejich ubikací i do samotných stanovišť osádek v letounech. Podvozky dvouplošníků při rolování zapadaly do husté mazlavé masy a pouze s velkými problémy a obrovským fyzickým úsilím se je podařilo vyprostit. Počasí se stávalo doslova nesnesitelným - ve dne často padal mokrý sníh a v noci byly slabé mrazy. Obleva znemožňovala přísun zásob na letiště natolik, že se ocitlo bez paliva, ale i bez potravin. Jedinou stravou byla kukuřice, kterou už všichni v jakékoliv její podobě, ať už vařenou, smaženou či suchou, přímo nenáviděli. Situace však byla tak kritická, že mezi zásobami scházela i sůl, byl naprostý nedostatek chleba, masa i oleje. Jaké "štěstí", že tedy mohla být alespoň k snídani kukuřice, k obědu kukuřice a k večeři zase kukuřice!

Stravování tímto způsobem probíhalo po dobu dvou týdnů, během

nichž osádka dokonce na zásobách kukuřice spaly. Bojová činnost pluku se omezila na jednotlivé noční lety, při nichž byla bombardována postavení protivníkových vojsk, a průzkumné lety byly vykonávány jen v ojedinělých případech.

V těchto dnech osádka ve složení pilotka Polina Makagonovová a letovodka Lidie Svistunovová přímým zásahem zničila říční přepravu u osady Krasnyj Okt'abr a osádka U-2LNB ve složení Olga Sanfirovová a Rufa Gaševová provedla útok na motorizovanou kolonu protivníka. V důsledku náletu vznikly po jejich bombových zásazích tři velké výbuchy protivníkových zásob pohonných hmot a munice.

V březnu 1943 uskutečnil 46. GNBAP přelet na letiště u vesnice Paškovskaja pod Krasnodarem, kam se dostavily i nové posily pilotek a letovodek. Pluk začal operovat především nad tzv. Modrou linií. Protivník tak nazýval silně opevněná postavení svých vojsk, která se táhla v souvislé linii od Novorossijska až k Azovskému moři. Nepřítel tuto linii vybavil značným množstvím prostředků protiletadlové obrany a soustředil zde silná uskupení stíhacích jednotek Luftwaffe. Za každou cenu se snažil udržet práh Krymu, který tvořil Tamaňský poloostrov, a útokům Rudé armády se bránil s nevídanou odhodlaností. Současně se v těchto prostorech rozpoutaly i letecké boje. Na dalším působišti v Paškovské byl 46. GNBAP rozmístěn na malém letišti, ze kterého v noci také startovaly na své lety do hlubokého týlu protivníka dvoumotorové transportní Douglassy DC-3 s výsadky hloubkového průzkumu, v jejichž řadách bylo rovněž mnoho mladých žen. Vlastní bojová činnost bombardovacího pluku byla velmi složitá, jelikož lety znesnadňovalo neustále špatné počasí, ale kromě toho bylo nutno překonávat i další překážku. Tou byla silná nepřátelská přehradná protiletadlová palba, v jejímž palebném sektoru působilo stíhací letectvo Luftwaffe. Ve víru vzdušných bojů a chaosu, jenž zavládl, jakmile se ve vzduchu nacházely desítky vlastních i protivníkových letounů současně, se tak U-2 ocitaly i v paprscích světlometů vlastní protivzdušné obrany, ale mnohdy i v její palbě, jelikož obsluhy protiletadlových baterií pálily po všem, co uslyšely letět na nebi. Z tohoto důvodu byly přistávací manévry prováděny bez rozsvícených polohových světel a přistávacího reflektoru. Nervy osádek v takových okamžicích byly zatíženy do maxima. Přistávání probíhalo s vypnutým motorem, pouhým plachtěním letounu, všude kolem něj byla neproniknutelná tma, při níž pouze slabý svit vydávaly fosforeskující přístroje na palubních deskách. Povrch přistávací dráhy nebylo vůbec vidět, jeho vzdálenost byla osádkami pouze odhadována, často až v momentech, kdy ucítily zápach syrového povrchu země. Mnohokrát hrozilo i nebezpečí srážky s dalším přistávajícím U-2, přičemž často v těchto složitých okamžicích bylo slyšet nad hlavami osádek zvuk silných motorů nepřátelských stíhačů, kteří toužili po lehké kořisti.

Na letišti v Ivanovské, na provizorním prostranství pro uskutečňování letů v těsné blízkosti frontové linie, pluk ztratil najednou dvě kompletní osádky. Starty na bojová zadání probíhaly v nepřetržitém sledu jeden za druhým, až do úplného rozednění. Při doplňování paliva a podvěšování dalších bomb uslyšely osádka U-2 jasně hluk přibližujícího se nepřátelského stíhače. Někde v dálce bylo slyšet slabší hluk motoru, právě se vracející "vlastovky".

Pilot stíhacího letounu Luftwaffe začal kroužit kolem prostranství letištní plochy. Po chvíli proťal vzduch výbuch, způsobený bombou, kterou odhodil protivníkův letec. Ta dopadla nedaleko letiště, aniž by způsobila nějakou škodu. U-2LNB byly donuceny kroužit kolem a jejich osádka musely netrpělivě vyčkávat, až bude možné provést bezpečné přistání.

Při tomto nuceném kroužení se ve vzduchu však srazily dva U-2, v jejichž troskách na místě zahynula velitelka 3. eskadrlji

P. Makagonovová s L. Svistunovovou. Osádkou druhého letounu byla J. Paškovová s J. Dospanovovou. Jejich dvouplošník po provedení bombardování přeletěl frontovou linii a přibližoval se k letišti. Paškovová spatřila slabý paprsek naváděcího majáku a tlumenou záři z letištní plochy, kterou jí byl dáván signál k provedení přistávacího manévru. V temné noci pilotka s letovodkou neočekávaly žádné nebezpečí a "šly" na přistání. Následoval však prudký náraz. Paškovová se ocitla ve změti trosk vlastního letounu. Ze vzdálenosti několika metrů uslyšela hlas letovodky Dospanovové, která se rozhodla upozornit na jejich pozici výstřely několika raket ze signální pistole, i na úkor toho, že riskovala, že by je mohli nalézt protivníkovi vojáci. Tento úmysl se jí stejně nepodařilo uskutečnit. Pilotka byla v kritickém stavu. Dospanovová se snažila vytáhnout signální pistol, ale při této, pro ni zcela vysilující, činnosti ztratila vědomí, z něhož se probírala, až když uslyšela ženské hlasy svých kolegyň, které je při pátrací akci našly.

Ani nevěděly o tom, že se ve vzduchu srazily s druhým, vlastním letounem. Měly zato, že narazily o zemský povrch. Velitelka eskadry P. Makagonovová s letovodkou pluku L. Svistunovovou zahynuly okamžitě po vzájemné kolizi dvouplošníků. Po chvíli na následky četných zranění zemřela i J. Paškovová. Katastrofu přežila pouze Dospanovová, kterou shodou okolností zachránil pouze její zlovyk, jenž spočíval v tom, že se při letu nezajímala do upínacích popruhů, jak to nařizovaly předpisy. Několikrát jí byla tato skutečnost vytýkána, ale po startu se stejně vždy "odkurtovala", aby měla při letu lepší možnost pohybu a snadněji mohla zaměřovat pozemní cíle. Tato okolnost ji těsně nad zemí při srážce s druhým letounem zachránila, protože po srážce byla vymrštnuta ze svého stanoviště na druhém sedadle za pilotkou. Při pádu utrpěla poranění, ale podařilo se jí včas dopravit do lazaretu.

Druhého dne se konal v centru vesnice Paškovskaja pohřeb a nad hroby padlých byly symbolicky umístěny vrtulové listy, aby bylo každému na první pohled zřejmé, že ženská jména s vojenskými hodnostmi, natřená na dřevěných deskách provizorních náhrobků, patřila příslušným létajícím personálu.

Teprve až na podzim 1943 se z léčení zpět k pluku vrátila

J. Dospanovová a mohla být opět znovu bojově nasazena.

Na místo zahynulé velitelky 3. eskadry byla jmenována Marie Smirnovová a letovodkou pluku se stala Dusja Paškovová.

V noci na 22. dubna 1943 dostal pluk rozkaz, aby provedl bombardování uskupení bojové techniky protivníka v oblasti Novorossijska. Noc, kdy byl úkol prováděn, byla velmi jasná, neboť měsíc se právě nacházel v úplňku.

Jako první na start zarolovala osádka ve složení Nosalovová s letovodkou Kaširinovovou. Další osádky připravené ke startu vyčkávaly na pokyn, vydávaný řídící létání signalizační baterkou.

Signál k povolení startu zamíhotáním slabého světla příruční svítilny však nedostaly. Starty byly náhle zakázány a bylo nařazeno vypnout motory. V nesnázích se ocitla osádka právě přistávajícího U-2. V měsíčním světle bylo možno jasně spatřit siluetu "vlastovky", jejíž let byl zcela nepřírozený. Dvouplošník kroužil nad letištní plochou jako poraněný pták. Pilotka se několikrát snažila přistát, ale po marném pokusu vždy znovu nabrala výšku a začala opět kroužit kolem. Posléze se jí přistávací manévry podařilo dokončit a podvozek se konečně dotknul země. Všechny osádky, jež se nacházely na letištní ploše, přiběhly k letounu. Na místě byla i plukovní lékařka Olga Žukovskaja.

Letovodka Irina Kaširinovová třesoucím se hlasem podávala hlášení zástupkyni velitelky pluku Serafině Amosovové o tom, že v průběhu letu byla zabita její pilotka Dusja Nosalovová. K tragické okolnosti došlo v okamžiku, kdy se s U-2 vracely po provedeném

bombardování cíle zpět. Nad novorossijským zálivem se z pravé strany jejich dvouplošníku neočekávaně objevila silueta nepřátelské stíhačky, jež na ně zahájila palbu. V kabině Nosalovové jako by vybuchla ohnivá koule. Letovodka byla na okamžik oslepená jasnou září a teprve po chvíli spatřila, že hlava její pilotky bezvládně spadla na levé rameno. Stroj se naklonil a začal pozvolna ztrácet výšku. S vynaložením obrovského úsilí se podařilo Kaširinové vyrovnat U-2 do horizontálního letu a srovnat kurs na vlastní letiště. Při této činnosti však bezvládné tělo Nosalovové sklouzlo do útrob její kabiny a tlačilo na řídicí páku. Ovládání stroje bylo stále obtížnější, jelikož se Kaširinová jednou rukou snažila ze všech sil nadzvednout bezvládné tělo na předním sedadle, aby mohla použít zdvojeného řízení letounu ze svého zadního místa. V takové pozici se nešťastná letovodka ocitla v protiletadlové palbě a v trupu i křídlech se objevily další trhliny. Před sebou měla ale to nejobtížnější - provedení vlastního přistání. Proto tedy kroužila nad letištěm a odhodlávala se k nebezpečnému setkání se zemským povrchem. Těsně před přistáním, které vyčerpáná Kaširinová nakonec uskutečnila, se jí bezvládné tělo pilotky vysmeklo a tlačilo do pedálů řízení. Naštěstí to bylo v okamžiku, kdy se stroj dotknul celou svou hmotností podvozkem o povrch země. Pilotka Dusja Nosalovová zahynula v průběhu svého 354. bojového letu. Jako první příslušnici 46. GNBAP jí byla posmrtně udělena Zlatá hvězda hrdiny SSSR. Kaširinová byla za projevenou statečnost při tomto letu vyznamenána Řádem rudého praporu. D. Nosalovová byla pohřbena vedle svých kolegyně v obci Paškovskaja.

Nadešel poslední dubnový den roku 1943. Na ranním nástupu pluku přečetla velitelka gvardii major Beršanskaja prvomájový rozkaz a oznámila, že velitel divize generál-major aviacii D. D. Popov bude příslušnice pluku dekorovat gardovými odznaky a dalšími vyznamenáními. Po jeho příjezdu a krátkém proslovu začal velitel divize udělovat odznaky označující jeho nositele jako příslušníka gardové jednotky. První byla dekorována velitelka pluku a její politická zástupkyně Marie Runtovová. Mnohým společně s gardovým odznakem uděloval i medaile a řády.

V noci na 1. května 1943 bylo velením pluku rozhodnuto provést maximální počet bojových letů. Protivník s touto aktivitou očividně počítal. Zesílil svou protiletadlovou obranu a ve vzduchu se ocitli i jeho stíhací piloti. Při jednom z letů se se stíhačem Luftwaffe setkala i pilotka Čechněvová. Mezi osádkami 46. GNBAP bylo pravidlem, že ve vzduchu pilotky se svými letovodkami vedly nepřetržitý rozhovor, ovšem za podmínek, že let nebyl provázen komplikacemi. Samotná osádka se tak uklidňovala, zaháněla chmurné představy a často si tak i krátila dobu letu. Právě při takovém rozhovoru začala letovodka vzrušeným hlasem náhle křičet na pilotku, aby okamžitě letěla dolů, že za sebou mají stíhače. Čechněvová na tyto výkřiky instinktivně zareagovala, přidala plyn a odtlačila páku řízení od sebe. U-2 se s hmotem vlastního motoru přibližoval k zemi. Nad ním bylo slyšet vytí "mессeru"6 a právě nosné plochy protrhly střely jeho dlouhé dávky ze všech palubních zbraní. V dalším momentě nepřátelský pilot pomalý cíl předletěl a prováděl manévr směřující k opakování útoku. Čechněvová snížila ještě více výšku letu a změnila kurs. Nepřátelský stíhač svůj cíl ve tmě naprosto ztratil.

Po tomto incidentu se osádka U-2LNB vzpamatovala, nabrala výšku a provedla úspěšné bombardování obrněných transportérů, které jely v koloně. Ve světle osvětlovacích bomb bylo dobře vidět pozemní cíle, jak se pomalu, v malých rozestupech mezi sebou, pohybovaly po zemi. Bombardování těchto transportérů provedla ještě osádka Sanfirovové s Gaševovou. Před odletem od cíle letovodka prvního z letounů shodila ještě jednu osvětlovací bombu pro usnadnění orientace při zaměřování cílů svých kolegyně. Sanfirovová se však

dostala do nesnází. Jakmile zamířila na pozemní cíle, zasáhl její motor 20mm granát. Na zpáteční kurs však pilotka zamířila až po provedení odhozu svého nákladu bomb. Poškozený letoun rychle ztrácel výšku a musel provést nouzové přistání ještě na území obsazeném protivníkem. Po dva dny se jeho osádka dostávala k vlastním pozicím.

Několik dnů nato bylo provedeno bombardování protivníkovy automobilové kolony v oblasti u obce Krymskaja, kterého se už opět účastnila osádka U-2LNB O. Sanfirovová s R. Gaševovou. Při zpátečním letu se vstříc jejich letounu vzedmula ze země ohnivá trasa střel, jež jejich dvouplošník zasáhla do motoru, který okamžitě přestal pracovat. Tentokrát U-2 začal s neuvěřitelnou rychlostí ztrácet výšku. Aby si osádka usnadnila situaci, zbavila se okamžitě svého nákladu bomb. Motoru se však nedalo nijak pomoci. Požáry pozemních bojů v oblasti Krymskaja, kde se v tu dobu nacházela frontová linie, byly ještě ve velké vzdálenosti před letounem. Dvouplošník se pomalu "plazil" k frontové linii. Ze země se opět ozvala sporadická a nejednotná protiletadlová palba. Let nehlučného letounu němečtí vojáci zpozorovali. Dvouplošník letěl kolem železniční trati, kde se ve vzdálenosti každých 30-50 metrů nacházely nepřátelské hlídky střežící trať. Čas od času raketami vypálenými ze signálních pistolí osvětlovaly okolí. Dvouplošník téměř "přeskočil" násep, za nímž bylo pole, celé rozryté od výbuchů dělostřeleckých granátů. Ozvaly se dávky ze samopalů, které byly vypáleny ve směru jejich letu. Hrozilo nebezpečí, že již mělo každou chvíli začít svítat. Osádce se podařilo provést nouzové přistání v těsné blízkosti velkého močálu, okamžitě opustit letoun a ukrýt se v blízkém křoví. Slunce právě vyšlo na oblohu, když se ozval ohromný řev leteckých motorů. Bojová sestava dvoumístných Iljušinů Il-2 letěla ve směru k protivníkovým pozicím. Zahřměla protiletadlová palba, při níž mezi obě skryté pilotky dopadaly střepiny z vybuchlých protiletadlových granátů, které patřily prolétajícím šturmovíkům. Osádka U-2 bez jakéhokoliv pohybu strávila v křoví celý den. Naštěstí havarovanému letounu nepřátelští vojáci nevěnovali pozornost. Nevyzpytatelný močál nikoho nelákal. Nebe se pokrylo mraky a navíc začalo mrholit. Opět se ozval hluk leteckých motorů. Další vlna Iljušinů letěla ke svému úkolu. Jejich přítomností byly opět zaměstnány obsluhy nedaleko vzdálených protiletadlových děl. Tohoto okamžiku obě ženy využily a daly se z místa úkrytu na útěk, při kterém se musely velkým obloukem vyhnout postavení blízké baterie protivníkových 20mm protiletadlových čtyřhlavňových kanonů. Po chvíli běhu našly spásu v hlubokém lese. Opět se musely obě promáčené a vysílené pilotky skrýt v hustém porostu. Kolem procházela skupina nepřátelských vojáků. Ve skrytu lesa strávily Sanfirovová s Gaševovou druhou noc. Podařilo se jim dostat opět blíže k přední linii vlastních vojsk, ale musely přitom překonat hluboký protitankový příkop, nesčetné hromady spadlých stromů a dvě říčky. Teprve až 3. května za úsvitu se jim podařilo dostat do vlastního postavení prvosledové protitankové baterie. Zde je ochotní dělostřelci okamžitě nakrmili a pomohli jim dostat se k jejich pluku.

BOLESTIVÉ ZTRÁTY

Na začátku června 1943 byl 46. GNBAP přemístěn z Paškovské na nové působiště. Hlavní letiště se nacházelo u osady Ivanovskaja, osádky však prováděly své bojové lety z předsunutého letiště u obce Slavjanskaja. Na hlavním velkém a prostorném letišti byl bombardovací pluk dislokován společně se stíhacím plukem, jehož piloti létali ve dne. Po příchodu noci pak startovaly ženské osádky. Podél "Modré linie" létaly U-2LNB na průzkumné lety, zejména do prostoru u vesnice Moldavskaja.

10. června 1943 zde byla 46. GNBAP udělena "gardová zástava" a tohoto ceremoniálu se zúčastnil i velitel 4. vzdušnoj armii

geněral-lejtěnant aviacii K. A. Veršinin. Na zelenou pláň polního letiště nastoupil celý pluk, jehož některé příslušnice byly již dosaženými bojovými výsledky proslaveny a známy u všech ostatních útvarů celého frontu. Gardová zástava byla předána velitelce pluku Beršanské, která jeho látku rozvinula tak, aby všechny její podřízené mohly spatřit na něm vyšíty nápis: 46. Gvardějskij aviacionnyj polk (46. gardový letecký pluk). Zástava z rukou velitelky pluku byla předána praporečnici, již byla ustanovena pilotka Natálie Meklinová, vedle které, jako doprovod po jejím boku, stály Irina Kaširinová a Jekatěrina Titovová. Zcela vpředu slavnostního defilé pochodovala velitelka pluku, za ní Račkevičová a náčelnice štábu Rakobolskaja. Takto byla zástava přenesena před všemi nastoupenými, aby každá příslušnice pluku spatřila symbol vysoké vojenské cti, kterou byla jejich činnost oceněna.

Několik dnů po udělení "gardové zástavy" navštívil pluk velitel frontu geněral-polkovnik I. E. Petrov. Bojová noc v závěru jeho kontroly proběhla úspěšně. Pilotky a letovodky odpočívaly v ubikacích a u letounů zůstal pouze technický personál, když tu náhle z velitelského stanoviště byl vyhlášen bojový poplach. Osádky v polospánku doběhly ke svým letounům a za několik minut všechny U-2 se spuštěnými motory čekaly na další pokyny. Nikdo nevěděl, co se bude dít, a pouze se proslýchaly dohady o tom, že v blízkosti letiště Němci provedli svůj diverzní výsadek. Na zemi však panoval naprostý klid. Osádkám byl vydán povel, aby odstartovaly a kroužily kolem letiště, ale brzy se na nebi rozsvítila signální raketa, již byl dán pokyn k provedení přistání.

Teprve poté se přišlo na kloub tomu, co bylo příčinou vyhlášení poplachu. Jakmile totiž velitel frontu Petrov odjížděl ve svém automobilu kolem letištní plochy pluku, zjistil, že U-2 stály bez jakékoliv ostrahy na svých stojánkách. Dal pokyn řidiči, aby zastavil, přišel k jednomu z letounů a z kabiny vzal signální pistoli a několik nábojů, aniž by tuto jeho činnost kdokoli zaregistroval. Generál se vrátil na velitelské stanoviště pluku a v zápalu zuřivosti vydal rozkaz k vyhlášení poplachu. Následoval jeho rozkaz k nástupu všech příslušnic pluku na letištní ploše, kde prošel kolem nastoupeného útvaru a stěží se ovládal, což bylo patrné z jeho nepřívětivých grimas ve tváři. Pozorně si prohlížel každou vojákyni, ale nepromluvil přitom ani jediné slovo. Po prohlídce si předvolal velitelku pluku a něco jí sdělil.

Příslušnice pluku pak byly rozděleny na nevelké skupiny. Po postavení provizorních terčů zazněl rozkaz, aby byly přezkoušeny ze střelby z osobních zbraní, kterými byly osádky i ostatní personál vyzbrojeny. Po provedené střelbě z ručních zbraní se generál díval ještě nepřívětivěji než předtím. Byl opět vyhlášen nástup celého pluku, kdy velitel frontu silně rozhněvaným hlasem udělal všem jeho příslušnicím přednášku, kterou si jistě zapamatovaly na dlouhou dobu. Vyčetl jim absolutní ztrátu bdělosti, slabou úroveň pořadové přípravy, rozlišnost v ústrojí jednotlivých příslušnic a neznalost při manipulaci a střelbě z osobních zbraní. Na odstranění všech těchto nedostatků stanovil velitel frontu lhůtu jednoho měsíce. Naštěstí v tomto období letová činnost nebyla tak častá a pozemní boje se zmírnily.

A tak byl veškerý čas věnován bojové přípravě, při níž se prováděly cvičné střelby, osádky se zdokonalovaly v teoretických znalostech letecké navigace, teorii letů a přes značný odpor byl každý den pod vedením hlavního inženýra pluku Sofie Ozerové prováděn výcvik v pořadové přípravě. Ve stanovené lhůtě byla velitelem frontu u pluku skutečně provedena inspekční prohlídka, při které bylo shledáno, že veškeré předešle zjištěné nedostatky byly odstraněny, a reputace pluku v očích geněral-polkovníka Petrova byla alespoň částečně získána zpět.

V červenci 1943 nadešlo pro letectvo znovu "horké období".

Pozemní vojska se doplňovala o nové rezervy, které přicházely z týlu. Drahocenný čas neztrácel ani protivník. Vrhla na Tamaňský poloostrov ze svého týlu stále nové jednotky, bojovou techniku a zesiloval svá postavení na "Modré linii", kterou doplnil o značné množství protiletadlových kanonů. O "přesycenosti" obrany protivníka protiletadlovými zbraněmi a světlometnými postaveními bylo možno soudit i podle toho, že v oblasti vesnice Trudovaja byl zjištěn výskyt padesáti světlometů a čtyřiceti baterií protiletadlového dělostřelectva.

Lety osádek U-2LNB provázela však i smrt, která čas od času dostala do svých spárů některou z osádek. Velitelka 2. eskadrijy D. Nikulinová a její letovodka L. Radčikovová byly zraněny, když se jejich letoun ocitl v sevření šesti světlometů.

Nikulinové se podařilo uhasit vzniklý požár a s letounem, jenž byl několikrát zasažen a prakticky neovladatelný, stačila ještě našťastí přistát na předním frontovém okraji vlastních jednotek.

V červenci při bojové činnosti zahynula osádka ve složení lejténant P. Bělkinová a mladší lejténant T. Frolovová, jejichž U-2LNB byl rovněž zasažen protiletadlovou palbou. Zvláště těžkým dnem byl 1. srpen 1943. Při pravidelných nočních náletech nedávaly osádky U-2 nepřátelským vojákům prakticky čas k odpočinku a pravidelnými nálety důkladně deptaly jejich psychiku. Tehdy byl nepřítel donucen přizpůsobit činnosti nočních bombardérů také svou vlastní taktiku protiletadlové obrany, jež spočívala v tom, že do jednoho místa soustředil skupinu několika světlometů, z toho 2-3 větší a 4-5 menších. Přitom tato uskupení rozmístili Němci tak, že si do vidlice paprsků mohly obsluhy těchto postavení polapený letoun postupně "předávat".

Zmíněného dne protivník použil svou novou taktiku poprvé. Aniž by osádky U-2LNB tušily, co je mělo čekat, startovaly jednotlivé letouny ve tří- až pětiminutových intervalech za sebou k nepřátelským pozicím. 1. eskadrijla, již velela T. Makarovová, odstartovala jako první. M. Čechněvová letěla se svým dvouplošníkem jako osmá v pořadí. Možná tato skutečnost ji a její letovodku zachránila. Už na přeletu k cíli udeřila osádku do očí neobvyklá činnost protivníkových světlometů. Ty se střídavě zapínaly a vypínaly, ale protiletadlové dělostřelectvo zatím z neznámého důvodu naprosto mlčelo. Najednou se vepředu v paprscích několika světlometů ocitl U-2 velitelky zvěna Krutové, která odstartovala jako třetí za prvním letounem. Její letovodka Salikovová shodila osvětlovací bombu, jejíž prudká záře visela na nebi pod malým padákem a osvětlovala celé prostranství kolem sebe. Světlometry se rozsvěcovaly jeden za druhým a pátraly po letounu, jenž se odvážil provést shoz této bomby. Prvnímu z nich se již podařilo "polapit" letoun Krutové a ostatní se k němu připojily. Osádka očekávala obvyklé zahájení protiletadlové palby, která však tentokrát nepřišla. Malý letoun se prozatím zmítal v paprscích, z jejichž sevření se pilotka ze všech sil snažila dostat, což se jí nemohlo podařit. Teprve až po chvíli se ozvala palba rychlopalných 20mm protiletadlových kanonů

a k U-2LNB se táhly trasující řetězky granátů. Palba po chvíli umlkla, aby umožnila bezpečně působit součinnostnímu nočnímu stíhači Luftwaffe, který ve světle polapený dvouplošník krátkými dávkami postupně doslova "rozstřeloval". Taková byla tedy nová protivníková taktika, při níž se první U-2LNB staly jejími oběťmi.

Jakmile plamen zachvátil pravé křídlo letounu Krutové, její U-2 začal rychle padat k zemi. Po převedení dvouplošníku do střemhlavého letu se jí vzniklý požár podařilo uhasit a mohla vyrovnat stroj do klouzavého letu. Plamen se však přenesl z křídla na trup a zachvátil hvězdicový motor. Těsně před nárazem letounu o zem letovodka stačila vystřelit varovnou červenou signální raketu a v následujícím okamžiku se "vlastovka"

roztříštila. Světlo mety byly vypnuty, ale cíl náletů dalších U-2LNB se nacházel právě tam, kde na zemi dohořival první sestřelený letoun.

Paprsky světlo metů se rozsvítily znovu a téměř okamžitě vzplanul a řítit se k zemi další dvouplošník, tentokrát s osádkou mladé pilotky Vysocké s letovodkou zvěna Dokutovičovovou. Opět protiletadlové baterie mlčely a i druhý stroj byl sestřelen nepřátelskou stíhačkou. Přítomnost zkušených stíhacích pilotů Luftwaffe bylo citelně znát. U-2 se stejně jako ten předešlý s obrovským výbuchem roztříštil o zem. Světlo mety se na zemi rozsvítily znovu a po chvíli nato na zemi vybuchl již třetí stroj 46. GNBAP v této strašné noci. Protiletadlové zbraně neměly žádnou práci a proti novému nebezpečí se osádky lehkých bombardérů nemohly nijak bránit. Pouze letovodky musely více sledovat svou zadní polosufru a upozorňovat včas na nebezpečí, což bylo ale naprosto nepostačující. Němci i dříve používali proti nočním U-2LNB svých stíhačů, ale původně se jen spoléhali na náhodná střetnutí. Systém spolupráce s obsluhami světlo metných postavení protivník vypracoval dokonale a vlastní činnost nočních stíhačů byla velmi účinná. Z palby protiletadlových zbraní bylo možno uniknout a vymanévrovat z ní, ale zbavit se stíhače nebylo již tak snadné. Když se U-2 ocitl v pevném sevření několika světlo metných paprsků, měl ho nepřátelský pilot jako na dlani. Lepší terče pro stíhače Luftwaffe, než byly v těchto okamžicích tyto nebohé dvouplošníky, nemohly být snad vůbec vymyšleny. Vzdušný protivník mohl přiletět z libovolného úhlu a "vlastovku" s jejím tichým chodem motoru doslova "rozšíť" svými palubními zbraněmi. Navíc tito stíhači dobře znali výšky letů U-2, ze kterých prováděli bombardování.

K pozemnímu cíli se přibližoval letoun Čechňovové, která si uvědomila, že aby mohla splnit zadaný úkol, musí se strojem přiletět v minimální výšce, kterou situace dovolovala. Protivníkovi stíhači tak nemohli provést vlastní útok, neboť by se se svými rychle letícími letouny mohli roztříštit o povrch země sami. Čechňovová se dohodla se svou letovodkou Kljujevovou na zvolení této netypické taktiky poté, co spatřila hrůzostrašný obraz na zemi - v plamenech hořící U-2 svých kolegyně. Výškoměr na palubní desce před pilotkou se pomalu pohyboval dolů a minul značku 400 metrů. Více už snížit výšku letu nebylo možné. Nelehkou situaci měla i letovodka, protože detonátor bomb byl načasován na okamžitou explozi po jejich doteku se zemským povrchem. Obě členky osádky pochopily, že po odhozu bomb se jim s pomalu letícím dvouplošníkem nepodaří vylézt z prostoru, zasaženého tlakovou vlnou po explozích. Letovodka již provedla zaměření cíle. Bomby se uvolnily ze svých závěsníků a po odlehčení celého nákladu následovalo citelné "nadskočení" stroje vzhůru. Záhy se ozvaly jejich detonace. Pilotka nyní více snížila výšku letu a s plným plynem provedla prudký obrát směrem k vlastním pozicím. V tuto chvíli se vzpamatovaly obsluhy protiletadlových děl a do vzduchu se vzedmuly dlouhé nitě trasujících granátů. Přestože světlo mety letoun nezachytily, návodčí vedli palbu podle orientace záře plamene z ústí výfukových rour. Jakmile se osádka po přistání vymanila z kabiny stroje, značně se jí ulevilo.

Při náletu byly sestřeleny celkem čtyři U-2, jejichž osádky, Krutovová, Salnikovová, Vysockaja, Dokutovičovová, Rogovová, Suchorukovová, Poluninová a Kaširinová, zahynuly. Všechny stroje dopadly do prostor vesnice Ruskoje, která byla v tu dobu obsazena Němci. První sestřelený letoun pilotky Krutovové se roztříštil a po pádu na zem celý shořel. Těla obou členek osádky ležela nedaleko letounu. Jejich pilotní kukly a opasky s pistolemi se staly trofejemi německých vojáků. V nedaleké mělké jámě pak místní obyvatelé v tomto improvizovaném společném hrobě obě pilotky pochovaly. Ostatní tři osádky vesničané pohřbili

rovněž ve společném hrobě na okraji vesnice.

V letních měsících roku 1943 se Kubáň stala doslova arénou velkých leteckých soubojů. Německé velení se za každou cenu snažilo udržet si Kubáň a Tamaňský poloostrov jako výchozí nástupišť pro své budoucí útočné operace na tomto úseku fronty. Z tohoto důvodu zde také soustředilo velké množství letecké techniky. Aktivní působení leteckých sil obou proti sobě válčících stran spočívalo od samotného začátku leteckých soubojů v prudkých bojích o získání vzdušné nadvlády nad těmito prostory. Každý den se na nebi proti sobě utkávalo několik stovek letounů. Na úzkém území fronty, které nepřesahovalo 40-50 kilometrů, probíhaly stovky vzdušných soubojů, které se odehrávaly nepřetržitě, po dobu téměř dvou měsíců. Ne náhodou se letecká bitva nad Kubání stala bodem obratu, jenž změnil strategickou vzdušnou nadvládu ve prospěch letectva VVS KA, pro celý zbytek válečného období.

Ztráty, které utrpěl 46. GNBAP, byly citelné a bylo nutno provést doplnění pluku novými osádkami. V době, kdy byl pluk ještě dislokován ve vesnici Ivanovskaja, přišly nově vyškolené pilotky Gorbačevová, Olejnikovová, Prasolovová a Rylskaja. V této době byly již letovodky pro další U-2LNB vybírány přímo z řad vlastního pozemního technického personálu. Z výcvikových důvodů byla proto vytvořena 4. eskadrlja, jejíž velitelkou byla jmenována Marie Čečněvová a letovodkou eskadrlji se stala Jekatěrina Rjabovová. Tato nesla označení jako školně-bojová eskadrlja. Až do konce války plnila současně úkoly bojových letů, ale i výcviku nových osádek.

V září 1943 zahájila Rudá armáda v oblasti Novorossijska rozhodující ofenzivu na protivníkovu opevnění na "Modré linii". Už více jak půl roku bojově působil pluk s ženskými osádkami U-2LNB na severním Kavkazu. Osm osádek pod vedením zástupkyně velitelky pluku Amosovové bylo převeleno do stavu VVS Černomořské flotily. Se skupinou technického personálu do jejich nového působiště odletěla i gvardii major Račkevičová.

Hlavní síly pluku zůstaly na Tamaňském poloostrově, kam všechny osádky provedly přelet na společné polní letiště, kde byl dislokován také noční bombardovací pluk U-2 "mužských osádek", kterému velel podplukovník K. D. Bočarov. Lety osádek "ženského" pluku byly prováděny z jihovýchodních prostorů letištní plochy, za nimiž se zvedala úbočí hor. Na západní straně letiště se v těsné blízkosti nacházel břeh Černého moře. Kromě dvou zmíněných pluků se stroji U-2 zde působil ještě další letecký útvar námořních pilotů. Vzletová a přistávací dráha umožňovala provádět starty a přistání pouze ve dvou směrech. Bylo navýsost zřejmé, že provádět letovou činnost z takového letiště bude složité. I lety nad Novorossijskem a jeho okolím vyžadovaly značné zručnosti, odvahy a odhodlanosti. Trasy letů probíhaly z jedné strany nad mořem, ze druhé nad horami se soutěskami a průsmyky. Nad mořskou hladinou se v chladných vzdušných proudech letouny propadaly dolů a v hornatém terénu si zase vzdušné proudy s lehkými letouny doslova házely ze strany na stranu. Jediným uklidňujícím momentem byly dobré orientační body. Při letu k moři se jako na dlani nacházelo město Novorossijsk.

První dvě noci se osádky U-2 nesetkaly s žádnou protiletadlovou palbou protivníka, který se obával zbytečného demaskování svých postavení. Zato v dalších nocích byla jeho palba téměř plošná a byla vedena i z námořních plavidel a pobřežních protiletadlových baterií.

Protiútok pozemních jednotek Rudé armády byl zahájen v noci na 10. září 1943 výsadkem příslušníků námořní pěchoty v prostoru přístavu města. Protivník věděl, že ztráta samotného Novorossijska by směřovala k narušení celé jeho obrany na "Modré linii".

V průběhu bojů o město, nad ránem, kdy noční bombardéry končily

svoji letovou činnost, přišel neočekávaně rozkaz provést bombardování štábu nepřátelských vojsk, jehož působiště bylo zjištěno v oblasti hlavního náměstí Novorossijska. Jako první začal do vzduchu, před vysokými vrcholy hor, stoupat letoun velitelky 1. eskadřilji Amosovové. Za ní postupně odstartovaly ostatní osádky. Úkol byl splněn úspěšně, a dokonce se i všechny letouny vrátily na vlastní letiště. V době bojů Rudé armády o znovudobytí města provedly osádky pod vedením Amosovové celkem 233 bojových letů. 16. září bylo město zcela osvobozeno a začalo postupné vytlačování protivnickových jednotek z Tamaňského poloostrova.

46. GNBAP byl přemístěn na velmi prašné, narychlo odminované letiště, které se nacházelo v blízkosti železniční stanice Kurčanskaja. Osádky nyní létaly bombardovat pozemní cíle na Čušské kose, kam nepřítel narychlo evakuoval své zbývající jednotky z Krymu. Fyzických i psychických možností osádek byly využíváno do maxima a nebylo ojedinělým jevem, že osádky v průběhu jedné noci uskutečnily 6-8 náletů. V této době naštěstí nefungovala protivnickova taktika spolupráce stíhačů s obsluhami světlometů. Nepřítel usiloval o zachránu svých vojáků a bojové techniky a snažil se je přemístit na Krymský poloostrov a tam se opevnit.

Problémy osádkám letounů U-2LNB dělal písek, který je v tuto dobu provázel na každém jejich kroku a před nímž se nebylo možno nikam skrýt. Nacházel se v potravě, pod oblečením, v kabinách letounů, ale jeho hlavní nebezpečí spočívalo v tom, že se dostával i do motorů, komplikoval jejich chod a zkracoval dobu jejich funkčnosti. V průběhu dne musely techničky několikrát provádět jejich kontroly s nezbytným čištěním.

V noci na 9. října 1943 bylo stanoveno provést bombardování pozemních cílů, které si měly osádky vyhledávat samy, ale žádná z nich nevypátrala jediné místo, kam by mohla svůj náklad bomb svrhnout. Čušská kosa jako by doslova vymřela. Cesty, jež vedly ke Kerčskému poloostrovu, zely prázdnou. Následujícího dne pak přišlo k pluku hlášení o tom, že Tamaňský poloostrov byl úplně vyčištěn od nepřátelských vojsk. Za bojové úspěchy v tomto období bylo 46. GNBAP uděleno vyznamenání, jež spočívalo v udělení čestného názvu "Tamaňský". Od této doby zněl tedy celý čestný název pluku: Gvardějskij Tamaňskij aviacionnyj polk.⁷

Poté následoval přelet jednotlivých eskadřiljí na další působiště. Po krátkém letu se dvouplošníky ocitly nad Azovským mořem, s nímž se osádky loučily před rokem.

NA BŘEZÍCH ČERNÉHO MOŘE

V jediném, jakoby zázrakem zachráněném kamenném domku bylo umístěno velení pluku, ostatní letecký i pozemní personál se usadil v rozvalinách zbylých dřevěných domků, ve stavu, v jakém přečkaly pozemní boje, nebo ve vykopaných zemljankách.

Velení Rudé armády se připravovalo k útoku na Kerčský průliv.

Nepřítel překotně upevňoval pásmo své obrany. Bylo jasné, že Krym jen tak lehce nehodlá opustit. Vojska 4. ukrajinského frontu prolomila protivnickovu linii obrany v pásmu mezi Záporožím, Melitopolem a jezerem Moločnaja a postupovala vpřed. K

1. listopadu došla k městu Perekopu. Krymské uskupení protivnickových vojsk zůstalo odříznuto od svých sousedních jednotek a ustupovat mohlo jen po moři. Jeho protivzdušná obrana v tomto období působila tak, že palebná postavení protiletadlových kulometů a protiletadlové kanony menších ráží byly rozmístěny v centru a po okrajích hlavních bodů obrany a obydlených míst. Toto doplňovalo velkorážné dělostřelectvo se světlometnými postaveními ve vzdálenosti jednoho až dvou kilometrů od sebe. Zvláště silná protiletadlová obrana se soustředila podél linie Kerč, Katérlez, Bulganak a mysem Tarchan. Ve dnech přípravy ofenzivy pluk "nočních čarodějnic" vykonával průzkumné lety na pobřeží a vedle toho prováděl bombardování

větších uskupení nepřátelských vojsk, jeho týlových jednotek, železničních tratí a železničních uzlů. Startovací a přistávací plochu pro dvouplošníky představoval tentokrát úzký pás mořského břehu. Vzletová dráha byla široká kolem 300 metrů a táhla se směrem od západu k východu. Kolem jižní strany tohoto improvizovaného letiště navíc procházela železniční trať, podél níž byly sloupy s dráty elektrického vedení. Právě tato skutečnost si od pilotek vyžadovala velkou přesnost a vynaložení nemalého úsilí při startech a přistáních v průběhu temných podzimních nocí. Letiště mělo i další nevýhodu. Ta spočívala v tom, že nebylo absolutně chráněno před větrem. Prudký a silný vítr, který dosahoval v některých okamžicích až třiceti metrů za sekundu, mohl při startech nebo přistáních převrátit letoun na křídlo a následná havárie by v takovém případě byla neodvratitelná. Nelehčí podmínky provázely také samotné lety. V případě vysazení motoru mohl vítr klidně zanést lehký dvouplošník na volné moře. Osádky ale spíše více sužovaly průlivové deště a mlhy, při letech v takových podmínkách své kabiny opouštěly promoklé na kost.

V průběhu prvního období, kdy byl pluk dislokován na břehu Kerčského průlivu, nebyla jeho bojová aktivita zvláště výrazná. Na frontové linii se pozemní boje uklidnily a letové osádky využívaly volný čas hlavně k provádění cvičných letů a k osvojování si pilotáže v nových podmínkách. Početní stav pluku byl doplněn o nové osádky, mezi které patřily: V. Tichomirovová, N. Chudjakovová, K. Serebrjakovová, M. Syrtlanovová, O. Kljujevová, T. Sumarukovová. Veškerou letovou přípravu vedla S. Amosovová. Hlavní letovodka pluku Jevgenije Rudněvová periodicky létala na kontrolní lety s velitelkami zvěn a eskadrilij.

V listopadové noci 1943 letěla na běžný kontrolní let i Čečněvová s Rudněvovou. Náhle se jejich stroj ocitl v nepřesné protiletadlové palbě. Do očí pilotky poté udeřila ostrá záře světlometu, ke kterému se okamžitě připojil další. Z různých stran se k malému letounu táhly se země trasy granátů, a aby se osádka vůbec dostala z tohoto nebezpečí, musela se rozhodnout pro let nad otevřeným mořem. Aby odpoutala pozornost protiletadlových dělostřelců, provedla Čečněvová klamné piké, jímž chtěla imitovat, že jejich U-2 byl zasažen. Po chvíli světlometry skutečně dvouplošník nechaly na pokoji, jelikož si našly nový cíl. V tomto okamžiku mohla Čečněvová opět nabrat potřebnou výšku, kterou ztratila při klamném manévru, a poté začala plachtit k cíli. Stroj se ocitl nad jižním okrajem města Kerče. Za několik minut nato provedla Rudněvová shoz první osvětlovací bomby, v jejíž záři spatřila osádka U-2 na kraji města, v úzké uličce, dobře viditelnou jedoucí kolonu nepřátelských tanků. Bomby se uvolnily z držáků a padaly do středu tankové kolony. Osádka se znovu ocitla v sevření světlometných paprsků a nepomohlo jí ani prudké manévrování. S letounem, jenž měl "želví" rychlost, se takového pronásledování nebylo možné zbavit. Čečněvová v zoufalosti převedla stroj do střemhlavého letu. V tomtéž okamžiku vlevo nahoře zaplála další shozená osvětlovací bomba. Na pomoc přiletěla jedna z jejích kolegyně. Světlometry opustily sevření letounu Čečněvové a ten se opět vracel nad otevřené prostranství moře. Později pilotka zjistila, že spásnou osádkou, která jim v pravý okamžik poskytla pomoc, byl U-2 s Makarovovou a Bělikovou.

K pluku opět přijel obávaný velitel frontu generál-polkovník I. E. Petrov, který se jako vždy objevil nikým neočekávan. Vtrhl na velitelské stanoviště a dal ihned pokyn k vyhlášení bojového poplachu. Tentokrát byl s výsledkem své přepadové kontroly kupodivu spokojen. Pochválil gvardii kapitana Amosovovou, která právě zastupovala nepřítomnou velitelku pluku. Provedl i nezbytnou kontrolu pořadové přípravy. Stejnokroje byly sice čisté

a vyžehlené, ale jelikož již byly dlouho nošeny, bylo to na nich jaksepatří znát. Uniformy ušité na rozkaz I. V. Tjuleneva si příslušnice pluku "šetřily" a nosily je pouze ojediněle a ke slavnostním příležitostem. V průběhu běžné činnosti chodily ženy stále ve standardních mužských stejnokrojích. Generál Petrov pozvolna procházel kolem nastoupeného útvaru. Najednou se zastavil před důstojnicí štábu pluku, kterou byla gvardii starší lejténant Raisa Mazdrinová, a osobně jí zavelel: "Tři kroky vpřed!" Hlasitě upozorňoval na chyby v ustrojení a vlastnoručně utáhl důstojnici její opasek tak, že se vmžiku zdála být dvakrát tenčí. Petrov se spokojeně obrátil k ostatním a prohlásil, že takhle je to pěknější. Jakmile generál odešel, Mazdrinová si mohla s úlevou opasek povolit. Od této doby příslušnice pluku užívaly pro utažený opasek na stejnokroji název "Petrovská úprava". Velitel fronty vydal rozkaz dát zakázku na zhotovení stejnokrojů, jež by odpovídaly ženským velikostem, i když byly standardního střihu. Mužské stejnokroje byly skutečně pro ženy příliš velké a vůbec jim neslušely. Generál požadoval, aby byl osobně informován, kdyby ke zhotovení zakázky nedošlo. Ještě ve dvou případech před jeho přeložením na jiný úsek fronty navštívil ženský pluk a vykonal svou nečekanou kontrolu.

V listopadu 1943 uskutečnila Čechněvová svůj pětistý bojový let. Toto jubileum bylo spojeno s výsadkem námořní pěchoty na krymský břeh, v oblasti Eltigen. V prostoru námořního výsadku osádka U-2LNB nepřetržitě bombardovaly světlometná postavení protivníka, která do značné míry znesnadňovala výsadkovou akci. Letouny startovaly v malých intervalech za sebou. Ne každá svržená bomba zasáhla svůj cíl. Důležité však bylo, že nepřítel v průběhu náletů přesměroval své světlomety z mořské hladiny a jeho břehu do nebe a na něm vyhledával útočící letouny. V těchto okamžicích se mohl námořní výsadek pod úkrytem tmy vylodit na břehu bez jejich nepříjemné oslňující záře. Celá akce byla znesnadněna vichřicí, která se rozpoutala na mořské hladině. Silný vítr a vlny zabráňovaly přísunu dalších člunů s výsadkem. Operace se tak protahovala a stávala se nesmírně obtížnou.

Na počest Čechněvové byl po bojové noci v jídelně přichystán obrovský meloun a na jeho slupce bylo nožem vykrojeno číslo 500. První nositelé pětistých vykonaných letů u pluku, kterými byly Meklinová, Rjabovová a Smirnovová, zvedly meloun do výše a slavnostně jí jej předaly. Po "slavnostním" aktu byl meloun kolektivně "zničen".

Celkem po dobu dvaceti čtyř nocí létal 46. GNBAP do míst, kde vedl s protivníkem urputné pozemní boje námořní výsadek. Ten se ocitl ve velmi svízelné situaci, jelikož rozbouřená mořská hladina znemožňovala na břeh vysazovat přísun dalších posil a dopravovat nezbytné zásoby. Výsadek byl odkázán pouze na zásobování ze vzduchu, které bylo i pro osádka U-2 z důvodu nepříznivých meteorologických podmínek obtížné. Byla to však jediná možnost, jak udržet jednotky vysazené na břeh v bojové činnosti. Bez vzdušné podpory by již byly dávno zlikvidovány. Každý let se shozem potřebných nákladů střeliva, potravin a zdravotnického materiálu dával námořníkům další naději na přežití a dosažení vítězství.

Při jednom z těchto letů se dostala do problémů dvojice U-2, jejíž vedoucí osádku tvořila velitelka zvěna Žigulenkova s letovodkou Uljanovovou a druhou Čechněvová se svou letovodkou. Při přiletu k postavením námořní pěchoty (jinž velel hrdina SSSR Vasilij F. Gladkov) byly oba letouny sevřeny kruhem záře světlometných paprsků a současně se dostaly i do silné protiletadlové palby. Oba dva letouny se podařilo pilotkám z tohoto nebezpečného sevření vyvést a znovu opravily kurs ke stanovenému místu shozu nákladu. Po jejich návratu a zarolování do svých stojánek si teprve všichni přihlížející uvědomili, jak velké riziko při poskytování pomoci námořníkům bylo podstupováno.

Oba dva letouny byly nesčetněkrát zasaženy protiletadlovou palbou, na mnoha místech visely kusy potrhaneho potahu. U stroje Žigulenkovové došlo k poškození motoru. Střely dokonce proletěly kabinami kolem sedaček osádky, kterým naštěstí nezpůsobily žádná zranění. Nic podobného hlavní inženýr pluku Sofie Ozerkovová a starší technik eskadriji Dusja Korotčenkova už dlouhou dobu neviděly.

Náklady pro odříznutý výsadek bylo možno shazovat pouze z pomalu letících dvouplošníků, a to do dvora školy, kde byl každou noc zapalován malý orientační oheň a po zjištění přibližujícího se tichého chodu motoru U-2 byly baterkami vydávány předem domluvené světelné signály. Taková svérázná "bombardování" si vyžadovala od osádek naprostou přesnost při shozu nákladu, a proto letouny přilétaly k místu určení ve výšce 50-70 metrů. Po provedeném odhozu se snažily výšku letu pokud možno ještě více snižovat a okamžitě provádět obrat ke zpátečnímu letu, přímo nad hlavami nepřátelských vojáků, kteří po dvouplošnicích stříleli ze všech možných zbraní, které měli po ruce. Po návratech na letiště byly v křídlech často napočítány desítky průstřelů po střelách z pěchotních zbraní.

Let k místu, kde byly zásoby shazovány, i zpáteční let byly prováděny těsně nad mořskou hladinou a často se U-2 podvozkovými koly téměř dotýkaly rozbouraných mořských vln. Velitelka pluku každou noc stála na letištní ploše a naslouchala zvukům noci, kdy se konečně ozvou letecké motory jejích podřízených.

V průběhu zásobovacích letů byl sestřelen letoun pilotky Bondarevové. Navíc se velení námořní pěchoty rozhodlo o vyslání dalšího podpůrného výsadku na pomoc slábnoucím jednotkám na břehu, jež měly stále větší ztráty a jejich postavení bylo naprosto zoufalé. Několik člunů se ale na rozbouraném moři stalo neovladatelnými a ztratily se. Na jejich vyhledání bylo vysláno šest U-2. Vál chladný vítr a záhy se na křídlech i trupech letících dvouplošníků objevila námraza. Motory namáhané přetížením se nadměrně zahřívaly. Pilotka Rjabovová byla i se svou letovodkou pátráním po člunech na mořské hladině tak zaměstnána, že si ani nevšimla, jak se zlepšilo počasí a mírně se vyjasnilo.

Zásoba paliva zase ubývala pilotce Čečněvové, která se proto rozhodla s letounem nabrat co možná největší výšku pro případ, že by jí pohonné hmoty nestačily k návratu a byla by nucena na letištní plochu doplachtit. U-2 zvedl svůj "nos" a ve spirále stoupal, až se ocitl na zcela jasném nebi, kde se rozptýlovala oblačnost. Najednou její nová letovodka vykřikla, že se v jejich blízkosti pravděpodobně nachází nepřátelské letadlo. Čečněvová si již sama všimla mihnoucího se obrysu dvoutrupého Focke-Wulfa Fw 189, jenž byl asi na průzkumném letu. Osádce U-2 přepadly obavy, že si jich osádka z vyzbrojené prosklené kabiny německého dvoumotoráku všimne. Pro každý případ pilotka překloupila dvouplošník na křídlo a klouzavým letem mířila k hladině moře, nad níž se ještě vyskytovala mírná oblačnost, a tedy i úkryt. Bylo však již pozdě. Vzduch prořízla první kulometná dávka palubního střelce "rámu"9. Čečněvová s hrůzou vzhledla nahoru a spatřila, že Fw 189 se dal do jejich pronásledování. Vzdálenost mezi oběma letadly se zmenšovala. Když "rám" letěl těsně za ocasioními plochami U-2, provedla jeho pilotka riskantní manévry. Dvouplošník letěl téměř kolmo dolů k mořské hladině, k níž zbývala nevelká vzdálenost. Jinou možnost však Čečněvová na vybranou neměla. Kulometná palba rachotila nad hlavami přikrčené pilotky i letovodky. Konečně se dvouplošník dostal do mléčného koláče oblačnosti, jenž byl nad hladinou a představoval vlastně jedinou možnost spásného úkrytu. Čečněvová k sobě prudce přitáhla řídicí páku a stroj se jí podařilo převést do horizontálního letu. Byl opravdu nejvyšší čas, jelikož pod křídly se již objevily zpěněné vrcholky vln. Pro novou letovodku to byla

nelehká zkouška.

Boje o udržení prostranství na krymském břehu pokračovaly. Vyčerpanému námořnímu výsadku u Eltigenu se podařilo dopravit posily a ten se začal přes neúprosný odpor protivníka pomalu vklíňovat do jeho obrany a postupně rozšiřovat celé nástupní prostranství. 46. GNBAP nadále poskytoval námořníkům a pěchotě vzdušnou podporu a prováděl jejich zásobování.

Další listopadovou noc letěly všechny letuschopné osádky bombardovat protivníkovu uskupení pozemních vojsk, která se nacházela v železniční stanici Bagerovo, západněji od Kerče. Stanice byla chráněna silnými prostředky protiletadlové obrany. Jen světlometných postavení zde bylo napočítáno na dvacet. Aby došlo k dezorientaci protivníka, letouny nabraly maximální výšku, letěly k Bagerovu z týlu a po ztlumení chodu motorů začaly bezhlučně plachtit k cíli. Právě v tomto okamžiku se však rozsvítily světlometry a byla zahájena protiletadlová palba. Letoun Rjabovové držel potřebný kurs, Čečněvová manévrovala ve výšce. Rjabovová "rozsvítila" nad stanicí dvě osvětlující bomby, v jejichž záři bylo na železniční trati zřetelně vidět železniční soupravy s nepřátelskou bojovou technikou na odkrytých plošinách vagonů. Obě osádky provedly úspěšné bombardování a bez poškození svých strojů se jim podařilo vrátit.

Počasí se v dalších dnech stále zhoršovalo, časté byly sněhové vichřice s nízkou oblačností a mlhami. V místech pozemních bojů došlo ke zklidnění bojové činnosti, jelikož protivník po ztrátě nadějí na vytlačení námořního výsadku Rudé armády se začal ve svých pozicích více opevňovat.

Velení 46. GNBAP se rozhodlo využít této situace pro odpočinek osádek, který již byl velmi potřebný. Dvoutýdenní zotavená v lázeňském městě Kislovodsku byla pro všechny velmi lákavá. Na začátku prosince byl pluk opět nasazen do probíhajících bojů, jež se přesunuly do hloubky Kerčského poloostrova. U-2 prováděly bombardování komunikací západněji od Kerče, dále železniční tratě mezi Kerčí a Vladislavkou a opevněných bodů Katěrzez, Bagerovo a Bulganak, kde se nacházely největší sklady pohonných hmot a munice protivníka. Osádky létaly v tomto ročním období s maximálním vypětím sil. V těchto dnech pluk také ztratil další osádku U-2. Mnohé letouny nebyly letuschopné v důsledku četných poškození.

Také stroj s nově vycvičenou pilotkou Prasolovovou a letovodkou Stracevovou byl ztracen. Motor zasáhla velká střepina protiletadlového granátu, která jej vyřadila z chodu. Osádce se podařilo nouzově přistát do neutrálního pásma mezi oběma proti sobě vybudovanými zákopovými liniemi. Vlastním pěšákům se osádku, jež utrpěla četná zranění, podařilo zachránit a dopravit ji do vojenské nemocnice. Letovodka se brzy zotavila a vrátila ke svému pluku.

Zato strašný osud postihl pilotku Prasolovovou, která téměř dva roky strávila v nejrůznějších nemocnicích. S velkou námahou se podařilo lékařům zachránit její život, ale za cenu ztráty obou horních i dolních končetin! I takové hrůzostrašné osudy provázely válečnou pouť mladých žen, které se dobrovolně rozhodly bojovat s nepřítelem.

ROK 1944

Nadešel nový rok 1944. V noci na 1. ledna byly provedeny tři starty a letová činnost pluku byla ukončena těsně před půlnocí. Společně s osádkami 46. GNBAP nový rok oslavoval vice-admiral Alexej M. Matuškin. Při zimních sněhových vichřicích, které naprosto vyčerpávaly jak létající, tak i pozemní personál, byla bojová činnost pluku omezena na minimální počet letů. Teprve až s příchodem jara začaly do temných nocí osádky U-2LNB startovat znovu.

Opěrné body protivníka v oblasti Kerče byly neustále bombardovány všemi druhy letectva VVS KA. Od samotného počátku měsíce dubna

1944 bylo teplé a jasné počasí. Proto mohla být bojová činnost obnovena na maximální počty startů, které byly prováděny každou noc. Zvětšoval se i rádius bojové činnosti. Stále častěji byly prováděny lety do hloubky protivníkovy týlu. Byl dán rozkaz k opětovnému bombardování železniční stanice Bagerovo. Průzkumný letoun 46. GNBAP zjistil, že zde nepřítel začal soustřeďovat svoje zálohy. Velitelka pluku gvardii major Beršanskaja osobně provedla předletovou přípravu a nakonec stroze konstatovala, že každá osádka bude působit samostatně a vycházet z konkrétní situace, ve které se ocitne.

Nízká oblačnost a měsíční svit tentokrát letům mnoho nepřály. Ze země byly naprosto zřetelně vidět siluety pomalu letících dvouplošníků. Obsluhy nepřátelských protiletadlových baterií tak mohly vést svou cílenou palbu, aniž by musely použít světlometů. Pilotka Čečněvová letěla s letovodkou zvěna Sumarukovou. Ve snaze vyhnout se silné přehradné protiletadlové palbě v místě frontové linie vedla pilotka jako obvykle stroj těsně podél pobřeží Kerčského poloostrova. Nad mořem pak zamířila na západ. Převážnou část letu uskutečnila v oblacích, jen někdy se s letounem "vyhoupla" z oblačnosti, aby si upřesnila kurs letu. Na přiletu k železniční stanici protivník přece jen rozsvítil své světlomety a jejich mohutné paprsky protínaly naskrz tenkou vrstvu oblačnosti, a vydávaly tak fantastický obraz světla a stínů. V blízkosti letounu vybuchl první granát, další následovaly. Vše nasvědčovalo tomu, že cíl letu se blíží.

Letovodka začala korigovat kurs letu. Pilotka od sebe odtlačila řídicí páku, ztlumila chod motoru a vylétla z oblaků přímo nad železniční stanicí. Vespod se nejasně rýsovaly dlouhé železniční soupravy. Letovodka provedla shoz světelných bomb. V jejich záři bylo vidět, jakým množstvím vlakových souprav s vojenským materiálem byla železniční stanice přesycena. Osádka mohla spatřit nákladní vagony pro přepravu vojáků, odkryté vagony naložené tanky, automobily, děly, bednami s nákladem zásob. Stovky lidí se ve spěchu snažily složit náklad. Jakmile letovodka usoudila, že se pod nimi pravděpodobně nachází centrum největšího soustředění vagonů, provedla shoz celého nákladu bomb najednou. Osádka dvouplošníku se chtěla přesvědčit o výsledku svého bombardování, ale hned poté, co Čečněvová naklonila svůj U-2 na bok, udeřil do letounu paprsek světlometu. Bylo nutné okamžitě uniknout. Silné exploze otřásaly vzduchem. Na zemi vybuchovaly granáty a ozýval se suchý třesk po výbuších pěchotní munice. Zjevně došlo k zasažení nákladu s municí. U-2 sevřely další světlomety, ale pilotce se okamžitě podařilo z tohoto postavení vymanit. Možnost velkého manévrování však neměla. Letěla ve výšce 500 metrů. Výbuchy protiletadlových granátů se přibližovaly opět k letounu. Motor z posledních svých sil pracoval v maximálních otáčkách a "mlel" doslova z posledního. Byl značně opotřebovaný a měl už dávno jít do generální opravy. Naštěstí začala protiletadlová palba slábnout. Byl již nejvyšší čas, jelikož se dvouplošník ocitl daleko nad mořem. Osádka přistála na vlastním letišti, kde ji uvítala starší technik eskadry Marie Ščelkanovová se slovy: "To vám ale dnes dali!" Horní i spodní křídla byla jako řešeto. Ještě hůře skončil stroj pilotky Natálie Meklinové. Jedna křídlová vzpěra jejího U-2 byla přeražena úplně, z potahu křidel visely cáry plátna. Levé spodní křídlo prosvítalo trhlinami. V trupu zela ohromná díra. Letovodka Ruckaja, která s tímto letounem letěla na jeden ze svých prvních bojových letů, se v podobné situaci ještě nikdy neocitla. Vzárušením se jí třásl hlas a nesrozumitelně drmolila svá hlášení. Nebylo se čemu divit. Bylo až neuvěřitelné, jak do takové míry poškozený letoun bylo možné dotáhnout ještě na letiště. Meklinové byl přidělen jiný stroj a se vzrušenou letovodkou odstartovala znovu na další let. V noci na 9. dubna 1944 pluk ztratil svoji hlavní letovodku Jevgeniji Rudněvovou, která letěla na bojový let s novou pilotkou

Profjeovou, aby se přesvědčila o její způsobilosti při vlastním bojovém letu. Byl to v pořadí již 645. bojový let Rudněvové. Letoun, v němž vykonávaly bojové zadání, se ocitl v jasném svitu sevření několika světlometných postavení. Jejich U-2 dostal zásah protiletadlovým granátem přímo do palivové nádrže, následně ihned přepadl do krkolomného pádu, zahlcen plameny požáru, od kterého se v kabině letovodky vznítily i signální rakety. Do všech stran od hořící "koule" létaly pestré různobarevné ohně. Ostatním osádkám, které v tomto okamžiku letěly v blízkosti smrtelně zasaženého dvouplošníku, se naskytl hrůzostrašný obraz zániku jejich kolegyň. Posmrtně byla Rudněvová vyznamenána Zlatou hvězdou hrdiny SSSR.

Dne 11. dubna, tedy dva dny po úředním sestřelu U-2, vojska Samostatné přímořské armády prolomila protivníkovu obranu v oblasti Kerče a prováděla další útoky, aby splnila svůj úkol - spojit se s jednotkami sousedního 4. ukrajinského frontu. V noci prováděl 46. GNBAP nálety na kolony ustupujících nepřátelských vojáků. Za jednu noc uskutečnil 194 startů, což bylo doposud rekordní množství za celou dobu bojového působení. Následujícího dne přišel rozkaz, aby se pluk přemístil na Krym. Velitelka pluku gvardii major Beršanskaja před přeletem celého pluku dovolila několika osádkám ještě provést pátrací lety po místu havárie U-2, v němž zahynula Rudněvová. Na zemi se však nacházelo tak velké množství zničené vojenské techniky protivníka i vlastní, že to nebylo prakticky možné.

Po přeletu na Krym byl pluk nejprve dislokován u vypálené vesnice Čurubaš. Linie fronty se však rychle posunula vpřed a pluk byl za ní přemístěn na další polní letiště. Z něj osádky létaly bombardovat cíle v oblasti Jalty. Vlastní lety byly dlouhé, a hlavně se při nich musely přelétat hory. Nové pilotky na takové lety doposud nemohly být vysílány, a proto velení těmito úkoly pověřovalo jen zkušenější osádky. Aby byla jejich letová činnost efektivní, byl pluk po krátké době opět přemístěn na letiště u vesnice Karlovky pod Simferopolem. Byla to jediná obydlená vesnice na Krymu, ze které osádky vzlétaly do konce dubna 1944. Kolem se nacházela poklidná příroda a místní obyvatelstvo, které se zmocnilo protivníkových zásob potravin, bylo velmi pohostinné. Letiště však za jasného dne napadl stíhač Luftwaffe, kterému se podařilo jeden U-2 zapálit a několik dalších poškodit. Techničky, které právě pracovaly na údržbě letounů a nestačily utéci do bezpečné vzdálenosti, byly zraněny.

Protože zde nebylo místo, kde by se daly letouny ukrýt nebo slušně zamaskovat, podala o tomto neuspokojivém stavu velitelka pluku hlášení na velitelství armády, po kterém následoval okamžitý rozkaz přemístit se do Izjumovki. Osádky se nestačily ani připravit k odletu, když se na nebi objevily další čtyři protivníkovy Focke-Wulfy Fw 190. Jejich nálet zastihl některé pilotky s letovodkami v kabinách jejich dvouplošníků, kde vyčkávaly na povolení ke startu. V jednom z těchto letounů byla i Čečněvová se svou letovodkou Ščelkanovovou. Když uviděly, jak na jejich U-2 zleva nalétává útočící stíhačka, obě si rychle odepnuly upínací popruhy a snažily se co nejdále odběhnout od svého letadla. Jakmile zarachotily zbraně německého Fw 190, okamžitě sebou "plácly" na zem. Vedle nich se do země zavrtila kulometná dávka, která zvedla hroudy hlíny a ty dopadaly na zalehnutá těla osádky U-2. Vedle nich také něco s tupým úderem spadlo na zem. Obě očekávaly výbuch, ale naštěstí nepřátelská kazetová bomba selhala a neotevřela se. Po provedeném náletu čtveřice Fw 190 odletěla.

Několik strojů 46. GNBAP bylo poškozeno vážněji. Techničky se okamžitě vrhly do jejich překotného opravování. Letuschopné stroje provedly okamžitý start, aby přeletěly do bezpečnější Izjumovki, ale po jejich vystoupení do výšky se nad horami objevila další skupina, tentokrát již devíti Fw 190. Postavení

U-2 bylo v tomto okamžiku katastrofální. Na nebi nebylo jediného mráčku, za který by se bezbranné stroje mohly ukrýt, a přistávat na volném prostranství nemělo rovněž žádný smysl. Proto se osádky se svými U-2 rozhodly dostat co nejbližší k horám, kde by byla alespoň ztížena možnost protivníkových pilotů manévrovat.

Focke-Wulfy se zatím nacházely daleko, a tak se dvouplošníky s podvozkovými koly těsně nad kamenitým povrchem země hnaly, jak jen nejrychleji mohly, vytčeným směrem. V dálce zoufalé osádky spatřily rychle se přibližující skupinu dalších stíhacích letounů. Devítičlenná skupina Fw 190 najednou začala nabírat prudce výšku. Onou druhou skupinou stíhačů byli naštěstí vlastní stíhači, přivolaní k letišti na pomoc.

Později se příslušnice 46. GNBAP dozvěděly, že jejich zachránci byli piloti stíhacích Lavočkinů La-5, jimž velel hrdina Sovětského svazu starší lejténant Vasilij I. Maksimenko, který ve vzdušných bojích sestřelil sedm protivníkových letounů. Polní letiště v Karlovce již nebylo vystaveno takovému riziku, a dokonce kolem něj bylo rozmístěno vlastní protiletadlové dělostřelectvo.

Vojska Samostatné přímořské armády a 4. ukrajinského frontu obléhala ze všech stran Sevastopol a připravovala se k závěrečnému útoku na poslední uskupení protivníka, který se nacházel na Krymu. Nepřátelské letectvo prakticky zastavilo svoji organizovanou bojovou činnost. Boje o samotné město Sevastopol, jež se tentokrát stalo německou pevností, byly těžké. Protivník vybudoval spletitou síť zákopových linií, postavil velké množství palebných srubů, které obehnal drátěnými a jinými zátarasy, zaminoval desítky kilometrů cest. Pod palebnou kontrolou měl každé místo.

Bojové lety uskutečňovaly osádky 46. GNBAP nad Sevastopolem, dále směřovaly na cíle u Balaklavy, na horu Sapun, jež byla výraznou terénní dominantou a kterou nepřítel nejsilněji opevnil, a také na Chersonský mys.

Nebe nad Sevastopolem hřmělo hukotem leteckých motorů. Lety byly uskutečňovány opět od příchodu tmy až do samotného rozednění, kdy začalo létat frontové letectvo, které neustále podporovalo útočící pozemní jednotky Rudé armády. Ženské osádky s U-2 prováděly nálety, jejichž cílem bylo blokování letové činnosti na nepřátelských letištích. Také létaly nad zálivy, kam se stahovaly protivníkovy transportní lodě, provádějící evakuaci svých vojsk a bojové techniky.

46. GNBAP byl vyjmut ze stavu 132. BAD (bombardirovočnaja aviacionnaja divizija - bombardovací letecká divize) a dočasně byl předán do podřízenosti 2. GNBAD (gvardějskaja nočnaja bombardirovočnaja aviacionnaja divizija - gardová noční bombardovací letecká divize).

V souvislosti s osvobozením Feodosije byl pluk "nočních čarodějnic" vyznamenán Řádem rudého praporu, který byl slavnostně připnut na bojovou zástavu. Do Karlovky, kde byl pluk nadále umístěn, přijel také velitel 2. GNBAD, geněral-major aviacii Kuzněcov. Letecké pluky jeho divize byly vybaveny pouze jedním typem letadel, a to právě U-2. Příslušníci této divize měli zkušenosti z bojů pod Moskvou, v bojích na Donu i z obrany u Stalingradu. Osádky "ženského" pluku se tak mohly seznámit s jejich zkušenostmi a metodami bombardování, jichž "mužské" osádky používaly. Zkušenosti pilotů umožnily zvýšit náklad podvěšených bomb pod U-2, se kterými osádky 46. GNBAP doposud létaly, téměř dvojnásobně. Do této doby považovaly za maximum náklad 150-180 kg bomb. "Ženské" osádky doslova ochromilo, že s U-2LNB bylo možno létat s nákladem 250-300 kg bomb, což bylo ve 2. GNBAD považováno za naprosto normální, aniž by se objevily obavy z toho, že dojde k předčasnému opotřebení leteckých motorů či ke zhoršení manévrovatelnosti. Ženské osádky se chtěly samozřejmě vyrovnat svým mužským kolegům, a proto rovněž začaly létat s obdobným

nákladem bomb.

Cílem jejich prvního náletu se zvětšeným nákladem se stalo protivníkově letiště, které se nacházelo v blízkosti Balaklavy. Start prvního U-2LNB byl proveden z kamenitého letiště ještě za světla a rychlost jeho letu byla zmenšena, aby letoun teprve až v průběhu letu zastihla tma. Jako první se svým strojem odstartovala Čečněvová. Motor jejího nezvykle zatíženého letounu bez problémů naskočil a stroj se pomalu pohnul z místa. Pilotka se obávala, že nebude stačit délka startovací dráhy letiště, než získá potřebnou rychlost ke vzletu. Její obavy byly zbytečné. Jakmile nabrala rychlost, přitáhla k sobě řídicí páku a U-2 se poslušně vznesl vzhůru. Čečněvová si s úlevou oddechla. Bylo nutné nabrat výšku alespoň 800 metrů. Vpředu ji čekala frontová linie. Pilotka se podívala přes okraj kabiny dolů a s hrůzou zjistila, že kolem ní je stále dobrá viditelnost. Teprve nyní si uvědomila svou chybu - letěla příliš rychle, čímž došlo k porušení letového grafikonu vypracovaného na předletové přípravě. Přední okraj frontové linie musela tedy přeletět ještě za soumraku s tím, že se nad cílem ocitne ještě před příchodem úplné tmy, přičemž bude protivníkem objevena daleko dříve, než bylo předpokládáno. Nic se už nedalo podniknout. Pilotka ztlumila chod motoru už jen s jedinou myšlenkou, dotáhnout svůj letoun nad prostranství nepřátelského letiště.

Letovodka Rjabovová oznámila, že k cíli jim zbývá pouhých pět minut letu. Z pilotní kabiny již mohly vidět cílovou letištní plochu. Rjabovová dala své pilotce pokyn k opravě kursu. Po stranách letiště se leskly body, které svědčily o přítomnosti stíhacích letounů Luftwaffe. Po několika sekundách se rozsvítily světlometry a byla zahájena protivníkově protiletadlová palba. Letounem to prudce nadhodilo a pilotka byla donucena provést obrat, aby z tohoto pekla vyletěla. Ozval se nespokojený křik letovodky, jestli se Čečněvová náhodou nezbláznila. Všechny bomby se doposud nacházely pod jejich křídly a trupem. Přiletový manévř bylo nutno zopakovat a kolem U-2LNB nadále vybuchovaly protiletadlové granáty. Pilotka prováděla úhybné manévry, ale letoun s větší zátěží přece jen reagoval pomaleji, než tomu bylo v průběhu předešlých letů. Přece se tedy nepříznivě projevoval zvýšený náklad 300 kg bomb. Pilotka si přála, aby se Rjabovová již zbavila jejich břemene, ale dobře znala její pečlivost. Dokud neprovedla přesné zaměření, bomby nesvrhla, a bývala spokojena teprve tehdy, až se přesvědčila o svých zásadách. Trasy různobarevných střel se přibližovaly k dvouplošníku stále blíž a jedna z nich proletěla přímo před vrtulí. Za okamžik letoun konečně naskočil a následně letovodka pilotce oznamovala, že všechny bomby byly shozeny najednou. I Rjabovové se nad nepřátelským letištěm nechtělo dlouho "tančit".

Konečně se jim naskytla možnost vrátit se zpět na své letiště. Pokyn letovodky k tomuto manévru byl přehlušen zvuky detonací bomb ze země. První experiment se tedy podařil. Nyní nadešel čas pro Popovovou, která se podle časového odhadu měla nacházet již na přiletu k cíli. Paprsky světlometů nad letištěm byly vypnuty, ale pouze na krátký okamžik. Vzadu za letounem Čečněvové se znovu ozvala palba protivníkově flaku a po nebi začaly pátrat po své kořisti paprsky světlometů. Popovová přistála za U-2LNB Čečněvové asi po deseti minutách. Této noci odstartovala většina osádek už se zvětšeným nákladem bomb, a s tím pak osádky létaly až do konce války. V ojedinělých případech byl bombový náklad zvýšen dokonce až na 400 kg. I takové zatížení musely motory vydržet.

Na Krymu celá příroda zářila jasnou zelení a vše rozkvétalo. I v květnu 1944 bylo nadále prováděno bombardování v oblastech kolem Sevastopolu. Nepřítel se dokonale opevnil v betonových bunkrech, z nichž ho nebylo možné dostat. Doslova se "přisál" k mořskému břehu a nedával lacino na "prodej" ani jediný metr území. Zvláště ne pak Chersonský mys. Právě na tomto mysu, kde

v roce 1941 bojovali poslední obránci Sevastopole, protivník soustředil obrovské množství své techniky a vojsk. Ustoupit neměl kam. Za svými zády měl už jen moře. Boje o Krym se ale postupně, na úkor obrovských lidských ztrát, blížily ke svému závěru. Od konce dubna byl pluk dislokován na novém polním letišti. To se nacházelo dva kilometry východněji od města Saki. I odsud byly prováděny lety k Sevastopolu a na cíle do míst kolem Balaklavy. V těchto oblastech ještě nepřítel disponoval třemi svými posledními letišti, která využíval zejména při své spěšné evakuaci.

Během bojů za osvobození Sevastopolu 46. GNBAP uskutečnil celkem 1147 bojových startů, což představovalo v průměru 150 startů za jednu noc. Rudé armádě se po dalších čtrnáctidenních urputných bojích konečně podařilo osvobodit celé území Krymu.

Dne 12. května 1944 měly nastoupit osádky pluku "nočních čarodějnic" týdenní odpočinek na zotavenou. Ten však ve skutečnosti trval pouhé dva dny. Přišel rozkaz přeletět na území, kde bojoval 2. běloruský front, do jehož stavu byla začleněna i 4. vzdušná armáda. Na Krymu zůstala pouze 8. vzdušná armáda VVS KA. Ráno 15. května odstartovaly osádky U-2LNB ze svého posledního působiště na Krymu a rozloučily se s Černým mořem. VEPŘEDU NĚMECKO!

Letové sestavy U-2 letěly stále dále a dále na sever.

Dvouplošníky přelétly přes rovinaté plochy a ocitly se nad hlubokými lesy Běloruska. Nikde nebylo vidět žádná obydlí, ani jakoukoliv chatrč. Všude kolem byly pouze samé břízy. Všechno bylo pro osádky neobyčejné, nezvyklá byla rovinatá pole a husté lesy. 46. GNBAP byl začleněn do stavu 325. NBAD (noční bombardovací letecká divize). Kolem improvizovaného letiště musela být narychlo vybudována provizorní obydlí - zemljanky. Zabydlet se na prvním "letišti" se však nepodařilo, jelikož přišel nový rozkaz k okamžitému přeletu k vesnici Pustynka. Všechny letouny pluku se na jednom místě seskupit nepodařilo, a proto dvě eskadrilje musely být rozmístěny poblíž nedalekého lesa. Vše by mohlo být únosné, kdyby život neotravovali všudypřítomní komáři.

První tři týdny pobytu na novém působišti se pluk připravoval na bojové akce v nových podmínkách. V Bělorusku byly i úplně jiné orientační body - písčinatá prostranství, lesy a bažiny namísto kavkazských hor, moře a mohutných obydlí měšťanů. S tímto problémem se bylo zapotřebí vypořádat pokud možno co nejdříve. Technický personál pod vedením inženýra pluku Sofie Ozerkovové a technik Strelkovové a Iljušinové připravoval a opravoval letouny, které utrpěly četná poškození na Krymu.

Dne 23. června 1944 vojska 2. běloruského frontu přešla do ofenzivy. Pozemním jednotkám se podařilo prolomit protivníkovu obranu na přístupech k Mogilevu.

Bylo také rozhodnuto o prvním nasazení 46. GNBAP na tomto úseku fronty. Na předletové přípravě bylo osádkám U-2 zadáno působit samostatně ve výškách 700-800 metrů. První bojové lety byly provedeny v noci na 23. června. Starty s bombardováním pozemních cílů probíhaly neustále ve 2-3minutových intervalech. V této noci, podle hlášení osádek, vzniklo v důsledku jejich činnosti devět velkých požárů a třináct výbuchů většího rozsahu.

Jakmile pozemní vojska rozšířila svůj průlom a pohnula se vpřed, byly zahájeny nálety na kolony ustupujících vojsk nepřítele po cestách, říčních přepravách a v železničních stanicích. Oproti původnímu očekávání se zde osádky U-2LNB nesetkaly s protivníkovými stíhači ani s jeho protiletadlovou palbou.

Působení v Bělorusku bylo ale spojeno s jinými těžkostmi. V rozlehlých lesích bez žádných orientačních bodů bylo v noci složité vyhledávat pozemní cíle. Bylo také málo vhodných míst pro budování nových polních letišť, a navíc se pluk na jednom působišti nezdržel déle než tři dny a z tohoto důvodu příslušnice

46. GNBAP všude provázelo velké nepohodlí.

Jakmile Rudá armáda pod Minskem sevřela na třicet nepřátelských divízi, k nočním letům přibýly i lety ve dne. Osádky U-2

vykonávaly průzkumné lety, vyhledávaly po lesích roztroušené protivníkovy jednotky a aktivně se podílely na jejich likvidaci.

V průběhu ofenzivy se pluk musel několikrát přemísťovat blíže za postupujícími pozemními vojsky. Zkušené pilotky a letovodky vyhledávaly při průzkumných letech vhodná místa pro nová provizorní letiště. Aby mohla probíhat neustálá bojová činnost pluku, jeho prvosledové zabezpečující jednotky musely vyjíždět na nová letiště předem připravit nové přistávací plochy.

Ve čtyřech případech objevily osádky právě při této činnosti větší skupiny protivníkových jednotek, které se po lesích probíjely k vlastním pozicím. Letovodky signálními raketami nebo pak kroužením nad těmito místy dávaly vlastním pozemním jednotkám na vědomí výskyt jimi vypátraných rozptýlených nepřátelských jednotek.

Dne 10. července byl určen úkol: "Ve dne provést likvidaci obklíčeného uskupení nepřátelských jednotek, nacházejících se východněji od orientačního bodu Borki." Do této doby se osádky U-2 ženského pluku s úkolem provedení denního bombardování nesetkaly. 46. GNBAP plnil vůbec během posledního období nezvyklá zadání. Jednalo se především o poškozování a ničení mostů přes řeky, ničení říčních přeprav, bombardování cest, útoky na ustupující nepřátelské kolony, průzkumné lety s cílem vyhledávání ustupujících jednotek, skrývajících se v hlubokých lesích.

Zástupkyně velitelky pluku Serafima Amosovová s letovodkou pluku Jevgenijí Glamazdinovou náhodně objevily asi stočlennou skupinu nepřátelských vojáků. Letovodka dávala signálními raketami znamení vlastním pozemním jednotkám, kde se protivník nachází, až do té doby, než byli všichni vojáci této skupiny zajati. Pátrací lety uskutečňovaly téměř všechny zkušené osádky.

Během bojů v Bělorusku měl 46. GNBAP více nepříjemností na zemi než při své vlastní letové činnosti. Při neustálém přemísťování musela být budována pouze provizorní obydlí, která nemohla poskytnout právě nejlepší podmínky pro nezbytný odpočinek, což samozřejmě mělo neblahý vliv na letecký personál, tím více na ženský. Pro neustálé budování nových provizorních letišť nezbyl proto ani na nic jiného čas. Dokonce štáb pluku se často nacházel na otevřeném prostranství. Osádky se před deštěm a nepohodou raději ukrývaly pod křídly svých letounů a zde i odpočívaly. I s tímto se nějak vypořádaly, ale nejhorší byla minimální délka těchto polních letišť. Vzlétání a přistávání se muselo provádět pouze v jednom směru. Obrovským problémem bylo vůbec vyhledat nějaké prostranství, které by alespoň trochu vyhovovalo letové činnosti lehkých dvouplošníků, jež pro svoje starty a přistání potřebovaly minimální plochu. A navíc všude byly bažiny a močály.

V průběhu roku 1944 dostal na počest leteckého konstruktéra N. N. Polikarpova jím zkonstruovaný letoun U-2 nové označení - Polikarpov Po-2. S touto skutečností byli seznámeni všichni příslušníci Rudé armády a bylo jim nařízeno, aby od této doby používali jen tento nový název.

Další působiště 46. GNBAP bylo zřízeno u vesnice Novosady. To bylo dokola obeháno zeleninovými zahradami. Mezi řadami obytných domů se táhla široká hliněná silnice, které bylo využito jako improvizované letištní plochy. Letouny byly umístěny pod stromy a dokonale zamaskovány větvemi a haluzemi, takže je nebylo prakticky možno zpozorovat. V okolních lesích se však stále ještě ukrývaly skupiny nepřátelských vojáků. Některé jednotky se bez velkého odporu vzdávaly, jiné, zvláště pak jednotky SS, se neúprosně bránily a snažily se za každou cenu probít k vlastním pozicím. Kvůli tomuto nebezpečí byly vždy připraveny pro pozemní boje právě s takovými jednotkami lehké kulomety, samopaly a ruční granáty. V noci se stavěly zesílené hlídky. Osádky spávaly přímo

u svých strojů, připraveny při prvním signálu vyhlášení poplachu bezprostředně odstartovat. Toto období se neobešlo ani bez komické situace, kdy v průběhu jedné noci všechny osádky, jež byly osvobozeny od letové činnosti, vyrušil nervy drásající ječet selete. Někdo ohlašoval, že to jsou hladoví nepřátelští vojáci, a všechny příslušnice pluku se okamžitě se zbraněmi v rukou připravily k pozemnímu boji. Ozvaly se první výstřely, někde na okraji vesnice zarachotil kulomet a na nebi se rozsvítily osvětlovací rakety. Kvičení selete skutečně potvrdilo přítomnost nepřátelských vojáků, kteří se snažili projít k frontové linii. Střelba na nějaký okamžik ustala. V domněnku, že se němečtí vojáci vyhnuli dalšímu incidentu, osádky opět ulehly k odpočinku, ale ne nadlouho. Po chvíli se ozval další výstřel. Opět byl celý pluk s pěchotními zbraněmi na nohou a zaujal svá obranná postavení, ale tentokrát se ukázalo, že poplach byl planý. Jedna zatoulaná kráva svým hlukem ve tmě vystrašila strážného, jenž ve směru jejího pohybu vystřelil.

Ráno byla pro všechny případy raději vyslána skupina patnácti vojáků zabezpečujícího letištního praporu, vyzbrojená samopaly a ručními granáty, na průzkum směrem k blízké řece, kde se předpokládalo, že se ukrývají Němci. Asi za půl hodiny po jejich odchodu se ze směru od řeky ozvala prudká střelba z pěchotních zbraní. Do vesnice přiběhla spojka, která hlásila, že vyslaná skupina narazila na početnou jednotku nepřátel a naléhavě potřebovala posilu.

Bezprostředně nato vzlétlo do vzduchu šest Po-2 se svým nákladem bomb. Provedly okruh nad vesnicí, vytvořily formaci a nabraly kurs ve směru, odkud se stále ozývala pozemní střelba. Letovou skupinu vedla Serafima Amosovová. Ostatní osádky pluku byly v plné pohotovosti připraveny ke startu, pro případ eventuálního dalšího zásahu, jestliže by první byl nepostačující. Z nedalekého pahorku bylo vidět, jak šestice dvouplošníků provedla shoz bomb. Dalšího startu již nebylo zapotřebí. Nepřátelští vojáci vyvěsili bílý prapor. Malé letouny se dobře vypořádaly se svým úkolem, jenž poprávu náležel bitevnímu letectvu. Skupina více než 200 německých vojáků se vzdala. V neorganizované pěší koloně prošla vesnicí a udiveně a s nepochopením se přítomně dívala na mladé ženy v letních uniformách, v jejichž rukou stále spočívaly pěchotní zbraně a nijak přívětivě se na své zajatce netvářily.

Při další bojové činnosti 46. GNBAP se do palby z pěchotních zbraní nepřátelských vojáků potloukajících se v hlubokých lesích dostal Po-2, v němž letěly gvardii starší lejténant Čečněvová a zástupkyně velitelky pluku gvardii kapitan Amosovová. Úkol zněl nalézt nové letištní prostranství. Ve vodorovném letu těsně nad zemí, v prostoru železniční stanice Něgoreloje, jihozápadně od Minska, odkud byly již protivníkovy jednotky vytlačeny, se jejich letoun najednou ocitl v palbě. Dalšímu Po-2, který letěl s nimi, byla prostřílena obě spodní křídla. S obdobnými poškozeními se potýkal rovněž Polikarpov Čečněvové. Po nalezení vhodné plochy pro letiště se průzkumné letouny vrátily na své výchozí letiště. Po tomto případě poškození letounů pěchotními zbraněmi začala Amosovová usilovně naléhat na velení divize, aby byly jejich letouny Po-2 vybaveny kulometem, což si situace vyžadovala již dávno při jejich působení v Bělorusku. Do této doby neměly Po-2 kromě nákladu bomb a signální pistole s několika kusy střeliva žádnou další výzbroj. Během krátké doby dostaly opravdu všechny dvouplošníky kulomet. Kromě bombardování pozemních cílů teď bylo možné ještě ze stanoviště letovodky, instalovaného na pohyblivé lafetě kulometu ŠKAS ráže 7,62 mm, vést palbu. Ve dne mohl být kulomet dobrým prostředkem nejen při likvidaci skupin protivníkových vojáků, které stále bloudily po hlubokých lesích, ale i při setkání s nepřátelským stíhacím letounem ve vzduchu. Ofenziva Rudé armády se rozšiřovala. 16. července byl protivník vytlačen z Grodna a brzy se útočící prvosledové jednotky dostaly

na předměstí Bělostoku a vstoupily zde do pouličních bojů o město.

Pluk byl přemístěn na další letiště, jež se nacházelo u Glavače. Odsud byly prováděny lety s cílem bombardovat říční přepravy přes řeku Suprasl, která protékala ve vzdálenosti pouhých několika kilometrů od Bělostoku. V Bělorusku byl 46. GNBAP delší dobu dislokován v blízkosti francouzského stíhacího pluku "Normandie - Nemen". Někteří francouzští piloti "žádali" své velení, aby mohli být přeloženi k ženskému leteckému pluku, byť jako pouzí mechanici. Nebylo se jim proč divit. Většina mladých moskevských studentek, z nichž se letecký, ale do značné míry i pozemní personál rekrutoval, vypadala skutečně "k světu", a byl o ně proto i "zahraniční" zájem.

V průběhu osvobozovacích bojů v Bělorusku "ženský" pluk uskutečnil 1735 letových startů a byl odměněn několika pochvalami od samotného vrchního velitele. Stalinovy rozkazy byly přečteny vždy před celým nastoupeným plukem. Poslední takový nástup na území Běloruska se uskutečnil na náměstí ve městě Novojelně. Poslední boje o osvobození Běloruska byly ukončeny a další se již přehoupaly na území Polska.

V srpnu 1944 byl pluk "nočních čarodějnic" dislokován v oblasti nedaleko od města Bělostoku. Pod křídly svých letounů viděly osádky letadel ruiny polských měst, spálené vesnice a osady, do kterých se vraceli pouze s příručními zavazadly jejich původní obyvatelé. V tomto měsíci musela být ofenziva Rudé armády zastavena, aby mohly být jednotky po utrpených ztrátách doplněny a také aby nabraly potřebné síly do dalšího nelehkého období, jež před nimi stálo. Nezaháel ani protivník, který budoval svou obrannou linii podél řek Visly, Bugu a Narevy. Na úseku 2. běloruského frontu probíhaly pouze boje tzv. "místního významu". Pro osádky nočních bombardérů to však bylo období nepřetržité letové činnosti. Každou noc se uskutečňovaly nálety na protivníkovy postavení na předním úseku frontové linie, aby mu tak co možná nejvíce byly znesnadněny opevňovací práce. Podmínky pro provádění těchto letů se zhoršovaly, jelikož protivník na stabilizovaném úseku fronty vybudoval silnou protiletadlovou obranu a opět začal nasazovat i své noční stíhače. Největší ztráty způsobili němečtí noční stíhači ženskému pluku v oblasti Lomži a Ostrolenka. Do těchto dvou míst prováděl v srpnových nocích pluk nálety na větší uskupení protivníkových postavení. Přílety k cílům si vyžadovaly dlouhou trasu letu z výchozího letiště, a navíc zde měl protivník svá četná postavení protiletadlového dělostřelectva.

Jako první na jeden z těchto cílů odstartovala osádka Po-2LNB ve složení pilotka Makarovová a letovodka Běliková. Pět minut po nich odstartovala Popovová s letovodkou Glamazdinovou. Při zpátečním letu, po provedeném shozu nákladu bomb, zachytil první vracející se Polikarpov stíhač Luftwaffe, který dlouhou dávkou ze všech palubních zbraní zasáhl dvouplošník do všech jeho ploch, i přímo do palivové nádrže, a letoun okamžitě vzplanul. Pilotka se střemhlavým letem marně snažila požár uhasit. Za okamžik byl celý letoun zachvácen obrovským plamenem a padal bezvládně v hrůzostrašných přemetech k zemi. Právě tato ztráta byla pro pluk citelná, jelikož se jednalo o zkušenou osádku. Byla to také první ztráta 46. GNBAP nad územím cizího státu. Za několik dnů poté byl protivníkovým stíhačem sestřelen další Po-2, tentokrát s osádkou Olejnikovové s Jakovlevovou, které naštěstí ze střetu se stíhačkou vyvázly pouze se zraněními. Jejich dvouplošník, zbavený téměř celého svého potahu, se zraněnou osádkou nouzově přistál na území, na němž se nacházely již vlastní pozemní jednotky. Další útok nočního stíhače znovu zažila na vlastní kůži i Čečněvová, která v tu dobu létala s letovodkou Akimovovou. Ta také pocházela z Moskvy a byla studentkou Vysoké školy pedagogické. K pluku nastoupila již v začátcích jeho formování a původně působila jako

starší technik eskadřilji u zbrojů. V době, kdy se začal projevovat nedostatek letovodek, přihlásila se a byla vyškolená na tuto novou odbornost, v níž si počínala dobře. Osádka v uvedeném složení provedla bombardování cílů v oblasti Ostrolenka. Jako vždy po shozu prvních bomb se rozsvítily nepřítelovy světlomety, které po nebi začaly pátrat po své kořisti, a za současného světelného efektu byla zahájena palba ze všech hlavních protiletadlových zbraní. Záhy světlomety "polapily" pomalu letící dvouplošník do svých paprsků, v nichž nešťastnou osádku dlouhou dobu osvětlovaly, ale přece jen po sérii krkolomných manévru se Čechňovová podařilo z tohoto sevření světla a ocele vyprostit. Ručička výškoměru ukazovala výšku 400 metrů. Skrze řídkou oblačnost prosvítal měsíc. Viditelnost nebyla špatná a zkáza předěšlých sestřelených kolegyně je vyzývala ke zvýšené bdělosti. Asi po pěti minutách letu, kdy letoun již minul frontovou linii a zdálo se, že let bude dokončen bez dalších nepříjemností, proletěla kolem dvouplošníku dlouhá "nit" trasujících střel. Nalevo se mihla silueta nepřátelského stíhače, který začal provádět obrat, aby svůj první nepřesný útok napravil. Jediným spásným řešením pro osádku Po-2LNB bylo snížení letu na minimální možnou míru, při němž pilotka musela neustále měnit kurs. Jakmile dvouplošník scházelo k zemskému povrchu ještě necelých 200 metrů, pilot Luftwaffe jej dostihl znovu. Dlouhou dávkou svých zbraní doslova "rozpáral" křídla i trup Po-2LNB. Pilotce se prudkým manévrem podařilo uhnout do strany a vyhnout se tak dalšímu přidělu stíhačových střel, které proletěly mimo. Jakmile k zemi scházelo pouhých 100 metrů, Čechňovová vyrovnala let. Temně zelený dvouplošník splýval dokonale se svým okolím a za stálého měnění kursu letu se podařilo pronásledovateli definitivně uniknout.

Tyto útoky nočních stíhačů značně znepokojily velení pluku. Aby se zvýšila šance na záchranu osádky po případném zásahu, kdy se letoun stával neovladatelným nebo byl zapálen, bylo osádkám Po-2 striktně zakázáno létat bez padáků, jak tomu bylo doposud. V takových případech neměly osádky prakticky jinou možnost než komplikované nouzové přistání, které bylo v noci samozřejmě daleko složitější než ve dne. Osádky padáky nenosily doposud proto, aby mohl být zvětšen náklad bomb podvěšených pod Polikarpovy, a ani nepřikládaly tomuto běžnému vybavení každého člena létajícího personálu větší vážnost. Teprve až v srpnu 1944 se přesvědčily, jak důležitý je pro toho, kdo brázdí nebeské "pláně", záchranný padák.

Z letiště u Kurowa byl pluk přemístěn poblíž samoty Daleke. Na tomto polním letišti zůstal pluk delší dobu. Začalo období dlouhých dešťů, doprovázených mlhami. Oblačnost byla nízká, cáry deštivých chomáčů mračen se převalovaly ve výšce pouhých 50-70 metrů nad zemí. Bez ohledu na to, že viditelnost byla téměř nulová, lety pokračovaly.

Na území Polska provedly osádky 46. GNBAP poprvé bombardování "naslepo" z mraků. Tyto jejich první nálety se uskutečnily v polovině října v oblasti Makówa. K velitelce pluku byla předvolána gvardii starší lejténant Natálie Meklinová a spolu s ní i další veteránky pluku - pilotky Čechňovová, Nikulinová, Smirnovová, Popovová, Amosovová, Sebrovová, Sanfirovová a několik letovodek. Velitelka pluku ve stručnosti nastínila situaci a seznámila přítomné s jejich budoucím úkolem. Nakonec formálně upozornila i na nepříznivé meteorologické podmínky. Bylo nutno přijmout zcela nové řešení, jak provést vlastní bombardování. Při letu nízko nad zemí hrozilo nebezpečí zkázy od střepin vlastních shozených bomb, při letu ve výšce pak zase nebylo vůbec vidět cíle na zemi. Pro tzv. bombardování "naslepo" nebyly Polikarpovy Po-2 přizpůsobeny. Nakonec bylo rozhodnuto, aby byl přilet k předpokládanému cíli proveden těsně pod masivem oblačnosti, před cílem bylo nutno do něj vletět a v jeho skrytu pak provádět

bombardování podle časové orientace. Pod křídly letounů se již zableskla hladina řeky Narewy, která v tu dobu tvořila dělicí čáru mezi nepřátelskými vojsky. Ta byla také hlavním orientačním bodem, jelikož cíl se nacházel téměř vedle toku řeky. Osádky byly v nekrytých kabinách celé promáčené a stále si musely utírat dešťovou vodu z ochranných brýlí. Letouny provedly bombardování přesně podle plánu. Aby se osádky přesvědčily o svých zásadách, musely se "ukázat". To znamenalo, že musely vylézt z oblačnosti. Svou úspěšnost mohly také posoudit podle reakcí nepřítele. Pokud bylo bombardování bezvýsledné a nezpůsobilo mu žádné škody, nereagoval na ně žádnými odvetnými akcemi, natož pak palbou protiletadlových baterií nebo spouštěním světlometů. Tentokrát nebylo opakované bombardování cíle zapotřebí. Jakmile se letouny vynořily z oblačnosti, okamžitě po nich byla zahájena protiletadlová palba a byly spuštěny světlometry. Dvouplošníky z oblačnosti svrhly svoje zbytky nákladu bomb a mohly se vrátit zpět. První bombardování "naslepo" se tedy podařilo splnit a od této doby bylo používáno poměrně často.

Malé Po-2LNB opět nedávaly protivníkům chvilky pokoje. Za každého, i toho nejhoršího počasí letouny startovaly a prováděly noční bombardování. Po celý říjen probíhaly tvrdé boje severozápadně od Varšavy.

V listopadu 1944 byly ale bojové lety omezeny, a osádkám se tak naskytla krátká chvíle pro potřebný odpočinek. Pluk byl v tomto období ještě stále umístěn u samoty Daleke.

Po jednoměsíčním přerušení ofenzivy a po doplnění prořídých řad jednotek byla opět obnovena bojová aktivita. Protivník se snažil za každou cenu udržet na linii řeky Narewy a v žádném případě nedovolit vojskům Rudé armády proniknout na území Pruska.

V noci na 13. listopadu 1944 působil 46. GNBAP v oblasti Nasielska. Za letounem Sanfirovové odstartovala Čečněvová. Po provedeném odbombardování se gvardii kapitan Sanfirovová vracela na letiště. U frontové linie se její Po-2 ocitl v protiletadlové palbě, jeden granát zasáhl palivovou nádrž a její stroj okamžitě začal hořet. Velitelka 1. eskadrij se úporně pokoušela dotáhnout letoun alespoň nad území, kde se již nacházely vlastní pozemní jednotky. Oheň už zachvátil i křídla a nezadržitelně se přibližoval ke kabinám osádky. Jakmile se letounu přece jen podařilo přeletět linii fronty, přikázala pilotka své letovodce Gaševové, aby letoun opustila na padáku. Oběma se podařilo z hořícího Po-2 vyprostit a na padácích se snesly k zemi.

Sanfirovová však měla obrovskou smůlu, protože doskočila přímo na protitankovou minu, kterou svým dopadem aktivovala. Její následný výbuch jí utrhl nohu a roztrhal pravý bok. Po chvilce těmto těžkým zraněním podlehla. Její tělo bylo dopraveno k pluku a se všemi vojenskými poctami byla pohřbena v Grodnu.

V noci na 21. prosince došlo k prolomení protivnickovy obrany a byla provedena zteč na břeh řeky Narewy. Osádky Po-2 byly opět v tuto dobu nasazovány s obrovskou intenzitou. Starty se prováděly z provizorní dráhy, která se dokonce nacházela v dostřelu nepřátelského pozemního dělostřelectva. Dobré maskování naštěstí předešlo tomu, aby ho protivník odhalil a zaměřil. Při přistáních byla improvizovaná dráha označena jen na chvíli třemi světly, které osádky nazývaly "letící myš".

Techničky a zbrojíčky pracovaly za naprosté tmy, a to v takové rychlosti, aby po 2-3 minutách mohl být letoun opět ve vzduchu. Osádky takto uskutečňovaly až neuvěřitelných 16-17 bojových startů v průběhu jediné noci. Velitelky eskadrij startovaly až osmnáctkrát!

Polikarpovy Po-2 byly v průběhu své bojové činnosti průběžně zdokonalovány. Několik letounů bylo vybaveno fotografickými přístroji a později též radiostanicemi, které umožňovaly spojení alespoň na malou vzdálenost.

Po obsazení západního břehu řeky Narewy se vojska Rudé armády

začala připravovat k poslednímu, rozhodujícímu útoku na opevnění východního Pruska.

Dne 12. ledna 1945 začala po celé délce od Baltského moře až ke Karpatům nová ofenziva.

V noci na 14. ledna 46. GNBAP působil v oblasti Rzaniecu. Nízká oblačnost a mlhy do značné míry znesnadňovaly cílené bombardování. K nočním letům se brzy připojily i denní, na které létaly osádky Po-2 pouze na základě svého dobrovolného souhlasu.

Z velení divize přišel k pluku radiogram, v němž se uvádělo, aby se sestavil soupis osádek, které by byly ochotny vykonávat denní lety pravidelně. Těmto osádkám hrozilo nebezpečí v podobě mohutné palby ze všech druhů pěchotních zbraní protivníka a současně možnost kolize při provádění startů a přistání v neuvěřitelně obtížných povětrnostních podmínkách. Při této činnosti pluk přišel o osádku pilotky Parfěnovové, k čemuž došlo 29. ledna. Za deset dnů své letecké činnosti 46. GNBAP způsobil nepříteli ztráty, které představovaly zničení 16 dělostřeleckých baterií, likvidaci několika kulometných a minometných hnízd, 1 skladu se zásobami, 10 velkých požárů a více než 30 silných výbuchů.

Ofenziva Rudé armády se rozvíjela úspěšně a její vojska se nezadržitelně přibližovala k hranicím Východního Pruska. 46. GNBAP byl přemístěn na letiště v blízkosti Mlawy. Na začátku února 1945 se osádky "nočních čarodějnic" již přemístily na samotné území Německa, na další polní letiště jejich válečné pouti u zcela opuštěné vesnice. Neočekávaně však přišla obleva a letištní plocha se stala nepoužitelnou. Podvozky letounů zapadaly do rozbředlé půdy a technické možnosti motorů nedovolovaly v těchto podmínkách uskutečnit potřebný rozjezd pro start. Velitelka pluku proto rozhodla vybudovat provizorní dřevěné "koberce" z prken, latí a desek, které by umožňovaly alespoň omezenou letovou činnost pluku. S prvním oteplením se objevilo také časté mrholení, nebo se k zemi snášel hustý mokřý sníh. Lety, které byly přece jen uskutečněny, byly prováděny těsně pod spodním okrajem oblačnosti, ve výškách kolem 400-500 metrů. Za takových podmínek nebylo velkým problémem pro zkušenějšího střelce sestřelit pomalu letící Po-2 z velkorážných pěchotních kulometů MG42. V každém případě palba z těchto zbraní způsobovala letounům četná poškození a dvouplošníky se vracely s proděravělými křídly i trupy. Po-2 se brzy začaly podobat zalátným prostěradlům. Při bombardování protivnickových pozic v oblasti Neidenburgu oblačnost nedovolila osádce Čečněvové s Akimovou vylétnout výše než do 400 metrů. Vál silný vítr a lepkavý sníh zaslepoval ochranný štítek před pilotkou. Také povrch země z této výšky bylo sotva vidět. Bylo prakticky nemožné v takovém počasí vyhledávat stanovené orientační body daného letu. Těmi v takových případech byla mnohdy jen nepřátelská kulometná hnízda, z nichž se do vzduchu "řinuly" jejich dlouhé a rychlé přívally střel ráže 7,92 mm. Před cílem byl dvouplošník přivítán silnou kulometnou palbou. Několik střel proletělo přitom i kabinou pilotky a letovodky a na palubní desce rozbilo přístroj výškoměru. Aby se osádka se strojem dostala z jejich dostřelu, vletěla na okamžik do oblačnosti, ze které po krátké chvíli opět vylétěla. Byl právě nejvyšší čas. Před letounem se na zemi černaly zákopy protivnickových předních linií. Letovodka provedla odbombardování a udala pilotce kurs pro zpáteční let. Po jejich návratu na vlastní letiště bylo starším technikem eskadry M. Ščelkanovovou konstatováno, že jejich Polikarpov se musí podrobit rozsáhlé opravě a nově potáhnout plátnem. Z toho mívaly osádky vždy obavy, protože v takových případech jim nebyly přidělovány náhradní stroje a znamenalo to pro ně nucenou přestávku bez letů, až do doby, kdy byl v opravách jejich stroj opět zprovozněn.

Dne 23. února 1945 se vojska 2. běloruského frontu dostala téměř ke břehům Baltského moře. V tuto dobu přišla k pluku radostná

zpráva. Devíti nejlepším pilotkám a letovodkám - N. Meklinové, N. Popovové, R. Gaševové, J. Rjabovové, I. Sebrovové a J. Žigulenkové - byly uděleny Zlaté hvězdy hrdiny SSSR. 11 O. Sanfirovová, V. Běliková a T. Makarovová byly tímto vyznamenáním dekorovány posmrtně. V pluku bylo již celkem 14 příslušnic létajícího personálu, které byly nositelkami "Zlatých hvězd". Kromě toho řády a medaile obdrželo velké množství dalších příslušnic pluku. Čechněvová a Akimovová byly vyznamenány Řádem rudého praporu. Právě v těchto dnech byly osádky pluku "nočních čarodějnic" do posledních zbytků svých sil vyčerpány. V bojích docházelo ke ztrátám, ale přes nesmírnou únavu létaly osádky na své bombardovací lety nadále.

Večer 8. března se příslušnice pluku sešly v divadle pruského města Tucholu, kde jim byla měla být udělena státní vyznamenání, na která byly již dříve navrženy. Dostavit se měl i velitel

2. běloruského frontu maršal Sovětského Sojuza K.

K. Rokossovskij. Ze sálu byla vynesena křesla a na jejich místo postaveny stoly s pohoštěním. Velitel frontu skutečně přišel.

Doprovázelo ho několik generálů, mezi kterými byl i velitel

4. vzdušné armády K. A. Veršinin. Nastoupené příslušnice 46.

GNBAP se od samotného vzrušení roztřásl. Se slabým potleskem na uvítanou nebyl velitel fronty spokojen a uklidnil se teprve tehdy, až byl potlesk o poznání silnější. Pak se maršál usmál a začal osobně udělovat vyznamenání. Všem potřásl rukou a přál jim další bojové úspěchy.

Dne 10. března 1945 se jednotky Rudé armády v širokém útoku dostaly k samotnému Gdaňsku a Gdyni a obsadily Sopoty. Tím rozdělily silná obranná uskupení protivníka na dvě poloviny. Počasí se prudce zhoršilo, ale bojové lety zastaveny nebyly. V tu dobu se na letiště nevrátila osádka Po-2 LNB Serebrjakovová s Pavlovovou. Jejich nálet probíhal na cíle u Gdaňska. Hned od prvního bombardování tohoto města bylo jasné, že plnit zde úkoly nebude snadné a bude je nutno vykonávat v těch nejsložitějších meteorologických podmínkách, které vůbec mohly pro uskutečnění letů panovat. Osádka se dostala do sevření více než 20 palebných protiletadlových postavení a stejného počtu světlometů. Musela být zapsána do stavu pohřešovaných a s nepříliš velkým optimismem velení očekávalo případnou zprávu o jejím osudu. Kupodivu až za čtrnáct dnů přišla ze štábu armády zpráva, že Serebrjakovová s Pavlovovou byly nalezeny na východním břehu Visly zraněné v troskách svého letounu. Byly dopraveny do vojenského lazaretu, ze kterého se k pluku vrátily teprve po několika měsících, když už bylo po válce.

Dne 12. března gvardii starší lejtěnant Čechněvová a její letovodka gvardii lejtěnant Akimovová vyhledávaly na průzkumném letu vhodný prostor pro novou dislokaci pluku. Do příchodu tmy scházely ještě dvě hodiny a do té doby bylo nutno splnit zadaný úkol. V oblasti Toruně se jejich letoun ocitl v protiletadlové palbě. Po-2 pokračoval v letu směrem k Gdaňsku, kde se v palbě ocitl podruhé. Rychle se zhoršilo počasí. Přitom jim navíc začal vynechávat motor. Pod letícím Polikarpovem byly všude kolem jen lesy a bažiny. Nouzové přistání však bylo nevyhnutelné. Motor začal vynechávat stále častěji. Naštěstí se mezi lesním porostem objevilo několik stavení a vedle nich volná plocha, na níž bylo možno provést přistání. Místní polští obyvatelé osádku pohostili, i když se tak vystavovali nesmírnému riziku, jelikož ve vzdálenosti pouhých několika kilometrů od tohoto místa se doposud nacházely německé jednotky. Následujícího rána, jakmile se jen trochu rozednilo, se obě členky osádky daly do opravy motoru, který se jim nakonec podařilo uvést do chodu, a na prostranství, které bylo za pomoci místních obyvatel zpevněno rozložením slámy na improvizovanou rozjezdovou dráhu, připravit letoun ke startu. Od konce března do začátku dubna pluk působil hlavně v "gdaňském" kotli a na štětínském směru. Aktivní bojová činnost 46. GNBAP při

dobytí Köslinu byla oceněna vyznamenáním pluku Řádem Suvorova III. stupně. Ve známosti tato skutečnost vešla, když byl pluk přemístěn do Bydhoště, kde byla tato událost náležitě oslavena. Zde 46. GNBAP také zastihl vlastní konec druhé světové války na evropském bojišti.

Jedno z posledních protivníkových uskupení ženský pluk bombardoval na břehu Baltského moře v přístavu Swinemünde. Nálet na Swinemünde byl pro Čečňovovou jejím 810. bojovým letem v pořadí. Letěla společně s letovodkou Sumarukovou. Někde od východu bylo slyšet výbuchy bomb od Kurské kosy, kde vojska 1. pobaltského frontu likvidovala poslední zbytky protivníkových jednotek, které se neúprosně bránily. Žádná protiletadlová palba ani žádné mimořádné okolnosti. Byly to také současně poslední bomby, které tato osádka svrhla.

Třetí noc vtrhla do ubytovacích prostorů, kde byl pluk na svém posledním bojovém letišti umístěn, vzrušená žena - starší tčehnik 4. eskadrij, která začala jako pominutá běhat z kouta do kouta a vykřikovat: "Mír! Vstávejte, mír!" Zpočátku jako by všechny přítomné pilotky a letovodky oněměly a nemohly tuto zprávu vůbec pochopit. Na několik málo vteřin panovalo naprosté ticho, ale pak se ozval spontánní křik mladých ženských hlasů, ze kterých zněla nesmírná úleva a radost. Zvenku se ozvala střelba, na květnové obloze létaly barevné signální rakety a svítící střelivo z pěchotních zbraní. Teprve až nad ránem se rozradostněné pilotky, letovodky, štábní důstojnice a veškerý technický personál pluku rozešly do svých ubikací. Nikdo však nemohl usnout. Všechny příslušnice pluku ležely s otevřenýma očima, tiše mezi sebou vedly rozhovory, nebo se plně oddávaly vlastním myšlenkám o tom, co bylo, a hlavně o tom, co je čeká. Tak tedy nadešel první den míru! Pluk byl přemístěn na letiště vedle lázeňského městečka pod Neubrandenburkem, u kterého se nacházelo překrásné jezero, malý přístav a velký tenisový kurt. Veškeré podmínky pro odpočinek. Celý 46. GNBAP jen odpočíval, doháněl nedospaný čas, chodil na procházky do blízkého okolí a pořádal mezi sebou vzájemná sportovní klání. Zde také znovu pluk navštívil maršál Rokossovskij, který byl přítomen oslavám třetího výročí působení pluku nad bojišti Velké vlastenecké války. Za několik dnů pak uskutečnily osádky dálkový přelet do Moskvy na secvičení první poválečné letecké přehlídky, které se se svými proslavenými dvouplošníky zúčastnily samozřejmě i letouny 46. GNBAP, vyznamenaného čestným názvem "Tamaňský" a dekorovaného Řádem rudého praporu a Řádem Suvorova III. stupně.

Dne 9. října 1945 se u pluku uskutečnil poslední mítink, na kterém byla také vyhodnocena jeho celková bojová činnost. Za tři roky své frontové působnosti si 46. GNBAP oficiálně nárokoval 23 672 bojových letů, při nichž bylo svrženo na 3 000 000 kg bomb. V důsledku provedených náletů bylo zničeno 17 velkých říčních přeprav, 9 železničních transportů, 26 skladů s municí a pohonnými hmotami, 176 automobilů, 86 palebných ohnisek. Pluk způsobil 811 požárů většího rozsahu a dále bylo napočítáno 1092 výbuchů většího rozsahu po bombových zásazích.

V listopadu 1945 byl 46. gvardějskij nočnoj bombardirovočnyj aviacionnyj polk oficiálně zrušen a rozpuštěn.

Se smutkem a se slzami v očích se spolu jeho příslušnice, spojené válečnými útrapami, loučily. Některé pilotky a letovodky setrvaly nadále v armádě, vystudovaly moskevské vysoké vojenské školy a poté na nich působily v pedagogickém sboru.

Převážná část celého pluku byla demobilizována, předválečné studentky dokončily svá studia, většina z nich se provdala a založila rodiny. Jen málo z nich se věnovalo aktivní letecké činnosti, a pokud tomu tak bylo, působily hlavně v civilních aeroklubech.

Po válce se v Moskvě pravidelně setkávají na srazích veteránů svého pluku. Z pochopitelných důvodů je těchto ojedinelých

veteránek stále méně a v současné době jich dožívá jen malá hrstka.

Řády a vyznamenáními byl oceněn celý stav pluku. 23 jeho příslušnic bylo vyznamenáno Zlatou hvězdou hrdiny SSSR. NEJÚSPĚŠNĚJŠÍ PILOTKY A LETOVODKY 46. GNBAP VYZNAMENANÉ MEDAILÍ ZLATÁ HVĚZDA HRDINY SSSR

ARONOVÁ, Raisa Jermolajevna: nar. 10. 2. 1920. Před zahájením války byla studentkou Moskevské státní univerzity. Do armády nastoupila v říjnu 1941. Gvardii starší lejténant Aronovová uskutečnila 914 bojových letů. Zlatá hvězda hrdiny SSSR jí byla udělena 15. 5. 1946. Po válce působila ve vojenském letectvu a v roce 1961 v hodnosti gv. major přešla do zálohy. Zemřela 20. 12. 1982.

BĚLIKOVÁ, Věra Lukjanovna: nar. 12. 6. 1921. Před válkou byla studentkou 2. ročníku Moskevské státní univerzity. Do armády nastoupila v roce 1941. Byla vyškolená jako letovodka a v této funkci působila jako letovod zvěna. Gvardii lejténant Běliková uskutečnila 813 bojových letů. V noci na 25. 8. 1944 byla společně s pilotkou Makarovovou sestřelena protivníkovým stíhačem a zahynula. 23. 2. 1945 byla posmrtně vyznamenána Zlatou hvězdou hrdiny SSSR.

ČEČNĚVOVÁ, Marie Pavlovna: nar. 15. 8. 1922. Před válkou působila jako aktivní instruktorka létání v Centrálním moskevském aeroklubu. Do armády nastoupila v únoru 1942. Gvardii kapitan Čečněvová byla velitelkou 4. eskadřilji 46. GNBAP a uskutečnila 810 bojových letů. V hodnosti gv. major přešla v roce 1945 do zálohy. 15. 5. 1946 byla vyznamenána Zlatou hvězdou hrdiny SSSR. Žila v Moskvě, kde v roce 1984 zemřela.

GAŠEVOVÁ, Rufina Sergejevna: nar. 14. 10. 1921. Před válkou byla studentkou 2. ročníku Moskevské státní univerzity. Do armády nastoupila v říjnu 1941. Gvardii starší lejténant Gaševová působila jako letovodka eskadřilji a uskutečnila 823 bojových letů. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 23. 2. 1945. Po válce působila v armádě, v roce 1956 přešla v hodnosti gv. major do zálohy. Poté pracovala jako redaktorka v Moskvě.

GELMANOVÁ, Polina Vladimirovna: nar. 24. 10. 1919. Před válkou byla studentkou 3. ročníku Moskevské státní univerzity. Do armády vstoupila v říjnu 1941. Letovodka gvardii starší lejténant Gelmanová provedla 860 bojových letů. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 15. 5. 1946. Do roku 1957 působila v armádě, poté přešla v hodnosti gv. major do zálohy a žila v Moskvě.

CHUDJAKOVÁ, Antonina Fjodorovna: nar. 20. 6. 1917. Před válkou působila jako aktivní pilotní instruktorka aeroklubu v městě Orlu. Do armády vstoupila v říjnu 1941. Gvardii starší lejténant Chudjakovová působila ve funkci zástupkyně velitelky eskadřilji. Uskutečnila 926 bojových letů. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 15. 5. 1946. Po ukončení války odešla do zálohy.

MAKAROVÁ, Taťána Petrovna: nar. 25. 9. 1920. Před válkou působila jako pilotní instruktorka v moskevském aeroklubu. Do armády vstoupila v roce 1941. Gvardii lejténant Makarovová byla velitelkou zvěna a eskadřilji a uskutečnila 628 bojových letů. Zahynula společně s letovodkou Bělikovou v noci na 25. 8. 1944 v hořícím letounu sestřeleném protivníkovým stíhačem. Zlatá hvězda hrdiny SSSR jí byla posmrtně udělena 23. 2. 1945.

MEKLINOVÁ, Natálie Fjodorovna: nar. 8. 9. 1922. Před válkou byla studentkou Moskevské státní univerzity. Do armády vstoupila v říjnu 1941. Gvardii starší lejténant Meklinová uskutečnila 840 bojových letů. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 23. 2. 1945. Do roku 1957 působila v armádě, poté přešla v hodnosti gv. major do zálohy a pracovala jako žurnalistka v Moskvě.

NIKULINOVÁ, Jevdokije Andrejevna: nar. 8. 11. 1917. Před válkou působila jako pilotka civilního dopravního letectva ve Smolensku. Do armády vstoupila v červenci 1941. Velitelka 3. eskadřilji gvardii kapitan Nikulinová uskutečnila 600 bojových letů. Zlatou

hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 26. 10. 1944. Po válce přešla v hodnosti gv. major do zálohy.

NOSALOVÁ, Jevdokije Ivanovna: nar. 13. 3. 1918. Před vypuknutím války působila jako učitelka ve městě Nikolajevě, kde v místním aeroklubu byla pilotní instruktorkou. Do armády vstoupila v roce 1941. Byla zástupkyní velitele eskadrilji. Gvardii mladší lejténant Nosalová uskutečnila 354 bojových letů. V průběhu bojového letu v noci na 23. 4. 1943 zahynula jihozápadně od Novorossijska. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla posmrtně vyznamenána 24. 5. 1943.

PARFJONOVÁ-AKIMOVÁ, Zoja Ivanovna: nar. 23. 6. 1920. Před válkou působila jako pilotní instruktorka. Do armády vstoupila v říjnu 1941. Zástupce velitelky eskadrilji gvardii starší lejténant Parfjonovová-Akimovová uskutečnila 739 bojových letů. Zlatá hvězda hrdiny SSSR jí byla udělena 18. 8. 1945. Od roku 1945 přešla do zálohy a žila v Rjazani.

PASKOVÁ, Jevdokije Borisovna: nar. 30. 12. 1919. Před válkou byla studentkou 3. ročníku Moskevské státní univerzity. Do armády vstoupila v říjnu 1941. Letovodka eskadrilji gvardii starší lejténant Pasková uskutečnila 780 bojových letů. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 26. 10. 1944. Po válce přešla do zálohy. Pracovala jako pedagog v Moskvě.

POPOVOVÁ, Naděžda Vasiljevna: nar. 17. 12. 1921. Před vypuknutím války působila v chersonské letecké škole jako instruktorka létání. Do armády vstoupila v červenci 1941. Gvardii kapitan Popovová byla velitelkou 1. eskadrilji a uskutečnila 737 bojových letů. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 23. 2. 1945. Po válce se provdala za válečného stíhače S. I. Charlamova, kterému byla rovněž 23. 2. 1945 udělena Zlatá hvězda. Velením Royal Air Force Velké Británie se jí dostalo cti, když byla pozvána na slavnostní vyřazení nových důstojníků britského letectva, kterým jako oficiální představitel zahraničního státu předávala letecké diplomy.

RASPOPOVÁ, Nina Maksimovna: nar. 31. 12. 1913. Před válkou působila jako instruktorka létání v několika městech moskevské oblasti. Do armády vstoupila v říjnu 1941. Velitelka zvěna gvardii starší lejténant Raspopová uskutečnila 805 bojových letů. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 15. 5. 1946.

RJABOVÁ, Jekatěrina Vasiljevna: nar. 14. 7. 1921. Do armády vstoupila v říjnu 1941. Letovodka eskadrilji gvardii starší lejténant uskutečnila 816 bojových letů. Zlatá hvězda hrdiny SSSR jí byla udělena 23. 2. 1945. Po válce odešla do zálohy, dokončila studium na Moskevské státní univerzitě, které před válkou zahájila. V Moskvě pracovala a žila. Zemřela 12. 9. 1974.

ROZANOVÁ, Larisa Nikolajevna: nar. 6. 12. 1918. Před válkou působila jako pilotní instruktorka moskevského aeroklubu. Do armády vstoupila v říjnu 1941. Letovodka pluku gvardii kapitan Rozanovová uskutečnila 793 bojových letů. Od dubna 1945 přešla do zálohy. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 23. 2. 1948. Žila a působila v Moskvě.

RUDNĚVÁ, Jevgenije Maksimovna: nar. 24. 12. 1920. Před válkou byla studentkou 3. ročníku Moskevské státní univerzity. Do armády vstoupila v říjnu 1941. Byla vyškolená jako letovodka. Gvardii starší lejténant Rudněvová uskutečnila 645 bojových letů. Zahynula v noci na 9. 4. 1944 v bojích na Krymu. Zlatá hvězda hrdiny SSSR jí byla posmrtně udělena 26. 10. 1944.

SANFIROVÁ, Olga Alexandrovna: nar. 2. 5. 1917. Před válkou žila a pracovala v Taškentu, kde prodělala letecký výcvik v místním aeroklubu. Do armády vstoupila v prosinci 1941. Velitelka eskadrilji gvardii kapitan Sanfirovová uskutečnila 630 bojových letů. Zahynula 13. 12. 1944. Posmrtně byla vyznamenána Zlatou hvězdou hrdiny SSSR 23. 2. 1945.

SEBROVÁ, Irina Fjodorovna: nar. 25. 12. 1914. Před válkou žila a pracovala v Moskvě. V roce 1938 ukončila pilotní výcvik

v aeroklubu a v roce 1940 Chersonskou vojenskou leteckou školu pilotů. Poté působila jako pilotní instruktorka v moskevském aeroklubu. Do armády vstoupila v říjnu 1941. Velitelka zvěna gvardii starší lejtěnant Sebrovová uskutečnila 825 bojových letů. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 23. 2. 1945. Do roku 1948 působila v armádě. Po přerazení do zálohy působila na civilní moskevské letecké vysoké škole.

SMIRNOVOVÁ, Marie Vasiljevna: nar. 31. 3. 1920. Před válkou pracovala jako učitelka. Rovněž byla pilotní instruktorkou. Do armády vstoupila v listopadu 1941. Velitelka 2. eskadrilji gvardii kapitan Smirnovová uskutečnila 805 bojových letů. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 26. 10. 1944. Po válce v hodnosti gv. major přešla do zálohy.

SYRTLANOVOVÁ, Maguba Gusejnovna: nar. 15. 7. 1912. Před válkou žila v Tbilisi, kde v aeroklubu dokončila plachtařský výcvik. Do armády vstoupila v červenci 1941. Zástupce velitele eskadrilji gvardii starší lejtěnant Syrtlanovová uskutečnila 780 bojových letů. Po válce přešla do zálohy. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 15. 5. 1946. Žila v Kazani. Zemřela 1. 10. 1971.

ULJANĚNKOVÁ, Nina Zacharovna: nar. 17. 12. 1923. Před válkou studovala na Saratovské střední letecké škole. Do armády vstoupila v roce 1942. Byla vyškolená jako letovodka. V průběhu války byla přeškolená na pilotku a stala se velitelkou zvěna. Gvardii lejtěnant Uljaněnková uskutečnila 815 bojových letů. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 18. 8. 1945. Od roku 1945 přešla do zálohy. Žila ve městě Iževsku.

ŽIGULENKOVÁ, Jevgenije Andrejevna: nar. 1. 12. 1920. Před vypuknutím války byla studentkou Moskevské státní univerzity. Do armády vstoupila v říjnu 1941. Velitelka zvěna gvardii lejtěnant Žigulenková uskutečnila 773 bojových letů. Zlatou hvězdou hrdiny SSSR byla vyznamenána 23. 2. 1945. V armádě působila do roku 1955, kdy byla v hodnosti gv. major přeložena do zálohy. Po dalších studiích působila v Moskvě jako kinorežisérka.

POUŽITÁ LITERATURA

Čečněva, M. P.: Něbo ostajotsja našim. Vojennoje izdatě3/4stvo ministěrstva oborny SSSR, Moskva 1976.

Čujkov, V. I. - Rjabov, V. S.: Velikaja otěčestvěnnaja. Planeta, Moskva 1984.

Meklin, N. F.: Iz za party na vojnu. Moskva 1976.

Meklin, N. F.: Věrnis iz paljota. Moskva 1979.

Michalenko, K.: Služu něbu. Bělarus, Minsk 1973.

Kolektiv autorů: Geroji Sovětskovo Sojuza 1. a 2. díl. Vojennoje izdatě3/4stvo, Moskva 1988.

Kolektiv autorů: Istorija vtoroj mirovoj vojny 1939-1945.

Vojennoje izdatě3/4stvo Ministěrstva oborony SSSR, Moskva 1976.

Kosminkov, K. - Grinjuk, D.: Samoljoty stalinovskich sokolv.

Aeromuzej, Sankt-Petěrburg 1992.

Poka stučit serdce: Dněvniki i pisma Geroja Sovětskovo Sojuza J. Rudněvoj. Moskva 1958.

Ponomarev, A. N.: Sovětskije aviacionnyje konstruktory. Vojennoje izdatě3/4stvo, Moskva 1990.

Shalito, Anton - Savchenkov, Ilya: Red Army uniforms of World War II. Window & Greene Publishing 1995.

Vraný, Jiří: Edice triáda, Polikarpov Po-2. Naše vojsko, Praha 1988.

PERIODIKA

Aviacija kosmonavtika

Aviacija i vremja

Letectví a kosmonautika

PŘÍLOHY

VYZNAMENÁNÍ UDEĽOVANÁ

VRUDÉ ARMÁDĚ V OBDOBÍ

DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY

MEDAILE "ZLATÁ HVĚZDA"

Výnosem prezidia Nejvyššího sovětu SSSR z 1. srpna 1939 o udělování medaile "Zlatá hvězda" vešlo toto vyznamenání v platnost. Bylo mimořádným vyznamenáním, jež bylo udělováno společně s nejvyšším vyznamenáním SSSR - Leninovým řádem a Čestným dekretem prezidia Nejvyššího sovětu SSSR, a jeho držitel byl současně udělen titul hrdina Sovětského svazu. Hrdina SSSR za nový hrdinský čin mohl být opakovaně vyznamenán Leninovým řádem a medailí Zlatá hvězda. Současně mu byl udělen Čestný dekret prezidia Nejvyššího sovětu SSSR. Hrdinovi SSSR vyznamenanému druhou medailí Zlatá hvězda k uctění jeho hrdinských činů se zhotovovala bronzová bysta hrdiny v jeho rodišti.

Medaile Zlatá hvězda byla také udělována "Městu - hrdinovi" nebo "Pevnosti - hrdinovi".

Zlatá hvězda hrdiny SSSR je zhotovena ze zlata o váze 21,5 gramu. Medaile zobrazuje pěticípou hvězdu s hladkými dvouhannými paprsky na lícové straně. Délka paprsku je 15 mm. Rubová strana je hladká, její kontura je tence lemována a uprostřed má nápis vypouklými velkými písmeny azbuky "Geroj SSSR". Ve vrchním paprsku je vyryto číslo medaile.

Pomocí kroužku a ouška je hvězda spojena s přímoúhelnou pozlacenou "kolodkou" (destičkou), obtaženou přes její průřezy hedvábnou mramorovanou stuhou červené barvy. Šířka stuhy je 20 mm.

Za hrdinské činy bylo v průběhu druhé světové války vyznamenáno Zlatou hvězdou hrdiny SSSR 11 663 osob (část posmrtně).

Ve vojenském letectvu bylo takto vyznamenáno více jak 2400 osob. V počtu vyznamenaných "Zlatou hvězdou" v průběhu války bylo 87 žen.

Pouze čtyři hrdinové SSSR - dělostřelci A. V. Aljošin a N. I. Kuzněcov, velitel střelecké čety P. Ch. Dubina a pilot I. G. Dračenko - byli za bojové hrdinství současně se "Zlatou hvězdou" vyznamenáni i I., II. a III. stupněm Řádu slávy, což bylo považováno, jako by byli dvojnásobnými hrdiny SSSR, a takovému ocenění jim bylo i oficiálně uznáno.

ŘÁD SLÁVY

Řády slávy, kterými byl mimo jiné vyznamenán letec Ivan G. Dračenko - postupně všemi jeho třemi stupni - byl výsadně vojenským řádem, jenž byl udělován za činy z období let 1941-1945.

V poválečném období docházelo k udělování tohoto řádu válečným veteránům se zpětnou platností, nebo v případech, kdy na vyznamenání byli navrženi za války, ale k udělení v tomto období z nejrůznějších důvodů nedošlo.

Řád slávy byl zřízen Výnosem prezidia Nejvyššího sovětu SSSR z 8. listopadu 1943. Zmíněným řádem se vyznamenávaly osoby řadového a poddůstojnického (seržantského) stavu včetně hodnosti staršina a v letectvu osoby mající první důstojnickou hodnost - mladší lejténant, kteří prokázali v bojích za vlast slavné skutky statečnosti, odvahy a neohroženosti.

Řád slávy se skládal ze tří stupňů - I., II. a III. Nejvyšší stupeň byl I.

Ve statutu tohoto řádu je podrobně uvedeno, čím konkrétně se museli příslušníci ozbrojených sil různých druhů vojsk (případně i partyzáni) proslavit, aby si zasloužili toto vyznamenání.

Vyznamenávání se provádělo postupně III., II. a I. stupněm. Citace statutu, za jaké činy docházelo k jeho udělování: "Řádem slávy se vyznamenává za to, že: vtrhl jako první do rozmístění protivníkových jednotek, osobní statečností napomohl k úspěšnému splnění společného úkolu; nacházej se v hořícím tanku pokračoval v plnění bojového úkolu; v okamžiku nebezpečí zachránil bojovou zástavu svého útvaru před jejím ukořistěním protivníkem; z osobní zbraně přesnou střelbou zneškodnil od 15 do 50 vojáků a důstojníků protivníka; v boji palbou z protitankové zbraně

vyřadil alespoň dva tanky protivníka; zničil na bojovém poli nebo v týlu protivníka od jednoho do tří tanků; zničil dělostřeleckou nebo kulometnou palbou nejméně tři letouny protivníka; neohrožený, jako první vtrhl do palebného srubu, palebného ohniska, zákopu nebo pohotovostního úkrytu protivníka, rozhodnými činy zneškodnil jeho osádku; z výsledku vlastního průzkumu označil slabá místa obrany protivníka a vedl vlastní vojska do jeho týlu; osobně zabil nepřátelského důstojníka; v noci zneškodnil strážní hlídku protivníka nebo ji zabil; z vlastní iniciativy důvtipně a statečně pronikl k pozici protivníka a zneškodnil jeho kulomet nebo minomet; nacházející se v nočním výpadu zničil sklad protivníka s vojenským materiálem; riskuje život zachránil velitele od hrozícího nebezpečí; neohrožený v vlastní ohrožení v boji ukořistil nepřátelskou bojovou zástavu; ačkoliv zraněn, po ošetření se znovu vrátil do bojové sestavy; z osobní zbraně sestřelil protivníka v letounu; zničil palbou dělostřelectva nebo minometu palebné prostředky protivníka, zajistil úspěšnou činnost své jednotky; v palbě protivníka zajistil pro útočící vojska průchod v drátěných zázarosech; riskuje životem, v palbě protivníka poskytoval pomoc raněným v průběhu řady bojů; nacházející se ve zničeném tanku, pokračoval se zbraní v plnění bojových úkolů; prudce manévruje se svým tankem, vjel do kolony protivníka, rozpráší ji a pokračoval v plnění bojového úkolu; svým tankem rozdrtil jedno nebo několik děl protivníka nebo zničil nejméně dvě kulometná hnízda; nacházející se na průzkumu, získal cenné informace o protivníkovi; letec stíhač ve vzdušném souboji zničil od dvou do čtyř stíhacích letounů protivníka; bitevní letec svým náletem zničil dva až pět tanků protivníka, nebo tři až šest lokomotiv, nebo vlakovou soupravu v železniční stanici či na trati, nebo nejméně dva letouny na letišti; bitevní letec díky odvážným iniciativním činům zničil ve vzdušném souboji jeden nebo dva letouny protivníka; osádka denního bombardéru zničila železniční soupravu, most, sklad munice či pohonných hmot, štáb jakéhokoli spojení protivníka, železniční stanici nebo úsek trati, elektrárnu, protřhla přehradu, zničila vojenské plavidlo, říční přepravu, motorový člun, nebo zničila na letišti protivníka nejméně dva letouny; osádka lehkého nočního bombardéru zničila sklad munice, pohonných hmot, zničila štáb protivníka, zničila vlakovou soupravu, zničila most; osádka dálkového nočního bombardéru zničila železniční stanici, vyhodila do povětří sklad munice, pohonných hmot, zničila přístavní zařízení, zničila námořní přepravu nebo železniční soupravu, zničila nebo zapálila důležitý podnik nebo továrnu; osádka denního bombardéru díky odvážné činnosti ve vzdušném souboji sestřelila jeden až dva letouny; osádka průzkumného letounu úspěšně provedla průzkum, v důsledku kterého byly získány údaje o protivníkovi."

Vyznamenaným Řádem slávy všech tří stupňů náleží právo udělení vojenské hodnosti: rjadowyje (řadovi) R jefrejtor (svobodník), mladšíj seržant a seržant (desátník a četař) R staršíj seržant (rotný), staršíj seržant R staršina (rotmistr), staršina R mladšíj lejtěnant (podporučík), mladšíj lejtěnant v letectvu R lejtěnant (poručík).

Řád slávy zobrazuje pětícípou zlehka vypouklou hvězdu, s rozměrem mezi protilehlými konci 46 mm. Uprostřed ní je na lícové straně znázorněn kruh o průměru 23 mm, ve kterém je umístěn reliéf Kremlu a Spašské věže. Po obvodu je rozmístěn vavřínový věnec, na kterém je ve spodní části rozvinuta smaltovaná červená stuha s vypouklým nápisem v azbuce "Slava". Okraje lícové strany hvězdy a kruhu jsou ohrazeny tenkým lemováním. Na rubové straně řádu, uprostřed v kruhu o průměru 19 mm, je reliéfní nápis v azbuce SSSR a vyryté pořadové číslo.

- Řád slávy I. stupně je zhotoven ze zlata.

- Řád slávy II. stupně je zhotoven ze stříbra, kruh na lícové

straně je pozlacen.

- Řád slávy III. stupně je celý stříbrný.

Stuha je žluto-černá, na které jsou tři černé pruhy, jeden uprostřed a dva na krajích.

Obálku s použitím ilustrace Zbyňka Války

navrhla Jiřina Vaclová

Typografická úprava Laco Švec

Redakce Dana Myslivcová

Vydalo nakladatelství VOTOBIA

v Olomouci roku 1998

Nakladatelství Votobia

P. O. Box 214

771 00 Olomouc

<http://www.votobia.cz>

ISBN 80-7198-297-0