

# VYSOKÁ „RUŽÁ“ ZEŘ ČESKOSLOVENSKÉ VOJENSKÉ LETECTVO A PROTIVZDUŠNÁ OBRANA STÁTU 1950-1989

Sestřely přiznané příslušníkům  
Československého vojenského letectva  
v období "Studené války"



Jan J. Šafařík

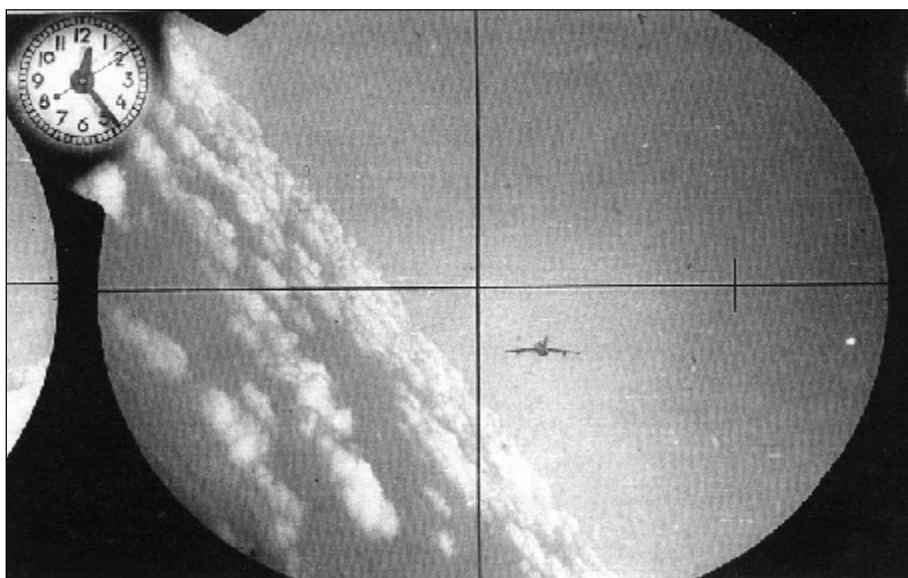
<http://aces.safarikovi.org/>

© 1998 – 2020 Jan Josef Šafařík

Thu 05 Mar 2020 08:44:51 PM CET



*Stránky jsou ve výstavbě,  
podrobnosti k jednotlivým incidentům  
budou průběžně doplňovány.*



datum	čas	příjmení	#	jednotka	typ	S. No.	kód	místo sestřelu	zbraň	číslo	výsledek	protivník	S. No.	kód	pilot / posádka	jednotka	poznámky
1948-1950		Hanovec, F.		LH Vajnory	Avia S-99			letišťe Bratislava	~	1	přinucen přistát	DC-3					1.
JARO 1952		Soryč, Z.		PVSL	MiG-15 (S-102)			letišťe Brno	~	½	přinucen přistát	Li-2				VVS	2.
JARO 1952		Chmeliček		PVSL	MiG-15 (S-102)			letišťe Brno	~	½	přinucen přistát	Li-2				VVS	2.
10.03.1953	11:04	Šrámek, J.		5.slp <sup>(a)</sup>	MiG-15 (S-102)		NO-37	Merklin, výška 2000m, rychlost 950km/h	37/23mm	1	zničen	F-84E-5-RE	49-2192	FS-192	Brown, W.G.A.	53.FBS <sup>(1)</sup>	3.
1953		Jančík, J.		5.slp	C-2 (Arado Ar 96B)					64	zničeno	balón					4.
14.06.1953		neznámý								1	zničeno	balón					a.
16.06.1953		neznámý								60	zničeno	balón					b.
15.7.1953		Křemen, M., neznámý		15.slp	C-2 (Arado Ar 96B)			nedaleko Mariánských lázní	taran	1	zničen	balón					5.
15.7.1953		Zelenaj, T., Bánovský		15.slp	C-2B1.652			nedaleko Mariánských lázní	taran	1	zničen	balón					5.
17.7.1953		neznámý								1+	zničeno	balón					c.
17.8.1953		neznámý								66							d.
12.03.1954	15:56	Voleman, Z.		5.slp <sup>(d)</sup>	MiG-15bis (S-103)			prostor Tachova, mezi Planou a Bélou nad Radbúzou, výška 4200m, rychlost 400-450km/h	37/23mm	1	poškozen	AD-4 Skyraider				VA-145, US Navy	6.
12.03.1954	15:56	Voleman, Z.		5.slp <sup>(d)</sup>	MiG-15bis (S-103)			prostor Tachova, mezi Planou a Bélou nad Radbúzou, výška 4200m, rychlost 400-450km/h	37/23mm	1	zasažen	AD-4N Skyraider				VC-35, US Navy	6.
31.05.1954	odpoledne	neznámý		22. slđ	Avia S-199			1000m, Horšovský Týn	taran	1	zničen	balón					8.
08.06.1954		neznámý		22. slđ	C-2 (Arado Ar 96B)			okolí Domažlic		1	zničen	balón					9.
08.06.1954		neznámý		22. slđ	C-2 (Arado Ar 96B)			okolí Domažlic		1	zničen	balón					9.
08.06.1954		neznámý		22. slđ	C-2 (Arado Ar 96B)			okolí Domažlic		1	zničen	balón					9.
12.06.1954		neznámý		22. slđ	S-199					85	zničeno	balón					10.
				3. slđ	C-2												
				5. slđ	S-102												
					C-2												
					C-11												
					S-102												
16.08.1954	15:15	Hlavica, M.		8.slp <sup>(e)</sup>	MiG-15bis (S-103)			25km J. od Vlašimi	37/23mm	1	zničen	L-4 Piper (K-68)		OK-AOD	Novák, M.	Aeroklub Trutnov	11.
1955		Irlacher, I.		5.slp						1	zničen	balón					12.
1955		neznámý		5.slp						1	zničen	balón					12.
1955		neznámý		5.slp						1	zničen	balón					12.
1955		neznámý		5.slp						1	zničen	balón					12.
1955		neznámý		5.slp						1	zničen	balón					12.
1955		neznámý		5.slp						1	zničen	balón					12.
29.08.1955		Mazálek, J.		15.slp	MiG-15bis (S-103)			nedaleko Kladna, 10000m	37/23mm	1	zničen	balón					13.
1956		neznámý		2.slp	MiG-15bis			letišťe Bratislava	~	¼	přinucen přistát	DC-6				Holandsko	14.
1956		neznámý		2.slp	MiG-15bis			letišťe Bratislava	~	¼	přinucen přistát	DC-6				Holandsko	14.
1956		neznámý		2.slp	MiG-15bis			letišťe Bratislava	~	¼	přinucen přistát	DC-6				Holandsko	14.
1956		neznámý		2.slp	MiG-15bis			letišťe Bratislava	~	¼	přinucen přistát	DC-6				Holandsko	14.
1956		Špinka, M.		11.slp	MiG-17PF (S-104)			letišťe Žatec	~	1	přinucen přistát	Li-2				SSSR	15.
25.01.1956		Novák, J.		1.slp	MiG-17PF (S-104)			Trnava, 13000m	37/23mm	1	zničen	výzvědný balón					16.
31.01.1956		Novák, J.		1.slp	MiG-17PF (S-104)			JZ od Zvolena, 14200m	37/23mm	1	zničen	výzvědný balón					17.
01.02.1956		Novák, J.		1.slp	MiG-17PF (S-104)			J od Zvolena, 13200m	37/23mm	1	zničen	výzvědný balón					18.
05.02.1956		Novák, J.		1.slp	MiG-17PF (S-104)			Piešťany, 15500m	37/23mm	1	zničen	výzvědný balón					19.
05.02.1956		Novák, J.		1.slp	MiG-17PF (S-104)			Tatry, 15500m	37/23mm	1	zničen	výzvědný balón					20.
05.02.1956		Janovský, J.		1.slp	MiG-17PF (S-104)			Trenčín	37/23mm	1	zničen	výzvědný balón					21.
08.02.1956		Aron, P.		11.slp	MiG-17PF (S-104)			letišťe Žatec	~	½	přinucen přistát	B-228 / Il-28	57027		Končíř, J., Ivanko, M., Šabatka, M., Tobiášek	25. bolp	22.
08.02.1956		Hoření, D.		11.slp	MiG-17PF (S-104)			letišťe Žatec	~	½	přinucen přistát	B-228 / Il-28	57027		Končíř, J., Ivanko, M., Šabatka, M., Tobiášek	25. bolp	22.
09.03.1956		neznámý						letišťe Kbely	~	1	přinucen přistát	transportní letoun			Kolaja, J., Lipold, M., Filc, J., Verner, R.	1. dvlp	23.
21.09.1956		Novák, J.		11.slp	MiG-15bis			Dobříš, 14200m	taran	1	zničen	výzvědný balón					24.
8.1958		Ptáček, E.		1.slp	MiG-17PF (S-104)			letišťe Planá	~	1	přinucen přistát	Convair CV-440				Sabena	25.
1958		neznámý							~	1	přinucen přistát	větroň					26.
1958		neznámý							~	1	přinucen přistát	větroň					26.

datum	čas	příjmení	#	jednotka	typ	S. No.	kód	místo sestřelu	zbraň	číslo	výsledek	protivník	S. No.	kód	pilot / posádka	jednotka	poznámky
1958		neznámý							~	1	přinucen přistát	větroň					26.
26.10.1959	12:16-20:14	neznámý		17.slp	MiG-15bis			prostor Tachov - Rozvadov	37/23mm	1	zničen	výzvědný balón					27.
26.10.1959	12:16-20:14	neznámý		5.slp	MiG-15bis			prostor Tachov - Rozvadov	37/23mm	1	zničen	výzvědný balón					27.
12.10.1959	12:35	Falta, J.		1.slp	MiG-17PF			letišťe Hradec Králové	~	¼	přinucen přistát	F-84F-61-RE	MM 53-6642	6-37	di Maio, E.	155°Gruppo <sup>(3)</sup>	28.
12.10.1959	12:35	Bureš, J.		11.slp	MiG-17PF			letišťe Hradec Králové	~	¼	přinucen přistát	F-84F-61-RE	MM 53-6642	6-37	di Maio, E.	155°Gruppo <sup>(3)</sup>	28.
12.10.1959	12:35	Faix, J.		11.slp	MiG-19P			letišťe Hradec Králové	~	¼	přinucen přistát	F-84F-61-RE	MM 53-6642	6-37	di Maio, E.	155°Gruppo <sup>(3)</sup>	28.
12.10.1959	12:35	Šejnoha, L.		4.slp	MiG-19P			letišťe Hradec Králové	~	¼	přinucen přistát	F-84F-61-RE	MM 53-6642	6-37	di Maio, E.	155°Gruppo <sup>(3)</sup>	28.
1959		neznámý		2.slp	MiG-15bis			Moravský Ján	~	½	přinucen přistát	Piper					29.
1959		neznámý		2.slp	MiG-15bis			Moravský Ján	~	½	přinucen přistát	Piper					29.
50. léta		Klevar, J.		1.slp	Jak-11				taran	1+	zničen	balón					30.
50. léta		Sedlář, F.		1.slp						1	zničen	výzvědný balón					31.
50. léta		Michl		1.slp						1	zničen	výzvědný balón					32.
50. léta		Hájek, J.		1.sld				mezi Strakonice a Klatovy, 11000m	taran	1	zničen	výzvědný balón					33.
50. léta		Drázký, O.		1.slp	MiG-17PF				37/23mm	1	zničen	výzvědný balón					34.
50. léta		Leinweber, F.		1.slp	MiG-17PF				37/23mm	1	zničen	výzvědný balón					35.
50. léta		Michel, K.		1.slp	MiG-17PF				37/23mm	1	zničen	výzvědný balón					e.
50. léta		Zátora			MiG-19				37/23mm	4	zničen	výzvědný balón					x1.
21.06.1962	12:04	Kurfürst		3.slp	MiG-17PF			Kuchařovice, S od Znojma	~	½	přinucen přistát	Klemm KI 107	D-EJUK	Schall, K.	Německo		36.
21.06.1962	12:04	Mazálek, J.		3.slp	MiG-17PF			Kuchařovice, S od Znojma	~	½	přinucen přistát	Klemm KI 107	D-EJUK	Schall, K.	Německo		36.
15.07.1962	13:30	neznámý		7.slp	MiG-17PF			JZ od Rohožniku, okr. Malacky	~	1	přinucen přistát	větroň	OE 0423	Kudělka, V.	Rakousko		37.
07.07.1963		Šulcer, J.		7.slp	MiG-17PF				~	1	přinucen přistát	větroň Šohaj-2	142-OE-O-46	Ziber, N.	Rakousko		38.
07.09.1963		neznámý		1.slp	MiG-15bis			letišťe Praha-Ruzyně	~	1	přinucen přistát	DC-6	OY-AOD		let. spol. NORDAIR		39.
3.10.1963	16:55	Foks, J.		5.slp	MiG-19S			500m JZ od obce Nové Sedliště, nedaleko Boru u Tachova	~	1	zničen	Cessna L-19	17691	D-EJEV	Nusser, G	aeroklub Bruck	40.
13.7.1964	16:55	Mikolášek, V.		1.slp				Rapšach	~	1	přinucen přistát	větroň Šohaj	OK 2706	Hanousek, F.			41.
26.07.1973	10:32	Řička, M.		8.slp	L-29	993248	3248	2km SV od obce Šatov u Moravských Budějovic, cca 4km od státních hranic	taran	1	zničen	motorový větroň JOB-15-150	059	OE-CAP	Winter, A., Weiser, J.	aeroklub Vídeň	42.
02.09.1973	16:16	Presl, V.		1.slp	L-29R	892845	2845	nedaleko obce Budkov	taran	1	zničen	Scheibe SF-25B Falke	OE-9056	Hammer, F.	Rakousko		43.
03.06.1974		neznámý		1.slp				letišťe Planá	~	1	přinucen přistát	Mi-2		Šádek	Letecký oddíl MV		44.
16.06.1974		Hort, J.		1. slp	L-29			letišťe Hosín	~	½	přinucen přistát	Cessna 150E	15061402	HB-CVB		Švýcarsko	45.
16.06.1974		Falta, J.		1. slp	L-29			letišťe Hosín	~	½	přinucen přistát	Cessna 150E	15061402	HB-CVB		Švýcarsko	45.
13.09.1974	9:16	Janda, J.		1. slp	L-29			2km Z od Suchdola	~	1	přinucen přistát	Scheibe SF-25 C Falke	4481 / 1973	OE-9075	Renner, W. Teusch, J.	Rakousko	46.
16.07.1975	15:57	Navrátil, V.		8.slp	L-29	993244	3244	mezi Trstínem a Jablonicí, 12 km od státní hranice	~	1	zničen	An-2R		SP-WKW	Bielanski, D.	ZUA	47.
10.04.1976	13:28~	Havner, V.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis			mezi Velešínem a Kaplicí, přinucen přistát na letišti České Budějovice	~	½	přinucen přistát	Cessna 172	OE-ACV	Ettenauer, R. ?	Rakousko		48.
10.04.1976		Tomeš, J.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis			mezi Velešínem a Kaplicí, přinucen přistát na letišti České Budějovice	~	½	přinucen přistát	Cessna 172	OE-ACV	Ettenauer, R. ?	Rakousko		48.
09.05.1976		Voráč, J.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis			letišťe Hosín	~	½	přinucen přistát	Cessna 172	OE-DBM	Dahnke, D. + 3	Rakousko		49.
09.05.1976		Tomeš, J.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis			letišťe Hosín	~	½	přinucen přistát	Cessna 172	OE-DBM	Dahnke, D. + 3	Rakousko		49.
31.05.1976	10:30~	Kolář, L.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis			letišťe Hosín	~	½	přinucen přistát	Jodel 400/160	D-EEEF	Baumeister, L. + 2	Německo		50.
31.05.1976	10:30~	Paleček, V.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis			letišťe Hosín	~	½	přinucen přistát	Jodel 400/160	D-EEEF	Baumeister, L. + 2	Německo		50.
14.05.1977		Hanuš, B. ? Kubela, J. ? Orsáč, K. ?		11. slp	MiG-21PF ? MiG-21PFM ?					1/n	přinucen přistát	Cessna FR 172 F Rocket		Howad, H.	Německo		51.
24.05.1977		Hanuš, B. ? Kubela, J. ? Orsáč, K. ?		11. slp	MiG-21PF ? MiG-21PFM ?					1/n	přinucen přistát	Cessna 150 ? Cessna 205 ?			Německo		52.
24.05.1977		Paleček, V.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis			okolí Starého Sedla	~		přinucen přistát	sportovní letoun			Rakousko		53.
30.10.1977		Ivan, F.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis			SZ od Vodňan, přinucen přistát na letišti Tchořovice	~	½	přinucen přistát	Robin DR-253 Régent	D-EMXD	Grandl, E. + 3	Německo		54.
30.10.1977		Němec, J.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis			SZ od Vodňan, přinucen přistát na letišti Tchořovice	~	½	přinucen přistát	Robin DR-253 Régent	D-EMXD	Grandl, E. + 3	Německo		54.
30.10.1977		Jüdl, P.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis			SZ od Vodňan, přinucen přistát na letišti Tchořovice	~	½	přinucen přistát	Robin DR-253 Régent	D-EMXD	Grandl, E. + 3	Německo		54.



datum	čas	příjmení	#	jednotka	typ	S. No.	kód	místo sestřelu	zbraň	číslo	výsledek	protivník	S. No.	kód	pilot / posádka	jednotka	poznámky	
23.05.1978	10:10	Ivan, F.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis	613685	3685	Z od Dvorů nad Lužnicí	~	1	přinucen přistát	Augusta-Bell AB 204B	3192	4D-BT	Stangl, J. Zacharias, W. Perfahl, G. Böhm, J. Juncereithmeier, M.	3,lp <sup>(2)</sup>	55.	
15.08.1978		Němec, J.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis			letišťe Hosín		½	přinucen přistát	Cessna F172E Skyhawk F172-0047		OE-DCR	Regnier, T.	Rakousko	56.	
15.08.1978		Uřeš, M.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis			letišťe Hosín		½	přinucen přistát	Cessna F172E Skyhawk F172-0047		OE-DCR	Regnier, T. + 2	Rakousko	56.	
15.08.1978		Biskup, J.		4. / 1. slp	MiG-15bis			letišťe Hosín		½	přinucen přistát	Cessna F172E Skyhawk F172-0047		OE-DCR	Regnier, T. + 2	Rakousko	56.	
konec 70. let		neznámý			L-39						zničen	vtulník					2. ACR, USAFE <sup>(4)</sup>	x2.
09.07.1982	14:10-15:30	Havner, V.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis		3905	nedaleko Slavonic	~	1	přinucen přistát	větroň		OK-1516				57.
22.08.1982	17:15-18:15	Havner, V.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis		3012	Vyšší Brod, přinucen přistát na letišti České Budějovice	~	½	přinucen přistát	Piper Saratoga		D-ENRG				58.
22.08.1982	17:45-18:15	Bombera, Z.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis	713948	3948	Vyšší Brod, přinucen přistát na letišti České Budějovice	~	½	přinucen přistát	Piper Saratoga		D-ENRG				58.
05.09.1982	12:15-13:30	Havner, V.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis	613658	3658	jižně od Dačic, přinuceny přistát v Jindřichově Hradci	~	½	přinucen přistát	AVO-68-S Samburo			Alois Burger ? Mario Burger ?			59.
05.09.1982	11:24-12:54	Falta, J.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis	613689	3689	jižně od Dačic, přinuceny přistát v Jindřichově Hradci	~	½	přinucen přistát	AVO-68-S Samburo			Alois Burger ? Mario Burger ?			59.
05.09.1982	12:15-13:30	Havner, V.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis	613658	3658	jižně od Dačic, přinuceny přistát v Jindřichově Hradci	~	½	přinucen přistát	Scheibe SF-25B			Mario Burger ? Alois Burger ?			59.
05.09.1982	11:24-12:54	Falta, J.		1.slp <sup>(b)</sup>	MiG-15bis	613689	3689	jižně od Dačic, přinuceny přistát v Jindřichově Hradci	~		přinucen přistát	Scheibe SF-25B			Alois Burger ? Mario Burger ?			59.
05.06.19		neznámý		1.slp				letišťe Brno		½	přinucen přistát	An-2		OK-JIF				
05.06.19		neznámý		1.slp				letišťe Brno		½	přinucen přistát	An-2		OK-JIF				
1.9.1984		Hronek, P.		1.slp	MiG-23ML	2960324860	4860	letišťe Planá	23 mm	½	přinucen přistát	Piper PA-28-180		D-ECAP		Německo		60.
1.9.1984		Duda, J.		1.slp	MiG-23ML			letišťe Planá	~	½	přinucen přistát	Piper PA-28-180		D-ECAP		Německo		60.
28.09.1985		Piskatý, S.		5.slp <sup>(c)</sup>	L-39ZA	232436	2436	Finsterau, NSR (Kvilda, ČSSR ?)		1	poškozen ?	AH-1S Cobra				2. ACR, USAFE <sup>(4)</sup>		61.
11.05.1985		Němec, J.		1.slp	L-39ZA			u obce Zdíky na Kaplicku	~	½	přinucen přistát	Rolladen-Schneider LS4 4267 / 1982		OE-5300	Romig, F.	Rakousko		62.
11.05.1985		Dvořák, V.		1.slp	L-39ZA			u obce Zdíky na Kaplicku	~	½	přinucen přistát	Rolladen-Schneider LS4 4267 / 1982		OE-5300	Romig, F.	Rakousko		62.
22.07.1985		Ouda, Z.		4.slp	MiG-23ML			letišťe Hosín	~	½	přinucen přistát	Cessna F150L F450-0744		D-EGSM		Německo		63.
22.07.1985		Němec, J.		4.slp	L-39ZA			letišťe Hosín	~	½	přinucen přistát	Cessna F150L F450-0744		D-EGSM		Německo		63.
02.08.1987		Ouda, Z.		4.slp	MiG-23ML			letišťe České Budějovice	~	½	přinucen přistát	Cessna-182				Rakousko		64.
02.08.1987		Németh, M.		4.slp	L-39ZA			letišťe České Budějovice	~	½	přinucen přistát	Cessna-182				Rakousko		64.
10.4.1988		Petrík		11. slp	L-39ZA	232436	2436	letišťe Karlovy Vary	~	1	přinucen přistát	sportovní letoun			Kurz, Hans Werner Mayer, Thomas	Německo		65.
24.04.1988		Ouda, Z.		4.slp	MiG-23ML				~	¼	přinucen přistát	sportovní letoun				Německo		66.
24.04.1988		Masár, M.		4.slp	L-39ZA				~	¼	přinucen přistát	sportovní letoun				Německo		66.
24.04.1988		Friedrich, R.		4.slp	L-39ZA				~	¼	přinucen přistát	sportovní letoun				Německo		66.
3.7.1988		Lenthart, M. <sup>(PV)</sup> Stachura, R. <sup>(PO)</sup> Janeček, J. <sup>(PT)</sup>		51. vrp	Mi-24			letišťe Trenčín	~	1	přinucen přistát	Piper				Rakousko		67.
28.02.1989	12:35	Němec, J.		1.slp	L-39ZA			letišťe Planá	~	½	přinucen přistát	Piper Archer II		HB-RLY	Mauer, B.	Švýcarsko		68.
28.02.1989	12:35	Ondřích, L.		1.slp	L-39ZA			letišťe Planá	~	½	přinucen přistát	Piper Archer II		HB-RLY	Mauer, B.	Švýcarsko		68.
04.05.1989	18:20~	Fiala, J.		1.slp	L-39ZA			letišťe Hosín	~	¼	přinucen přistát	Piper PA-32-R300	Buda, K. A., Neuer, W.	N2887M		Rakousko		69.
04.05.1989	18:20~	Friedrich, R.		1.slp	L-39ZA			letišťe Hosín	~	¼	přinucen přistát	Piper PA-32-R300	Buda, K. A., Neuer, W.	N2887M		Rakousko		69.
04.05.1989		Weinpold, V.		1.slp	MiG-23ML			letišťe Hosín	~	¼	přinucen přistát	Piper PA-32-R300	Buda, K. A., Neuer, W.	N2887M		Rakousko		69.
04.05.1989		Mládek, D.		1.slp	MiG-23ML			letišťe Hosín	~	¼	přinucen přistát	Piper PA-32-R300	Buda, K. A., Neuer, W.	N2887M		Rakousko		69.
14.10.1989		Fiala, J.		1.slp	L-39ZA			letišťe Hosín	~	½	přinucen přistát	Grob G-109B	Stuzzi, V.	OE-9835		Rakousko		70.
14.10.1989		Janovský, P.		1.slp	L-39ZA			letišťe Hosín	~	½	přinucen přistát	Grob G-109B	Stuzzi, V.	OE-9835		Rakousko		70.
01.04.1990		neznámý		5.slp	L-39ZA			letišťe Lině	~	1	přinucen přistát	Cessna 152		D-EMSB	Laufer, H. D.	Německo		71.
01.05.1990		Tovačovský, I.		1.slp	L-39ZA				~	½	přinucen přistát	FA-200 Aero Subaru			Kirchhof, G.	Německo		72.
01.05.1990		Okenica, P.		1.slp	MiG-23ML				~	½	přinucen přistát	FA-200 Aero Subaru			Kirchhof, G.	Německo		72.
10.05.1994		neznámý. <sup>(PV)</sup> Trnka, M. <sup>(PV)</sup> neznámý. <sup>(PT)</sup>			Mi-24			letišťe Karlovy Vary	~	1	přinucen přistát	Piper 28				Německo		73.

**Ztráty československého letectva způsobené letouny přátelených armád Varšavské smlouvy:**

datum	čas	příjmení	#	jednotka	typ	S. No.	kód	místo sestřelu	zbraň	číslo	výsledek	protivník	S. No.	kód	pilot / posádka	jednotka	poznámky
4.11.1956	9:05-9:20	neznámý	1	5. GIAP <sup>(5)</sup>	MiG-17PF			jižní Slovensko, prostor Nitry	23/37mm	½	poškozen	Avie B-33			Samoel, V., neznámý	1. letka 30. bilp	i.
4.11.1956	9:05-9:20	neznámý	1	5. GIAP <sup>(5)</sup>	MiG-17PF			jižní Slovensko, prostor Nitry	23/37mm	½	poškozen	Avie B-33			Samoel, V., neznámý	1. letka 30. bilp	i.
26.09.1964	13:00~	Umjarov	1	1. IAD	MiG-21PF			v prostoru Beelitz, NDR	R-3S	1	zničen	MiG-21F	460111	0111	Ohem, V.	3. sPVOS	ii.
14.07.1970	3:47	Osierda, H.	1	11. PLM <sup>(6)</sup>	MiG-21PFM			u městečka Grodków, 50k JV od Wroclawi, Polsko	R-3S	1	zničen	Suchoj Su-7BKL		6512	Kružik, F.	20. sbolp	iii.

*Podrobnosti k sestřelům se lze dočíst v člancích autora:*

[1] Šafařík, Jan – Brzkovský, Marek: *Žhavé výstřely studené války, Nasazení československého letectva nad železnou oponou*, Historia Bellica Speciál, No. V, 2018. ISSN: 2570-7477



- [2] Brzkovský, Marek – Šafařík, Jan: *Na stráži míru a socialismu*, in Fakta & svědectví, č. 1-2, leden – únor 2020. ISSN: 1805-0247
- [3] Brzkovský, Marek – Šafařík, Jan: *Stíhači při ochraně hranic*, in Military revue, No. 11, 2019.



- [4] Šafařík, Jan: *Friendly Fire, V zaměřovači vlastní letoun*, in Centurion, Sběratelská edice, č. IV, 2019.
- [5] Šafařík, Jan – Brzkovský, Marek: *Poslední československé stíhací eso*, Centurion, č. 1, 2018. ISSN: 2571-1105
- [6] Šafařík, Jan – Brzkovský, Marek: *Žhavé výstřely studené války*, Historia Bellica, č. 1, 2018. ISSN: 2570-7477





- [7] Brzkovský, Marek – Šafařík, Jan: *Lovec balonů*, Npor. Jaroslav Novák, Válka revue, č. 12, 2017. ISSN: 1804-0772
- [8] Brzkovský, Marek – Šafařík, Jan: *Žhavé výstřely studené války*, extra Válka Vojska – Varšavská smlouva, sešit č. 30, 2017. ISBN: 978-80-7525-123-7, ISSN: 1805-7187
- [9] Šafařík, Jan: *Nevydařená „Čajka“*, REVI Publications, č. 70, březen 2008. ISSN 1211-0744

h pojmenování Hvězda Čest a Sláva v boji

# Lovec balonů

Během roku 1913 se nac Čína rozvíjela zvláště v oblasti letectví. Letectví se stalo hlavním prostředkem v boji. První letouny byly jednoduché, ale jejich rychlost a výška vzletu a přistání se neustále zlepšovala. První letouny byly jednoduché, ale jejich rychlost a výška vzletu a přistání se neustále zlepšovala.



**THEO DOBRO**  
V roce 1913 se nac Čína rozvíjela zvláště v oblasti letectví. Letectví se stalo hlavním prostředkem v boji. První letouny byly jednoduché, ale jejich rychlost a výška vzletu a přistání se neustále zlepšovala.



Letecko Či, země sovětů



# Žhavé výstřely studené války

Vojna Vostok se lovy v NATO se začala v roce 1974 let vzdušné války začala rozvíjet. Na obě strany konfrontace probíhala v podobě dronových letů. Československé letectvo se snažilo omezení na letě a letka byla v období studené války se silně rozvíjela.

**THEO DOBRO**  
Vojna Vostok se lovy v NATO se začala v roce 1974 let vzdušné války začala rozvíjet. Na obě strany konfrontace probíhala v podobě dronových letů. Československé letectvo se snažilo omezení na letě a letka byla v období studené války se silně rozvíjela.

Npor. Jar Šafařík

# Nevydařená „Čajka“



**K**oncem roku 1974 se nac Čína rozvíjela zvláště v oblasti letectví. Letectví se stalo hlavním prostředkem v boji. První letouny byly jednoduché, ale jejich rychlost a výška vzletu a přistání se neustále zlepšovala.



**THEO DOBRO**  
Koncem roku 1974 se nac Čína rozvíjela zvláště v oblasti letectví. Letectví se stalo hlavním prostředkem v boji. První letouny byly jednoduché, ale jejich rychlost a výška vzletu a přistání se neustále zlepšovala.

## Poznámky:

1. František Hanovec ve svém služebním životopise z roku 1951 uvádí: „... *Donutil jsem k přistání jedno letadlo Dakota v Bratislavě. Toto letadlo startovalo z Trenčína a cestující chtěli donutit osádku k úletu do amerického pásma v Rakousku...*“ (Rajlich, Jiří: Jeden z Tatranských orlů, 3. část, in Letectví + Kosmonautika, No. 15-16, 2002, Rajlich, Jiří: Za Boha a národ, Stíhací esa slovenských Vzdušných zbraní ve 2. světové válce, Svět křídel, Cheb 2006).
2. Jeden z dvojice zasahujících pilotů na celý incident vzpomíná takto: *Jednou nás navedli v prostoru před Břeclaví na narušitele. Že to je sovětský letoun jsem ani já a snad ani obsluha na velitelském stanovišti nevěděli. Letoun směřoval na jih. Když jsme přilétli blíže, zjistili jsme, že to je sovětská „Dakota“ nebo „Líčko“. Přelétli jsme kolem něho a ohlásili, že se jedná o sovětské letadlo. Ale to jsme již byli na hranicích, a tak jsme byli odvoláni.*  
*Za nějaký den, možná týden se případ opakoval. Na narušitele nás však tentokrát navedli mnohem dříve. Již při vzletu nám nařídili donutit letoun k přistání. Zanedlouho jsme letadlo skutečně našli. Bylo to opět „Líčko“. Dvakrát jsme před něj předlétili a smluveným signálem jej vyzvali k následování. Zamávali jsme křídly a před letounem jsme zatočili do směru navedení na přistání. Při druhém opakování manévru nás stroj uposlechl. Zhoupnutím svého MiGu jsem mu dal signál, že bude následovat přistání. Na důkaz dobrých úmyslů vysunul podvozek a takto letěl asi čtyřicet kilometrů až do přistání na letišti v Brně. Letěl jsem před ním a ukazoval mu směr. Když jsem mu již „nestačil“ (on samozřejmě letěl mnohem pomaleji než my), vzdálil jsem se a vystřídalo mě moje číslo – pilot Chmelíček (Havel, Jiří: Úkol splněn, in Letectví + kosmonautika, č. 21, 2000).*
3. #
4. Velitel letky 5. slp s. Jančík údajně srazil během jediného dne 64 balónů. Faul, Josef: "414, asi jsme se srazili", z historie 5. stíhacího leteckého pluku, Zlínek, Zlín 1994, str.20.
5. #
6. Jednalo se asi o nejkontroverznější "sestřel" československého letectva. Dne 12. března 1954 vzlétl por. Zdeněk Voleman od 1. letky, 5. stíhacího leteckého pluku, 3. stíhací letecké divize, 15. stíhacího leteckého sboru, proti dvojici amerických letounů. Jednalo se o dva letouny US Navy z letadlové lodi USS Randolph (CVA-15), konkrétně AD-4 Skyraider náležející letce VA-145 a AD-4N od letky VC-35. Oba letouny měly provést simulovaný cvičný útok na letiště v SRN. Oba se však dostaly až nad Československo, kde je zastihl MiG-15 por. Volemana. Ten poté zahájil na letouny palbu a AD-4, náležející VA-145, svou palbou zasáhl do ocasních ploch a poškodil. Zasažený letoun poté bezpečně přistál na německé straně. Celý incident se udál ve výšce 4200 m při rychlosti 400-500 km/h v prostoru Tachov, tedy mezi Planou a Bělou nad Radbúzou.  
Průběh incidentu bylo možné sestavit až na základě dlouhodobé práce předního českého historika na danou problematiku - Miroslava Irry (Irra, Miroslav: Sestřel poněkud záhadný, part one, in Letectví + kosmonautika, č. 7-8, 2006; Irra, Miroslav: MiG-15, "Patnáctka" - Letoun MiG-15 v čs. vojenském letectvu v letech 1951-1983, 1. díl, Jakab, 2006).  
Tento "sestřel" byl dlouhou dobu vydáván jako sestřel námořního letounu Lockheed P2V-5 Neptune a zasažení druhého (Kalivoda, Jiří: Naši letci, Naše vojsko, Praha 1981; Faul, Josef: "414, asi jsme se srazili", z historie 5. stíhacího leteckého pluku, Zlínek, Zlín 1994; Polák, Tomáš: Žhavé výstřely studené války I. - Evropa, in Aero Plastic Kits Revue, No. 26, 1994, ...). Tuto informaci pak přebíraly i ostatní zahraniční zdroje (ACIG Team: European Air-to-Air Victories, [http://www.acig.org/artman/publish/article\\_303.shtml](http://www.acig.org/artman/publish/article_303.shtml); Rybak, E. F. - Gruszczyński, Jerzy: Loty rozpoznawcze Zimnej wojny - Europa, in Lotnictwo Wojskowe, No. 1, 2002, ...) Převážná většina těchto českých i zahraničních zdrojů navíc uvádí chybné datum 10. března 1954. Poškození námořního Skyraideru AD-4 pak uvádějí odděleně, mnohdy opět s chybným datem 21. ledna 1954, přičemž oba incidenty je na základě nových poznatků nutné považovat za shodné.  
Sám por. Voleman prvotně identifikoval oba letouny jako americké stíhačky F-51 Mustang, poté jako dvoumotorové letouny, mající pod křídly rakety a vyzbrojené střeleckou věží.  
Poručík Zdeněk Voleman na celou událost vzpomíná následujícím způsobem: *...Hotovost se držela za podmínek, které ani nejdou dost dobře popsat. Bydlelo se na ubikacích bez oken, technici a základní služba ve stanech. Tehdy bylo velmi špatné počasí, ale přesto jsme měli od nástupu vyhlášenu pohotovost č. 2, přeháňky, dohlednost 500 m, oblačnost v 70 m. V provozu byla jen dálná přívodní stanice, bližná přívodní stanice byla mimo provoz. Stejná situace byla po celé republice. V tom přišel rozkaz ze sálu: „Do jedničky a start!“ Tenkrát nebyl čas přemýšlet do čeho startujeme. Přišel rozkaz, tak se šlo. Už v letounu jsem se dozvěděl, že jde o narušení hranice a dostal jsem první pokyny. Po vystoupení nad oblaka zatáčka doprava, stoupat na výšku 6 000 m, nasadit kurz směrem k Chebu a zvýšit rychlost. Zvyšování rychlosti se opakovalo asi po dobu tří minut, takže jsem nakonec nevěděl, co už mám zvýšit. Na velitelském stanovišti zřejmě došlo k záměně cíle a dost dlouho trvalo než jsem se konečně přiblížil. Byly to dvoumotorové vrtulové letouny ověšené raketami. Dodnes nevím přesný typ. Domnívám se, že šlo o námořní letouny. Na zádi bylo stanoviště střelce a na trupu nahoře bylo další. Dobře jsem si je prohlédl. Dostal jsem se k nim s velkým převýšením rychlosti a provedl jsem proto*



ostrou zatáčku se stažením plynu. Ihned jsem zaútočil, protože jsem dostal pokyn, že se blíží k hranicím a nebyl tak čas váhat. Začal jsem střílet ze vzdálenosti 500 m do 100 m. Už jsem se obával, že se srazíme. Překvapila mě jedna věc. Viděl jsem jasně, jak trup doslova náboje polyká, ovšem letoun v letu stále pokračoval. Nic se nedělo, až najednou jsem uviděl, jak se ze zádi trupu vyvalil plamen a něco odpadlo. Viděl jsem také střelce, kteří na mě mířili svými zbraněmi. Jestli stříleli nevím. Prudkou zatáčkou jsem volil nové východiště ke zteči. Odhodil jsem přídavné nádrže a opakoval zteč. Viděl jsem zasažený letoun, který po pravém křídle rychlým skluzem mizí v mracích a druhý jak točí ostrou zatáčkou proti mně doleva. Z velké dálky 1 500 m jsem po něm vystřelil jednu dávku až do chvíle, kdy mi došlo střelivo. V zatáčce také klesal a zmizel v oblacích. Dostal jsem pokyn k návratu a v duchu se ptal, kde budu asi přistávat. Nakonec se mi to přeci jen podařilo „doma“ v Líních po bezchybném navedení sálu. Při prohlídce letounu bylo nutno vyměnit hlavně kanónů, neboť byly od dlouhé dávky do fialova vyhřáté...

- 7. #
- 8. #
- 9. #
- 10. #
- 11. #
- 12. #
- 13. #
- 14. #
- 15. #
- 16. #
- 17. #
- 18. #
- 19. #
- 20. #
- 21. #
- 22. #
- 23. #
- 24. #
- 25. #
- 26. #
- 27. #
- 28. #
- 29. #
- 30. #
- 31. #
- 32. #
- 33. #
- 34. #
- 35. #
- 36. #
- 37. #
- 38. #
- 39. #
- 40. #
- 41. #
- 42. #
- 43. #
- 44. #
- 45. #
- 46. #
- 47. #

48. Jeden z aktérů tohoto incidentu, Václav Havner, na celou událost po letech vzpomíná takto:

10. 4. 1976 jsem byl v hotovosti na letišti České Budějovice spolu s kpt. J. Tomešem jako dvojice letounů MiG-15bis na pomalé nízkoletecké cíle v pohotovostním systému PVOS. Někdy odpoledne byl vyhlášeno heslo NARUŠITEL, kpt. J. Tomeš odstartoval a byl naváděn na cíl jižně letiště, vzápětí jsem dostal povel ke startu i já. Mezitím jsem slyšel na radiu, že Jirka hlásí, že vidí cíl a rozpoznal hornokřídly sportovní letoun. Prolétl kolem něho a pomocí signálů se ho pokoušel přimět, aby letěl do vnitrozemí, ale hlásil, že cíl otočil směrem na jih, směr Rakousko a nereaguje. Bylo to v prostoru mezi Velešínem a Kaplicí. Byla dobrá dohlednost a brzy po startu jsem oba letouny viděl a rychle jsem byl u nich. Kolem cíle jsem prolétl v min vzdálenosti, vystřelil sign. raketu a točil do kurzu k letišti. Když pilot viděl, že jsme dva a manévry byly dost těsné, otočil na sever a my jsme ho už jen doprovázeli. Problém byl, že když

uviděl mohutnou leteckou základnu, okamžitě nasadil na přistání, ale my jsme měli pokyn, aby přistál na Hosíně, což je asi 10 km severněji. Ač jsme znovu razantně naznačovali aby pokračoval na sever, začal klesat a přistál na vojenském letišti, z toho jsme se orosili a věděli, že bude problém.

Nakonec úspěch přehlušil malý neúspěch a až na malé zmínky se to neřešilo. Problém měl velitel hotovosti, který jel Gázikem k letounu, který zaparkoval na stojánce pod věží. Dostal totiž rozkaz zavázat osádce oči a odvézt je na bránu, kde měla čekat policie. Dotyčný pilot nám pak řekl, že mu to bylo hloupé a neměl ani čím, tak je odvezl normálně. Náhodou to byl tehdy asi jeden z mála pilotů, který uměl německy a oni s ním mluvili přátelsky. (Havner, Václav, osobní korespondence.)

49. #

50. #

51. #

52. #

53. #

54. #

55. #

56. #

57. Podrobnosti k celému incidentu se lze dočíst v článku *O hranici vysoko na nebi a hluboko v lidském srdci*, který vyšel v *Obraně lidu*:

*V příhraničním pásmu bývá každý den velmi rušno. Nejčastěji se tam objevují pravidelné linky dopravního letectva a operátor radiolokátoru musí každý bod, pohybující se v okruhu obrazovky, s naprostou přesností identifikovat do dvou minut. To znamená, že stanoví přesnou polohu, výšku a směr letu. Pak také určí, zda letoun má či nemá v tom kterém úseku "co dělat", zda letí koridorem neboli pásmem leteckých linek, nebo se nad území naší vlasti blíží "bez ohlášení" a tedy s neznámými úmysly. Služba u radiolokátoru není jednoduchá. Ne každá situace je jasná, jak se říká, na první pohled. Paprsek radaru promítá na obrazovku i kupovitou oblačnost, hejna ptactva a stává se, že pravidelné letecké linky oblétají bouřkové mraky. I takové "narušení režimu letu" musí operátor okamžitě rozpoznat a správně reagovat. Lokátor rovněž citlivě registruje starty sportovních letců, amatérů z letišť na území Rakouska a NSR, blízko naší státní hranice, sleduje i lety našich sportovních pilotů a plachtařů. A právě jeden z nich, pilot větroně, před časem "prověřil" ostražitost a pohotovost radiotechniků a nakonec i u umění vojenských letců.*

#### **NARUŠITEL REŽIMU LETU**

*Přístroje radiotechnické jednotky tehdy pracovaly podle běžného grafikonu. Svoji "čtyřlístek" sloužil technik přístroje desátník absolvent plzeňské vysoké elektrotechnické školy: voják Jaromír Špandel a voják Juraj Krejčí. První objevil neznámý cíl na velké obrazovce radiolokátoru voják J. Špandel. Zpočátku nevěděl, odkud se tak najednou vzal (pilot větroně zřejmě nejprve letěl v přízemní výšce a pak využil vzdušných proudů a vystoupal výš), rázem se však stal středem pozornosti bojové směny.*

*"Cíl na azimutu 100 v blízkosti státní hranice," okamžitě ohlásil voják Špandel a konstatování vzápětí doplnil dalšími přesnými údaji o poloze a výšce letu.*

*Technik radiotechnického útvaru, voják z povolání, k celé situaci později poznamenal:*

*"Větroně létají v malých výškách a proto je velmi nesnadné je zachytit a sledovat běžným typem radiolokátoru. Také odrazná plocha je hrozně malá, asi jen jeden čtvereční metr, a nepatrný je tudíž i odražený signál. Ke zjištění takového cíle je třeba pečlivě připravený přístroj. Myslím tím radiolokátor po technické stránce naprosto spolehlivý a vyladěný. Že se nám cíl podařilo zachytit, za to vděčíme nejen ostražitosti a odbornému mistrovství směny, ale také člověku, který za lokátor odpovídá po technické stránce, praporčíku Miloši Balkovi."*

*Slabě světélkující bod na obrazovce přístroje a přesné údaje bojové směny roztočily výtečně seřízený mechanismus protivzdušné obrany státu.*

*"Ten den absolvovala ostrá hotovost šest vzletů," říká podplukovník Jaroslav Čermák, který naváděl stíhače na cíl, "v případě větroně s imatrikulačním číslem OK 15-16 hrozilo narušení hranice s Rakouskem. Pilot MiG patnáctky, major Václav Havner, odstartoval během jedné a půl minuty. Za šest minut od vydání rozkazu byl u cíle. Větroň se motal necelých deset kilometrů od státní hranice. Jeho pilot si zřejmě nebyl jistý polohou. Let měl sice přesně naplánovaný, ale v otočném bodě nasadil nesprávný kurs. Na signál stíhače reagoval okamžitě a přistál u Dačic.*

*Na celé akci se vlastně nejdéle podílel pilot migu major V. Havner:*

*"Do určeného prostoru jsem letěl maximální rychlostí. Napřed to vypadalo, že hustý mrak způsobil planý poplach, ale pak se za ním vyklubal větroň. Byl již těsně před hranicí. Z výšky ji poznáte na první pohled. Na naší straně jsou široké lány a druhé polička jak nudličky. Proletěl jsem kolem větroně, přečetl číslo a zamával křídly. On se mne okamžitě chytil a letěl za mnou. Během nějakých deseti kilometrů seděl. Přistál výborně, těsně vedle silnice. Měl to prostě, jak se říká v ruce."*

*Jen několik vypjatých minut. Na jejich spočítání stačí prsty rukou. V knize operačního důstojníka leteckého útvaru pod datem jednoho letního dne čteme: "Úkol ostrahy státní hranice splněn bez závad. Zásah hodnotím výtečně".*

...

58. Další vzpomínka pana Václava Havnera, tentokrát na incident ze srpna 1982:  
 22. srpna 1982 jsem byl v hotovosti na MiG-15bis spolu s mjr. Bomberou. Den byl klidný, někdy jsme už od rána seděli v letounech v pohotovosti č. 1, tenkrát celkem nic. Počasí bylo dobré, meteorikáři dávali 4/8 v 1800m, dohlednost 15km. Odpoledne byl kolega Bombera ve vzduchu, někde hlídkoval kolem hranic, provoz asi byl. Najednou byl vyhlášen narušitel, všichni do jedničky, druhý bis start. Odstartoval jsem, dostal jsem kurz na jih, max. rychlost a informaci, že vrtulový letoun vlétl z Rakouska na naše území. Mezi Kaplicí a Vyším Brodem jsem cíl vyhledal, upravil jsem rychlost a prolétl těsně kolem cíle, mával křídly a točil do kurzu k letišti. Bylo to cestovní letadlo asi pro 5 osob, pilot netočil za mnou, uviděl Lipno a snažil se točit na Jih. Udělal jsem další, ještě těsnější manévr a těsně před ním vystřelil bílou světlicí. Stanovena byla zelená, ale už jsem měl takové zkušenosti, že na ni nikdo nereagoval (zelená, máš volno). Ta bílá zafungovala a pilot začal poslouchat a točit za mnou. Oddechl jsem si, protože to bylo kousek od hranic a mnoho bych toho už nesvedl. Mezitím Bombera přistál, měl málo paliva, rychle ho doplnili a znovu odstartoval, aby mi pomohl. To už jsme byli asi 10km od letiště. Snažil jsem se nasměrovat narušitele na letiště Hosín, ale jak se mi stalo už v roce 1976, pilot když uviděl velké letiště (vojenské) před sebou, nechtěl rozumět manévřům, které jsme s tařuldou Bomberou začali provádět, aby pokračoval na Hosín, který je 10km severněji. Nic naplat, za chvíli seděl na letišti a zajel na stojánku pod řídicí věž. Pár minut jsme ještě poletovali nad letištěm, aby si to ještě nerozmyslel. Po přistání jsem si uvědomil, jak málo scházelo a ulítl mi, asi ty průlety kolem celkem lehkého letadla nebyly moc příjemné. (Havner, Václav, osobní korespondence.)
59. Václav Havner na incident z 5. září 1982 po letech vzpomíná takto:  
 5.9. 1982 hotovost na Mig-15bis spolu s mjr. Faltou. Počasí bylo dobré, letiště v Rakousku měly provoz, letiště Dobersberg bylo blízko hranic, takže od rána pohotovosti a starty. Dva hlídkové lety z hotovosti ten den jsem už měl za sebou. Bylo odpoledne, J. Falta byl ve vzduchu. Najednou narušitel a vzlet pro mne. Kolega byl už ve vzduchu asi hodinu, tak jsem věděl, že paliva asi moc nemá. Po radiu jsem slyšel, jak ho navádějí a že hlásí, že vidí dva motorové větroně v prostoru Dačice. Dal jim signál, že jsou narušitelé, ale motali se a rozhodovali se jak z toho. To už jsem byl poblíž, letěl jsem rychlostí 900 km/hod. Potvrdilo se, že když na narušitele dělají manévr dva stíhači, tak změni názor a začnou poslouchat. Nasměrovali jsme je na Jindřichův Hradec a J. Falta musel opustit formaci a jít domů na přistání, měl málo paliva. Dovedl jsem dvojici k letišti J. Hradec, vysunul podvozek a naznačil, aby přistáli. Poslechli a když už seděli, udělal jsem nad nimi průlet s dvojitým victory roolem (dvojitý výkřik, dvojitě vítězství). Pro mne to byl v tom roce třetí úspěšný zásah, taky poslední, MiGy-15bis šly za půl roku do šrotu. (Havner, Václav, osobní korespondence.)
60. #
61. #
62. #
63. #
64. #
65. Vzpomínka Petera Rusnáka: Ako VŠ som bol na vojne 1 rok, a to od 1.10.1987 do 30.9.1988. Slúžil som ako technik lietadla L 39 ZA č. 2436 na základni Líně, aj keď papierovo som patril do útvaru 1610 v Žatci. Do Líní nás preložili z toho dôvodu, že to bolo ku hranici NSR o pár kilometrov bližšie, ako zo Žatca. Mali sme tam 4 lietadlá L 39ZA - 2341, 2415, 2430 a 2436, ktoré spolu s "miestnymi" MIG 21 slúžili v hotovosti. MIG-y 21 mali celodennú hotovosť, keďže mali radar a L 39 od východu po západ Slnka. Po západe Slnka sme lietadlá zaplachovali a tým deň pre nás končil. Dňa 10.4.1988 som mal na stojánke "môj" Albatros č. 2436 a už sme mali po službe, keď sa náhle ozval poplach, čo nás veľmi prekvapilo. Bežal som k lietadlu a pripravil ho na štart, dobehol pilot pplk. Petřík a ihneď štartoval. Keď sa vrátil, bola už tma. Až na druhý deň sme sa dozvedeli, že prinútil pristáť v Karlových Varech nemecké športové lietadlo. 12.4.1988 o udalosti písali noviny, napr. Rudé právo, z ktorého mám doma výstrižok (Osobní korespondence s Petrem Rusnákom z 28. ledna 2007.)  
 Nouzové přistání letadla SRN:  
 Karlovy Vary (ČTK) – V neděli 10. dubna ve večerních hodinách nouzově přistál na letišti v Karlových Varech západoněmecký sportovní letoun pilotovaný dvěma nezkušenými piloty, občany NSP Hansem Wernerem Kurzem (1965) a Thomasem Mayerem (1965). V důsledku ztráty orientace využila posádka k přistání výše uvedené letiště. Letoun, nacházející se v tísní, byl pod kontrolou prostředků protivzdušné obrany ČSSR.  
 Jak sdělil mluvčí Ministerstva zahraničních věcí ČSSR Dušan Rovenský, byla posádce poskytnuta potřebná pomoc a umožněn návrat do NSR. Předání posádky se uskutečnilo 11. dubna na hraničním přechodu Pomezí. Letadlo bude vráceno jakmile příslušný aeroklub NSR vyšle piloty pro jeho transport. (Rudé právo, Orgán ústředního výboru Komunistické strany Československa, 12. dubna 1982.)
66. V knize MiG – náš osud se uvádí, že v neděli 24. dubna 1988 byl donucen k přistání německý cestovní letoun, jehož pilot ztratil orientaci a zabloudil nad naše území. Zásah měla provést trojice pilotů 1. slp mjr. Ouda, por. Masár a por. Friedrich s jedním letounem MiG-23ML a dvojicí letounů L-39ZA. V publikaci L-39 Albatros, 2. díl, „Albík“ Aero L-39 Albatros v československém a českém vojenském letectvu od Miroslava Irry se ale píše, že i když se ho tříčlenná hotovost snažila donutit k přistání, tak se

rakouskému pilotovi povedlo odvážnými manévry vrátit zpět nad své území. V kronice VS 1. slp se lze dočíst: „Stíhači sa postupne na ňom vystriedali všetci, ten však nemal strach z ich energických manévrov ani z ich mohutnej výzbroje. Do nepriateľského Österreicheru vyletel o 12.58.“ (Soušek, Tomáš - Šihla, Jiří: *MiG – náš osud*, AVIS, Praha 1999; Irra, Miroslav: *L-39 Albatros, 2. díl, „Albík“ Aero L-39 Albatros v československém a českém vojenském letectvu*, AERO - Jakab Publishing č. 31, Jakab Publishing s.r.o., Nevojice 2017.)

67. Kapitán Milan Lenthlar popsal zásah následovně: *...Odstartovali jsme uprostřed oběda. Asi po 40 minutách jsme objevili přibližně ve výši 1000 m kroužící Albatros, který našel onoho narušitele. Byl jím civilní letoun, který však nereagoval na jeho signály k následování. Přiblížili jsme se a viděli, že v letounu sedí mladík. Když jsme mu dali smluveným znamením na vědomí, že je narušitel, vůbec nereagoval. Stále letěl kurzem 090 stupňů. Nebylo vyhnutí. Museli jsme se mu dát na vědomí důrazněji. Udržoval jsem stejnou rychlost jako on a zvolna jsme se k němu z boku přibližovali. když jsme od něho byli asi na 50 metrů, začal nám hrozit. Evidentně vůbec nechápal, co se děje. Pohrozil jsem mu tedy i já a současně jsem mu rukou pokynul, aby přistál. Poklepal si na hlavu a pokračoval klidně v letu. Za chvíli se po pravé ruce objevilo letiště. Při svém bloudění se Rakušan dostal až k Trenčínu. Znovu jsme se k němu přiblížili a opakovali pokyny k přistání. Asi vypadaly velice energicky, nebo výhružně. Faktem je, že mladík vzápětí zareagoval a přistál. Po vypnutí motoru byl obklopen místními aeroklubáky, od kterých zjistil, kde se to toulá. V tu chvíli mu již asi do smíchu nebylo. Po zjištění jeho osobních dat, typu a imatrikulace letounu jsme odletěli do Brna odevzdat zjištěné údaje a potom zpět do Malacek. Nebýt cizinec nalezen a doveden na letiště, kdo ví, jak by to s ním v neznámém terénu dopadlo...*

68. #

69. #

70. #

71. #

72. #

73. #

x1.

x2.

Mezi lety 1948 až 1989 se Československé letectvo utkalo v mnoha incidentech s narušiteli, přičemž si naši letci připsali na konto několik sestřelů různých strojů. Málo známou skutečností však je, že se v několika případech sami stali reálným terčem střelby jiného letounu. Všechny tyto události jsou o to pikantnější, že proti našemu stroji ve všech případech zasáhlo letadlo „spojence“ z Varšavské smlouvy a nikoli, jak by se dalo očekávat, „imperialistický“ protivník z druhé strany železné opony.

- i. #
- ii.

## Nevydařená „Čajka“

Jan Šafařík

Revi, č. 70, březen 2008

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

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

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

Okolo 13.00<sup>1)</sup> se z žateckého letiště odlepila dvojice MiGů-21F-13, za jejichž řízením seděli dva zkušení letci 3. sboru PVOS. Let byl původně naplánován na dopolední hodiny, ale kvůli povětrnostním podmínkám byl odložen na odpoledne. Ten den bylo krásné podzimní počasí, ale velmi špatná dohlednost. Ve vedoucím letounu letěl náčelník stíhacího letectva 3. sPVOS pplk. Štefan Bolcha, který měl na čísle inspektora techniky pilotáže 3. sPVOS mjr. Václava Ohema. Jejich

### Pplk. v. v. Václav Ohem

Václav Ohem se narodil ve čtvrtek 21. července 1924 v Lounech. Letecké učiliště ukončil v roce 1952. Nejdříve prošel elementárním výcvikem v Pilotní škole II v Piešťanech, následovalo přeškolení na proudová letadla v Proudovém výcvikovém středisku letectva v Přerově.<sup>8)</sup> Zpočátku nastoupil k 17. slp v Žatci, poté se přestěhoval do Plzně-Líní, kde postupně prošel různými funkcemi na úrovni letky u 16. slp a 5. slp. Stal se inspektorem TP u 3. sboru PVOS v Žatci, poté inspektorem vzdušné střelby a zástupcem velitele 1. slp „Zvolenského“ v Českých Budějovicích. Svou kariéru ukončil jako náčelník Krajského aeroklubu tamtéž a do výslužby odešel 30. dubna 1987.

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

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

úkolem bylo provést tzv. „čajku“. Tímto termínem se mezi našimi letci označovaly lety, které směřovaly do vzdušného prostoru okolních států Varšavské smlouvy. V jednotném systému protivzdušné obrany států v rámci Varšavské smlouvy bylo zvykem, že se do členských států paktu vysílaly kontrolní letouny jako cíle, proti kterým startovaly tamní hotovostní síly PVOS. Jednalo se o poměrně rozšířenou praxi, a tak se naše letouny objevovaly v NDR<sup>2)</sup>, Polsku a Maďarsku. Jejich letectva pak na oplátku prováděla nepravidelně stejné akce k prověření naší PVOS.

Oba MiGy-21 zamířily nad NDR. Trasa letu vedla až k Baltickému moři a zpět. Vedoucí letounu pplk.

Bolcha nastoupal do 13 000 m, zatímco mjr. Ohem, pilotující stroj v. č. 460 111, letěl přesně pod ním ve výšce 12 000 m.<sup>3)</sup> Podle dohody měly oba letouny vypnuty palubní identifikační zařízení IFF SRO-2, tudíž je VS sovětské 1. IAD PVO v Merseburgu nejdříve zachytilo jako neidentifikovatelné cíle. Vzápětí byl zvednut z tohoto letiště hotovostní MiG-21. Pilot tohoto letounu v hodnosti kapitána samozřejmě odstartoval s ostrou výzbrojí sestávající pravděpodobně z infračervených protiletadlových raket K-13/R-3S.<sup>4)</sup> Naši letci dodržovali rádiový klid a byli připraveni zapnout zařízení IFF, jakmile dojde k navádění hotovostních strojů VVS-SA. Ty pak měly provést fotokulometem zteč na naše „jedenadvacítky“.

Další sled událostí však byl jiný, než si naši letci představovali. Sovětský stíhač byl naveden na zadní MiG-21F-13 č. 0111 pilotovaný mjr. Ohemem a odpálil jednu PLŘS, která explodovala u výtokové trysky našeho MiGu. Mjr. Ohem však zaznamenal pouze pokles otáček motoru, které vyhodnotil jako vysazení motoru, a proto porušil rádiový klid a ohlásil to vedoucímu. Na stručné hlášení: „Vysadil mi motor.“ dostal V. Ohem od pplk. Bolcha stručnou odpověď: „*Tak ho znova nahod!*“ Poté, co se mjr. Ohem dvakrát marně pokusil o znovuspouštění motoru R-11, rozhodl se pro katapultáž, neboť se od letounu oddělila zadní část a letoun se dostal do vývrtky. Ke katapultáži došlo v poloze na zádech ve výšce asi 11 000 m.<sup>5)</sup> Poté, co ručně otevřel padák, přistál mjr. Ohem v pořádku v prostoru městečka Beelitz. Nejprve byl odvezen do zdejší nemocnice a poté do sovětské vojenské nemocnice v Postupimi na důkladnou prohlídku. Trosky MiGu-21F č. 0111 se zaryly do země poblíž malého města cca 15 km J od Postupimi.

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

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

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

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

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

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

*Někde v prostoru Berlína jsem vlevo vpředu asi 20 – 30 km viděl stíhače jak píše. Říkal jsem si, uděláš si chlapče film a registrační pásku rakety a budeš mít vystaráno. Dále jsem se věnoval navigaci a držení skupiny. Za nějakou chvíli se ozvala obrovská rána, letoun se silně zatřásl a kolem mě létaly nějaké úlomky. Zjistil jsem, že mám vysazený motor, zkusil jsem ho nahodit, ale bez výsledku. Vzápětí začal letoun rychle rotovat, protože se oddělila zadní část. Katapultoval jsem se, a to v poloze na zádech. Ručně jsem otevřel padák (asi v 11 000 m) a v letní výstroji, v teplotě přes -50°C jsem padal, zranění nebudu popisovat.*

*To vše se odehrálo během několika sekund.*

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

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

O pravých důvodech sestřelení našeho letounu existují dvě hypotézy. Buď dotyčný pilot věděl, že se jedná o cvičný cíl, ale omylem odpálil ostrou raketu vzduch-vzduch, která zasáhla stroj mjr. Ohema. Nebo dostal sovětský pilot rozkaz k odpálení ostré rakety z velitelského stanoviště. K této možnosti se přiklání i sám Václav Ohem: *Byla doba „vlažné války“ a bylo to v zóně, kdy byly různé odchylky od Amíků a Sověti zřejmě nevěděli, o co se jedná, tak kapitán dostal povel.* Je třeba si uvědomit, že v operačním prostoru 1. IAD v okolí Berlína a Postupimi nebyla zrovna nouze o narušení letouny NATO ze základen v „západním“ Německu. Je proto možné, že sovětské velení v daném okamžiku považovalo naše dva MiGy za narušitele, i když bylo o probíhající „čajce“ informováno.

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

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



*Víc o něm nevím.*

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

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

#### **Poznámky:**

- 1) Většina pramenů uvádí, že letouny vzlétly až kolem 14.00. Podle V. Ohema však vzlétly již o hodinu dříve.
- 2) NDR – Německá demokratická republika – část Německa přidělená po 2. sv. válce do správy SSSR a později prohlášena za samostatný „svobodný“ stát.
- 3) Některé prameny uvádějí, že V. Ohem následoval velitelský stroj v odstupem 2–3 km ve výšce 12 000 m, respektive 4500 m.
- 4) Jednalo se o kopii americké střely vzduch-vzduch AIM-9B Sidewinder. Dne 24. října 1958 zasáhla tato střela, vypuštěná z taiwanského F-86 Sabre, čínský stroj MiG-17. Střela ale neexplodovala, pouze se do MiGu „zapíchla“. Po přistání byla okamžitě odeslána do SSSR, kde Torpovova kancelář (OKB-134) z Tušina dostala úkol ji okopírovat.
- 5) Většina dosud publikovaných pramenů uvádí výšku 4 500 m.
- 6) Správně má být Beelitz. Miroslav Irra, ve svém článku „*Jedenadvacítka*“ uvádí, že k celému incidentu došlo v okolí městečka Luckenwalde, což je zhruba dalších dvaadvacet kilometrů jihovýchodně od Beelitzu.
- 7) Nynější Petrohrad.
- 8) Proudové výcvikové středisko letectva (PVSL) vzniklo 1. 6. 1951 reorganizací a přejmenováním 5. sl. v Mladé. Počátkem r. 1952 přemístilo do Přerova, kde bylo 1. 1. 1953 přejmenováno na 7. letecký školní pluk Přerov VÚ 8010. Ke zrušení došlo 1. 10. 1954.

#### **Vysvětlivky:**

IAD	istrebiteljnaja aviacionnaja divizija – stíhací letecká divize
IFF	Identification Friend or Foe – rozpoznání přítel/nepřítel
inspektor TP	inspektor techniky pilotáže
PLRS	protiletadlová řízená střela
PVOS	protivzdušná obrana státu
PVSL	Proudové výcvikové středisko letectva
sl	stíhací letka
slp	stíhací letecký pluk
VS	velitelské stanoviště
VVS-SA	vojenno vozdušnyje sily Sovětskoj Armii, vojenské letectvo Sovětské armády

#### **Literatura:**

1. Osobní korespondence s Václavem Ohmem.
2. Irra, Miroslav: „*Jedenadvacítka*“, dokončení, in *Letectví + kosmonautika*, č. 8, 2003.
3. Minařík, Pavel: *Letecké učiliště 1920 až 1973*, dokončení, in *HPM*, č. 7, 2002.
4. Schneider, Dušan: *Osudy letců 1*, Nakladatelství Doplněk, Brno 1997.
5. Schneider, Dušan: *Osudy letců 2*, Nakladatelství Doplněk, Brno 1998.
6. Špalek Radim: „*Čajky*“ a sestřely mezi spojenci,  
[http://www.valka.cz/newdesign/v900/clanek\\_10807.html](http://www.valka.cz/newdesign/v900/clanek_10807.html)
7. Špalek Radim: *MiG-21 / Ve znamení Deltý / 1. část*,  
[http://www.valka.cz/newdesign/v900/clanek\\_10769.html](http://www.valka.cz/newdesign/v900/clanek_10769.html)
8. Špalek Radim: *MiG-21 / Ve znamení Deltý / 2. část*,  
[http://www.valka.cz/newdesign/v900/clanek\\_10856.html](http://www.valka.cz/newdesign/v900/clanek_10856.html)
9. *Vojenské útvary letectva a PVOS*, <http://forum.valka.cz/index.php/f/501621>
10. Vystavěl Stanislav: *Říkali mu Korea, o lidech a letadlech z letiště Žatec v období 1949 až 1994*, Svět křídél, Cheb 2005.
11. *Wikipedie, Otevřená encyklopedie*, <http://cs.wikipedia.org/>

- (a) 2. letka, 5. stíhací letecký pluk, 3. stíhací letecká divize, 15. stíhací letecký sbor
- (b) 4. letka, 1. stíhací letecký pluk, 3. stíhací letecká divize PVOS (\*)
- (c) 2. letka, 5. stíhací letecký pluk, 1. stíhací letecká divize, 10. letecká armáda
- (d) 1. letka, 5. stíhací letecký pluk, 3. stíhací letecká divize, 15. stíhací letecký sbor
- (e) 8. stíhací letecký pluk, 3. stíhací letecká divize
- (f) 3. letka, 1. stíhací letecký pluk

(\*) *4. letka měla zvláštní status, byla sice operačně podřízena veliteli 1. stíhacího leteckého pluku, ale v tabulkách mírových počtů byla vedena u 30. stíhacího-bombardovacího leteckého pluku jako 2. stíhací bombardovací letka, kde byli její příslušníci ustanoveni do funkcí a pluk měl na mateřském letišti Hradec Králové jen dvě letky. Důvodem byly závazky plynoucí z dohod uzavřených v rámci konference o bezpečnosti a spolupráci v Evropě, které se týkaly i ozbrojených sil včetně početních stavů bojových útvarů. A protože by tabulková 4. letka překročila ustanovení dohod, byl problém vyřešen takto.*

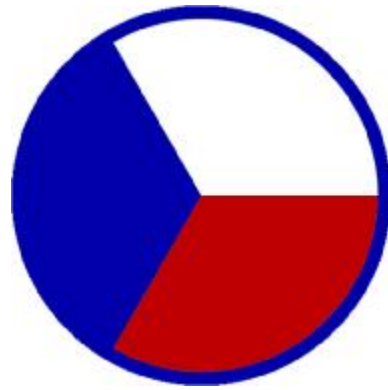
- (1) 53rd Fighter Bomber Squadron, 36nd Fighter Bomber Wing, *Fürstenfeldbruck, Německo*
- (2) 3. letecký pluk Rakouského letectva
- (3) 155° Gruppo, 6° Stormo, Aeronautica Militare Italiana
- (4) 2nd Armored Cavalry Regiment „Redcatchers“ / 2. lehký obrněný pluk
- (5) 5. gvardějskij istrebitelnyj aviacionnyj polk / 5. gardový stíhací letecký pluk "Berlínský", Jižní skupina vojsk Sovětské armády.
- (6) 2. pluk lotnictwa myśliwskiego / 2. stíhací letecký pluk, 3. korpus PVO Polského letectva

#### **Zkratky:**

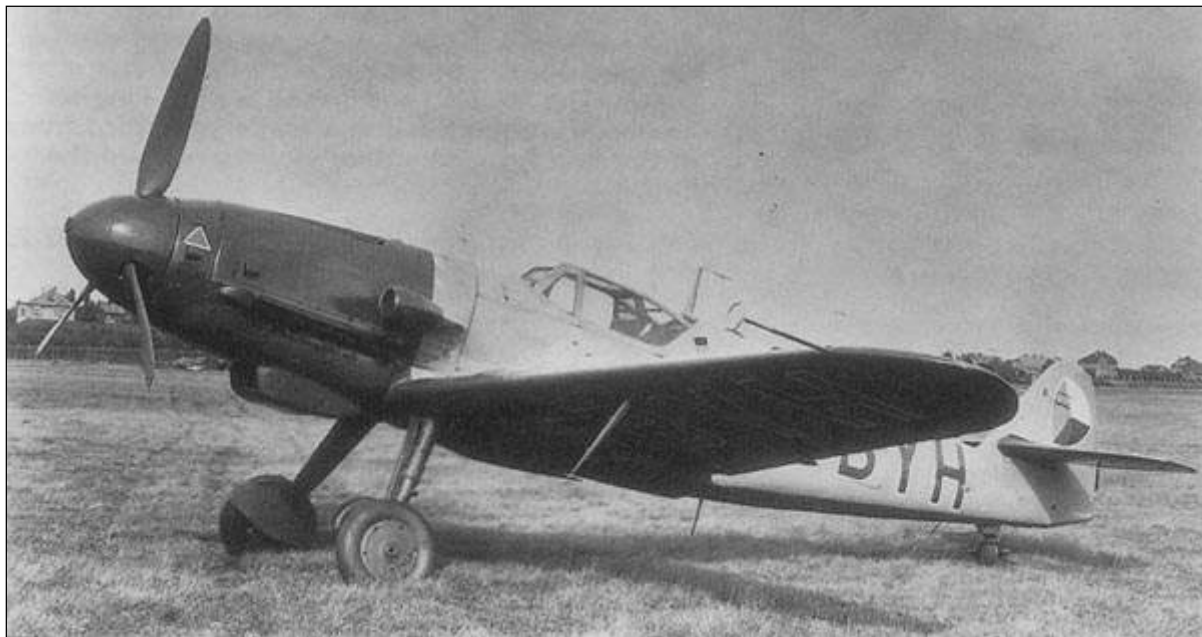
bilp	: bitevní letecký pluk
lp	: letecký pluk
sbolp	: stíhací-bombardovací letecký pluk
slp	: stíhací letecký pluk
vrp	: vrtulníkový pluk
ACR	: Armored Cavalry Regiment / <i>lehký obrněný pluk</i>
FBS	: Fighter Bomber Squadron / <i>stíhací-bombardovací squadrona</i>
GIAP	: gvardějskij istrebitelnyj aviacionnyj polk / <i>gardový stíhací letecký pluk</i>
Gruppo	: Skupina
IAD	: истребительная авиационная дивизия / <i>istrebitelnaja aviacionnaja divizia / stíhací letecká divize</i>
LH	: letecká hlídka
OZS	: operátor zbraňových systémů
PLM	: pluk lotnictwa myśliwskiego / <i>stíhací letecký pluk</i>
PT	: palubní technik
PV	: pilot-velitel
PVOS	: protivzdušná obrana státu
sPVOS	: sbor protivzdušné obrany státu
USA	: United States of America / <i>Spojené státy Americké</i>
USAF	: United States Air Force / <i>Americké vojenské letectvo</i>
USAFE	: United States Air Force in Europe / <i>Americké vojenské letectvo v Evropě</i>
USN	: United States Navy / <i>Americké vojenské námořnictvo</i>
VA	: Attack Squadron
VC	: Composite Squadron
VS	:
VVS	: Vojenno vozdušnyje sily / <i>Vojenské letectvo Sovětského svazu</i>
WL	: Wojska Lotnicze / <i>Polské vojenské letectvo</i>
ZUA	: Zakład Usług Agrolotniczych



pilotní odznak



letecký výsostný znak



Avia S.99 (Messerschmitt Bf 109G), letectvo Sboru národní bezpečnosti.



Známá fotografie por. Jaroslava Šrámka a mechanika staršího J. Bači při malování hvězdičky po sestřelu F-84E.



František Hanovec



por. Jaroslav Šrámek



npor. Zdeněk Voleman



Emil Ptáček



Republic F-84 Thunderjet byl častým návštěvníkem československého vzdušného prostoru. Na snímku je stroj F-84E velitele 36. TFW col. R. L. Scotta. Přibližně v tomto zbarvení byl i letoun řízený 1st/Lt W. G. A. Brownem, který byl 10. 3. 1953 sestřelen por. Šrámkem od 5. stíhacího leteckého pluku.



Skupina letounů Douglas AD-4NL Skyraider náležející jednotce VC-35, 1951. S letounem tohoto typu se 12. března 1954 utkal por. Zdeněk Voleman v oblasti Tachova.





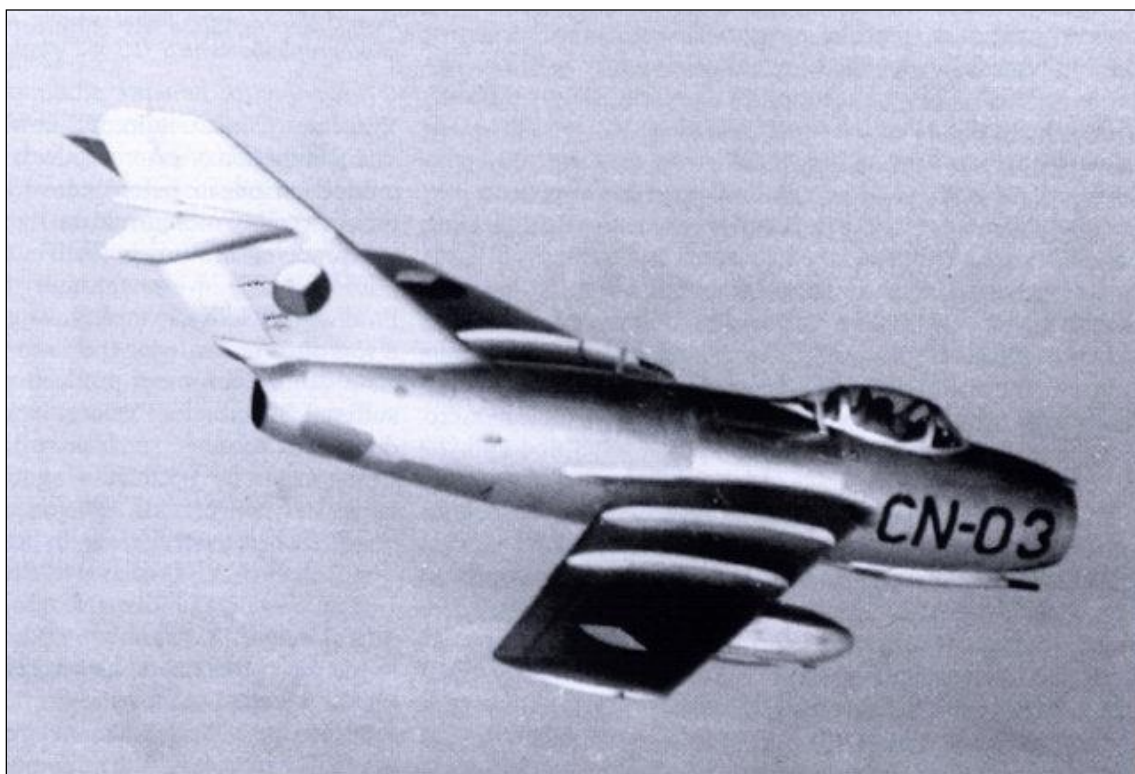
Řada letounů Douglas AD-4N a AD-4NL Skyraider náležející jednotce VC-35, NAS North Island, 1951/52.



USS Randolph (CVA-15), 6. námořní flotila, středozemní moře. Z paluby této letadlové lodě vzlétla dvojice letounů Skyraider (AD-4 od letky VA-145 a AD-4N od letky VC-35) k simulovanému cvičnému útoku na letiště v SRN. Zřejmě navigační chybou se dostaly hluboko do československého vzdušného prostoru, kde se střetly s hotovostním MiGem-15 por. Zdeňka Volemana.



Řada letounů MiG-15 československého vojenského letectva.



Letoun S-103 (licenčně vyráběný Mikojan-Gurjevič MiG-15) velitele roje 9. slp, 1954-1955.





Letouny Mikojan-Gujjevič MiG-15bisSB, 30. sbolp.



Letouny Mikojan-Gujjevič MiG-15bisSB, 30. sbolp.



Letouny Mikojan-Gujjevič MiG-15bis.



Josef Janovský



Zdeněk Soryč



Jan Jančík

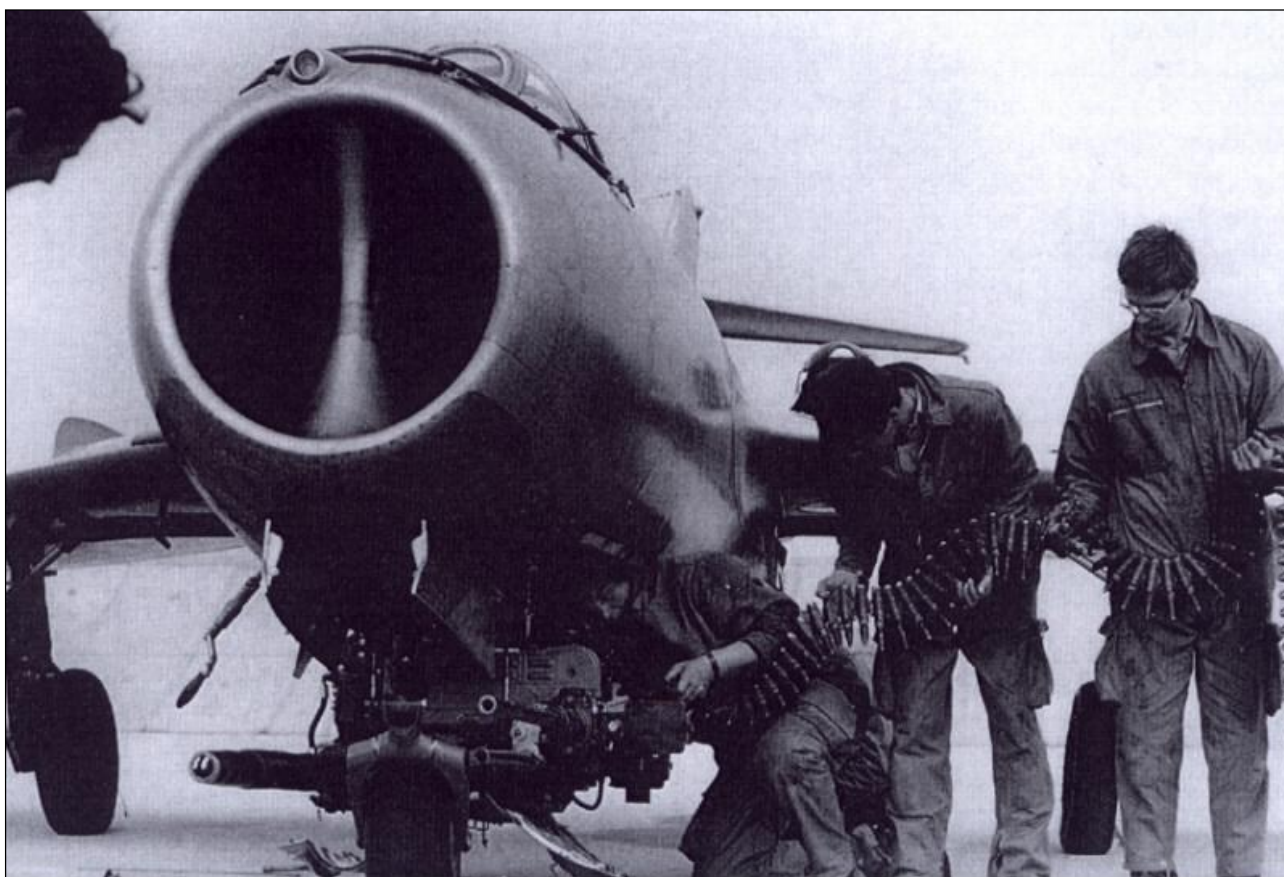




Avia / Letov C-2 (Arado Ar 96). Tento typ letounu se úspěšně zapojil do boje proti propagandistickým balónům vypouštěným nad naše území v polovině padesátých let.



Stíhací letoun Avia S-199, známý spíše pod přezdívkou „mezek“. Tento typ letounu se úspěšně zapojil do boje proti propagandistickým balónům vypouštěným nad naše území v polovině padesátých let.



Přebíjení zbraní MiGu-15bis 4. letky 1. stíhacího leteckého pluku.



MiG-19PM č. 1044 s dvojicí přidavných nádrží po 760 l (fotografie pochází pravděpodobně z doby jeho služby u 5. slp v Plzni-Líních v 2. pol. šedesátých let). Letoun stejné verze pilotoval 16. 4. 1964 příslušník 1. slp z Českých Budějovic mjr. Miroslav Valášek.

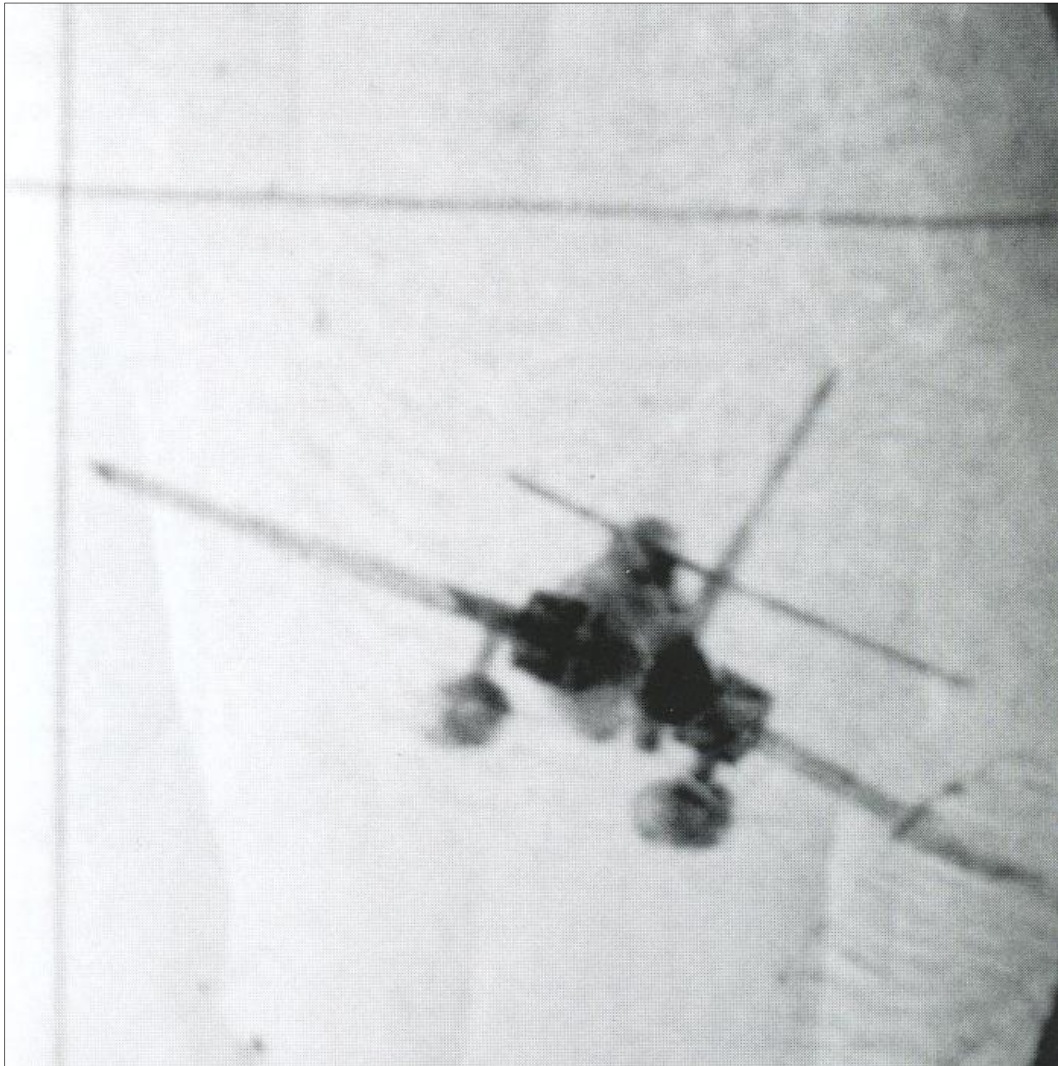




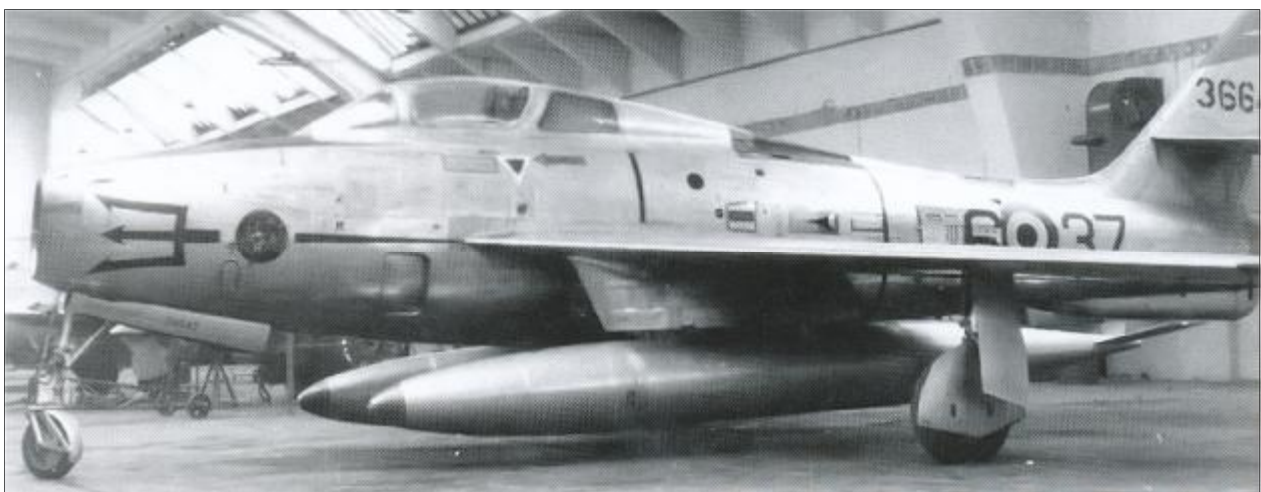
Mikojan-Gurjevič MiG-19S, 5. stíhací letecký pluk.



Jaroslav Bureš (vlevo) a Josef Faix. Oba piloti se úspěšně podíleli na zachycení italského stíhacího letounu F-84F Thunderstreak.



F-84F Ernesta de Mayo v záběru fotokulometu



Zadržný letoun F-84F Thunderstreak por. Ernesta de Mayo, letiště Hradec Králové.





MiG-17PF od 4. letky 11. slp přistává v Žatci, konec šedesátých let.



Nádherný žánrový snímek „patnáctky“ na pojezdové ploše v podvečer levného dne.



Josef Falta



Josef Faix



Jaroslav Novák

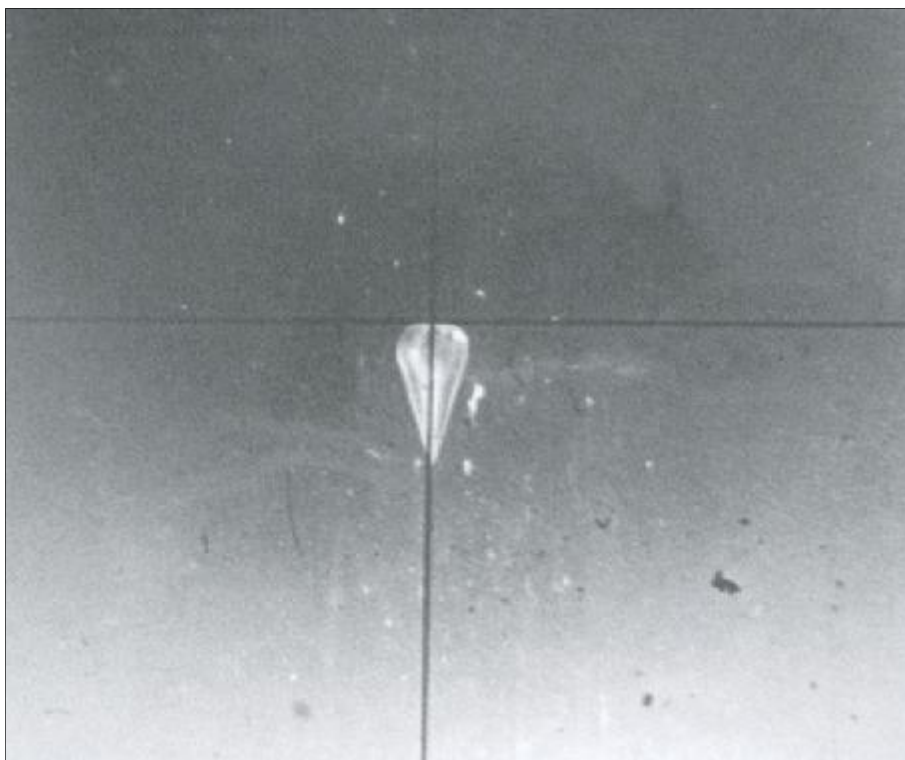


Jan Foks

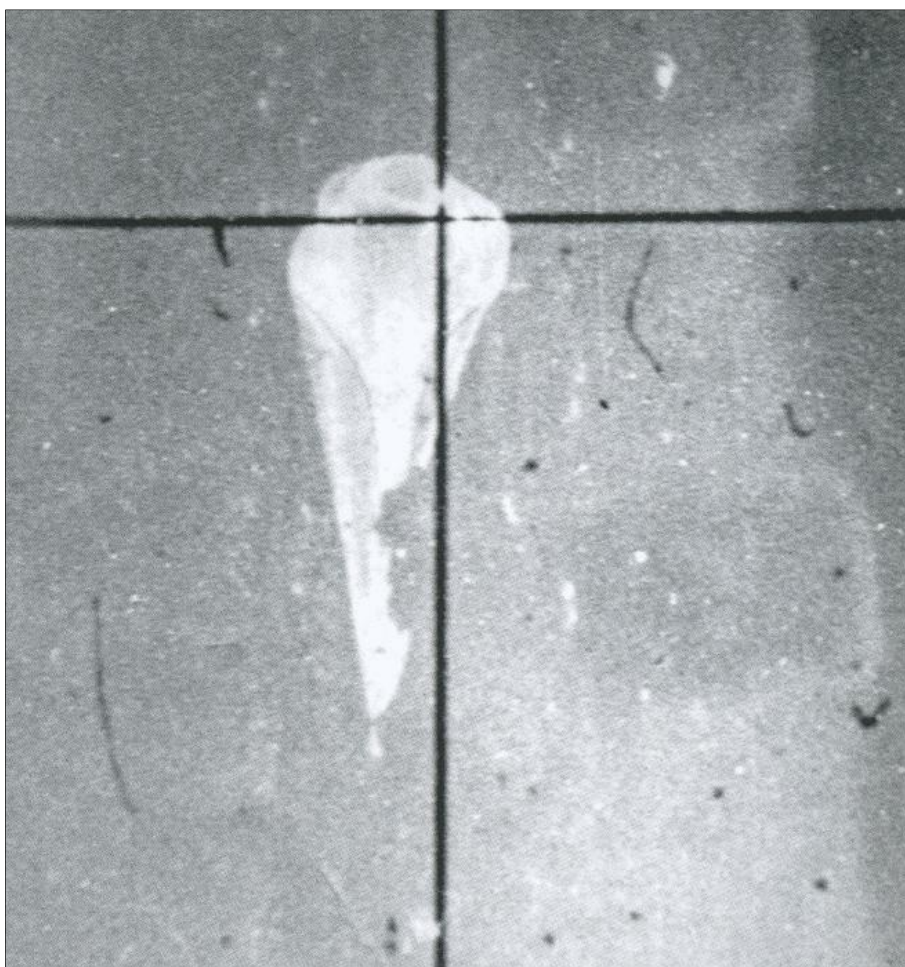


Ferdinand Ivan





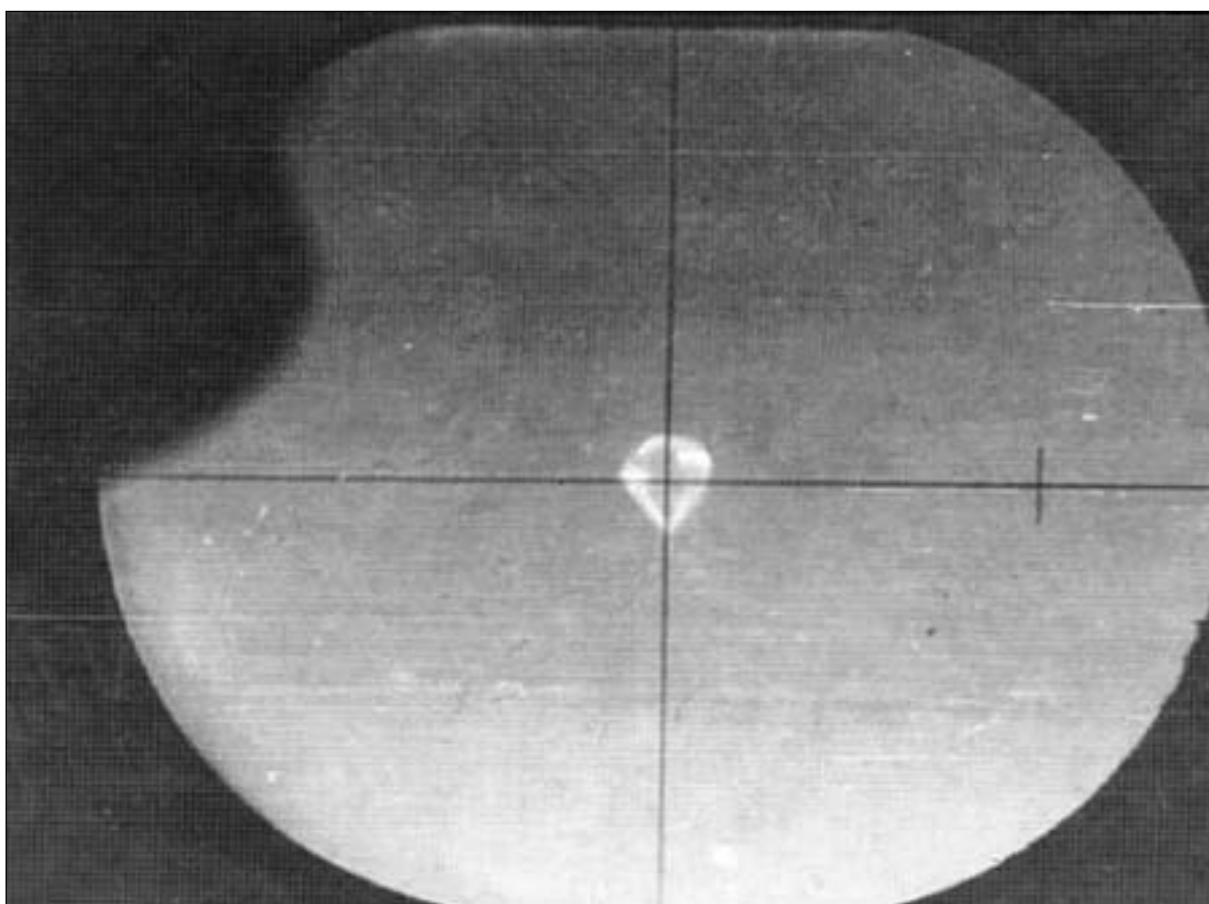
Balón v záběru fotokulometu MiGu-17 Jaroslava Nováka.



Záběr z fotokulometu letounu pilotovaného J. Novákem zachycuje zásah balonu v jeho spodní části.

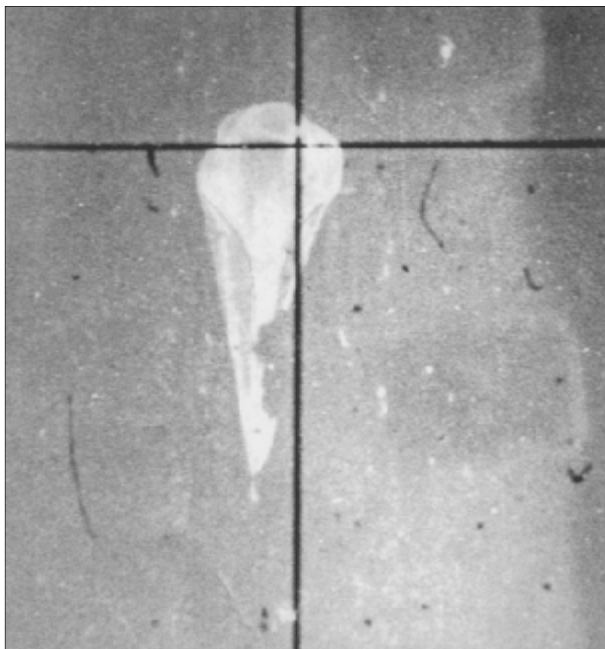


Kpt. Jaroslav Novák, pilot známý svými sestřely balónů, v hotovostním MiGu-17.

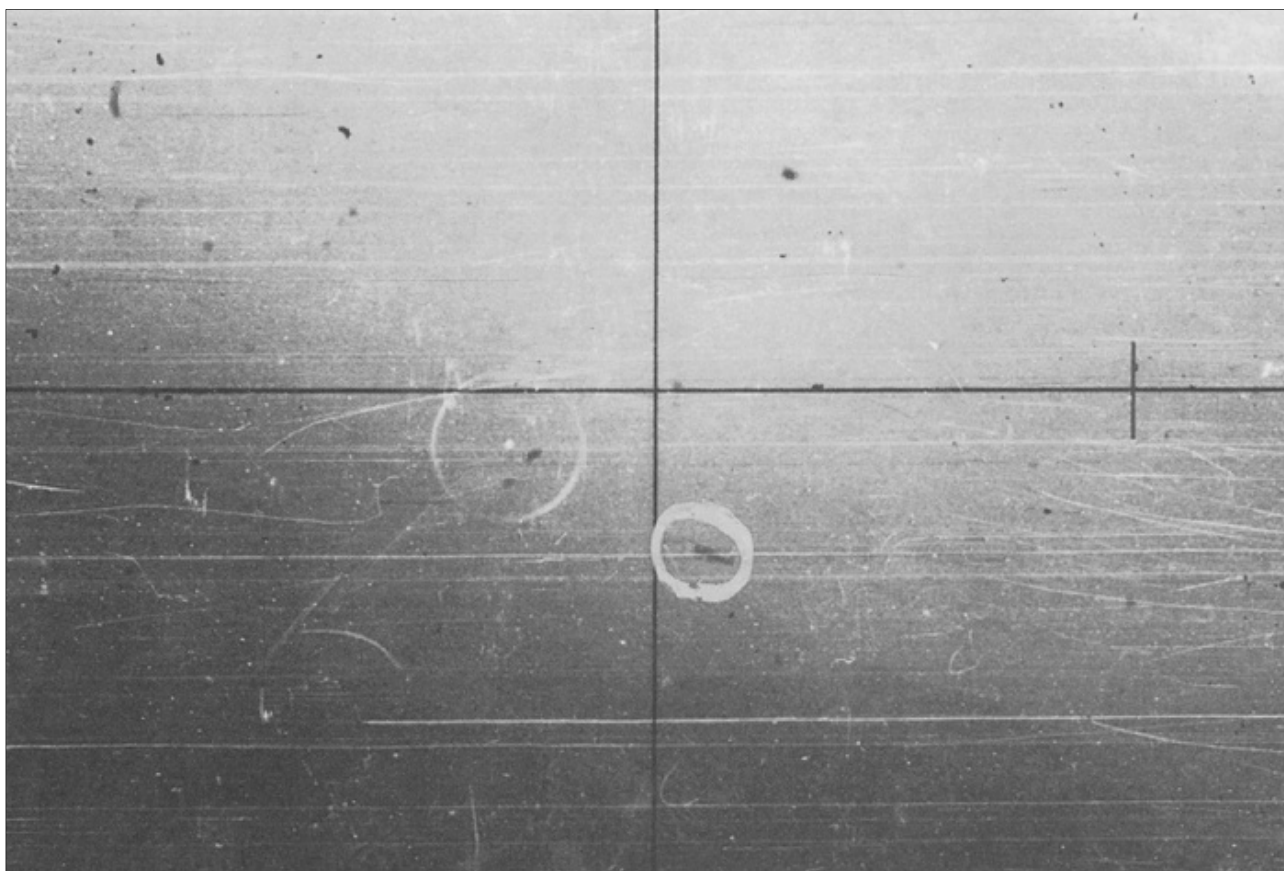


Střelba na balón. Snímek z fotokulometu npor. Irlachera.

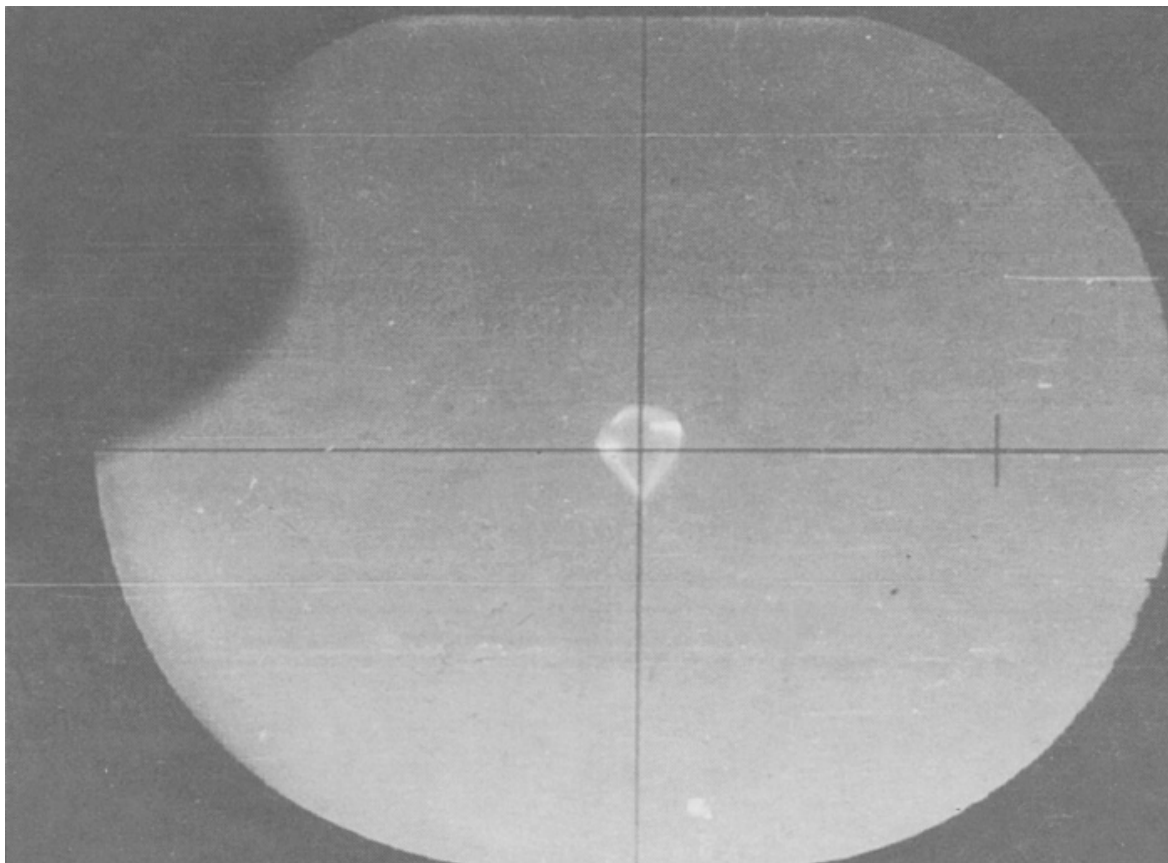




Snímky z fotokulometu potvrzují zásah jednoho z balónů, jež k nám v časech studené války přilétaly ze západu a ohrožovaly bezpečnost vzdušného prostoru.



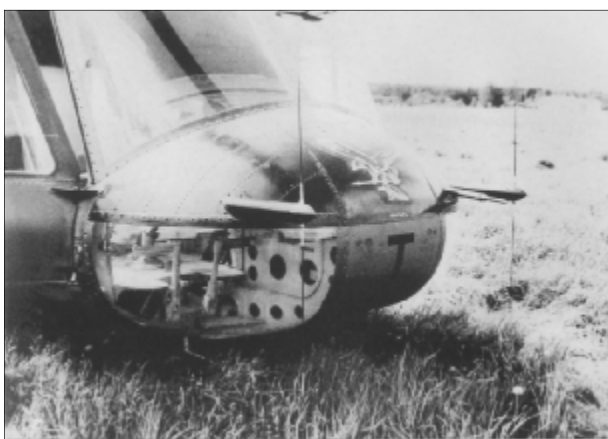
Zásah proti narušiteli v roce 1963. Snímek z fotokulometu por. Jana Fokse.



npor. Irlacher – střelba na balón, snímek z fotokulometu.



Do sestřelování balonu WS-119L se aktivně zapojili českoslovensští stíhači. Mezi úspěšné atřil npor. Jaroslav Novák z 1. stíhacího leteckého pluku, který jich v lednu a únoru 1956 s letounem S-104 nad Slovenskem zničil pět.



Rakouský vrtulník AB-204B po přistání poblíž Dvůrů nad Lužnicí 23. května 1978.



Datum	Typ letounu	Číslové označení	Druh (druh letounu, číslo letounu, výška letu)	Podrobnosti podrobnosti místní a horní části letounu (druh letounu)	Převáženo:																				
					Nalézté buďin																				
					z toho																				
					den				noč				počet přistání v akce v akce		v měsících		jako instruktor		počet letů v instruktoru		počet přistání počet letů instruktoru		Poznámka a podpis vězeň		
					NPP		ZPP		NPP		ZPP														
					hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	
DUBEN 1976					234	440	445	453	00	300	25	14	30	26	20	91	00	75	30			646	571		
2.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	105	105																		
2.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	40	40							60											
3.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	50	50																		
3.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	55	55																		
8.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	35		35																	
8.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	40	10	30																	
8.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	55	10	45																	
9.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	40	10	30																	
10.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	80	50																		
10.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	120	100																		
11.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	100	100																		
14.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	30	30																		
20.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	40	10	30																	
20.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	40	10	30																	
21.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	40	10	30																	
21.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	40	10	30																	
21.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	40	10	30																	
21.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	105	105																		

Záznam v zápisníku letů Václava Havnera o indidentu z 10. dubna 1976.

Datum	Typ letounu	Číslové označení	Druh (druh letounu, číslo letounu, výška letu)	Podrobnosti podrobnosti místní a horní části letounu (druh letounu)	Převáženo:																				
					Nalézté buďin																				
					z toho																				
					den				noč				počet přistání v akce v akce		v měsících		jako instruktor		počet letů v instruktoru		počet přistání počet letů instruktoru		Poznámka a podpis vězeň		
					NPP		ZPP		NPP		ZPP														
					hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	hod	in	
ČERVENEC 1982					308	203	20	156	15	293	40	123	45	57	30	132	55	115	20	3	50	846	856		
3.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	135	135																		
3.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	130	130																		
3.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	100	100																		
9.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	120	120																		
9.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	130	130																		
12.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	125	105			25	15			25											
13.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	130	130																		
15.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	105	105																		
15.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	30	30																		
15.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	125	125																		
15.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	130	130																		
16.	Mg-15	APL VOJTEK	let z OH	20	1	120	120			25	15			25											
31.7.					11	140	140			25	15			25											

Záznam v zápisníku letů Václava Havnera o indidentu z 9. července 1982.





Rakouský letoun Piper Saratoga, D-ENRG, stojící na ploše vojenského letiště v Českých Budějovicích.

Číslo	Typ letadla	Číslo letky	Čidlo (kde odletěl, název úkolu, výška letu)	Funkční stav (následující stavky, opozice a případně jiné údaje dle potřeby)	Měsíční hodiny												Průměrná a podíl letů							
					září		říjen		podle předpisů zakrytí kabiny		v mrazích		jako instruktor		Přes let v zahraničí	Přes let v zahraničí podle pravidel ostatních států		Hodiny letu						
celkem		den		noc		podle předpisů zakrytí kabiny		v mrazích		jako instruktor		Přes let v zahraničí	Přes let v zahraničí podle pravidel ostatních států	Hodiny letu										
hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.				hod.	min.	hod.	min.						
SEPEN, KGBE					2062	2045	40	1520	25	293	40	123	50	57	45	132	55	115	25	3	50	845	852	
11.	Mig-15		040 UFF let z BH	420 430	3	1400	8																	
11.	Mig-15		let z BH	410	6	2000	10																	
11.	Mig-15		0215 Let po vyhledání let z BH	405 405	6/8	2000 1200	10		10	20		05												
4.	Mig-15		let z BH	45,10	8/8	2500	10																	
4.	Mig-15		let z BH	405	5/8	2300	10																	
8.	Mig-15		let z BH	410	3/8	2000	20																	
18.	Mig-15		— —	410	1	—	20																	
18.	Mig-15		0231 TPV ulet H let z BH	410	—	—	—																	
22.	Mig-15		0225 Let po vyhledání	420	8/8	2000 2000	15																	
22.	Mig-15		NARUŠITEL (aper 0-0005)	410	4/8	2000	15																	
25.	Mig-15		0237 Fotarek/ho na PC let z BH	410	7/8	2000	10																	
30.	Mig-15		let z BH	410	1/8	2000	10																	
<div style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> <p>Průhled letů: 11. srpna</p> <p>na místě: 10-1114</p> <p>podpis výkon: [Podpis]</p> <p>veš: [Podpis]</p> </div>																								
31.8.																								
Přehled letů					2070	2062	20	1535	10	294	25	124	40	58	45	132	55	115	20	3	50	845	852	

Záznam v zápisníku letů Václava Havnera o indidentu z 22. srpna 1982.

Datum	Typ letadla	Číslo letadla	Cestovní údaje (jméno cestující, název ústředí, výška letu)	Převzatí letadla (množství letů, spotřeba a další údaje)	Náletová kniha												Poznámky a podpis																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
					a) lety				b) podle přístupu v ústředí				c) ostatní																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
					NPP		ZFP		NPP		ZFP		ostatní		ostatní		ostatní																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
					hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
ZÁŘÍ 1982					Průběh:																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
1. 9.	UT	Mig-15	mi FALTA	a 72 Prácheň	4:30	78	2200	8																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
1. 9.	UT	Mig-15	mi FALTA	av 212 Prácheň	4:50	-	-	-																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
1. 9.	Mig-15			av 215 let po ústředí	4:30	-	-	-																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
5. 9.	Mig-15			let z BH	4:10	-	-	15																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
8. 9.	Mig-15			- - -	4:10	48	2200	10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
8. 9.	UT	Mig-15	mi BOMBERA	av 21 Prácheň	4:50	38	2000	10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
8. 9.	Mig-15			av 205 TP	4:50	-	-	-																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
5. 9.	Mig-15			let z BH	4:10	-	-	10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
5. 9.	Mig-15			NARUŠITEL (cena 1. úroveň)	4:10	-	-	15																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
11. 9.	Mig-15			let z BH	4:15	-	-	10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
14. 9.	Mig-15			av 21 let z BH	4:15	48	2200	10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
20. 9.	Mig-15			av 31 let z BH	4:20	-	-	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
20. 9.	Mig-15			let z BH	4:20	-	-	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
4. 9.	Mig-15			av 215 let po ústředí	4:30	-	-	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
<table border="1"> <tr> <td>Přehled letů</td> <td>činnost</td> <td>Mig-15</td> </tr> <tr> <td>za měno</td> <td>ZÁŘÍ 1982</td> <td>UT Mig-15</td> </tr> <tr> <td>jednotka</td> <td>vi 854</td> <td></td> </tr> <tr> <td>podpis výst. letce</td> <td colspan="2"><i>Bruno Mauera</i></td> </tr> <tr> <td>validní</td> <td colspan="2">do 30. září 1982</td> </tr> </table>					Přehled letů	činnost	Mig-15	za měno	ZÁŘÍ 1982	UT Mig-15	jednotka	vi 854		podpis výst. letce	<i>Bruno Mauera</i>		validní	do 30. září 1982																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Přehled letů	činnost	Mig-15																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
za měno	ZÁŘÍ 1982	UT Mig-15																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
jednotka	vi 854																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
podpis výst. letce	<i>Bruno Mauera</i>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
validní	do 30. září 1982																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
30. 9.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
					<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">a) lety</th> <th colspan="4">b) podle přístupu v ústředí</th> <th colspan="4">c) ostatní</th> </tr> <tr> <th colspan="2">NPP</th> <th colspan="2">ZFP</th> <th colspan="2">NPP</th> <th colspan="2">ZFP</th> <th colspan="2">ostatní</th> <th colspan="2">ostatní</th> <th colspan="2">ostatní</th> </tr> <tr> <th>hod.</th> <th>min.</th> <th>hod.</th> <th>min.</th> <th>hod.</th> <th>min.</th> <th>hod.</th> <th>min.</th> <th>hod.</th> <th>min.</th> <th>hod.</th> <th>min.</th> <th>hod.</th> <th>min.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3072</td> <td>2042</td> <td>40</td> <td>1535</td> <td>40</td> <td>294</td> <td>05</td> <td>174</td> <td>40</td> <td>58</td> <td>05</td> <td>132</td> <td>55</td> <td>115</td> <td>40</td> <td>3</td> <td>50</td> <td>845</td> <td>859</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>35</td> <td>10</td> <td>25</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>35</td> <td>10</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>30</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>10</td> <td>20</td> <td>30</td> <td>10</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>30</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>10</td> <td>20</td> <td></td> <td>20</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>30</td> <td>1</td> <td>30</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>05</td> <td>1</td> <td>05</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>35</td> <td></td> <td>35</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>35</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>35</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>35</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>35</td> <td>1</td> <td>35</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>15</td> <td>1</td> <td>15</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>30</td> <td>1</td> <td>30</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>30</td> <td></td> <td>1</td> <td>30</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>30</td> <td></td> <td>1</td> <td>30</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>20</td> <td>10</td> <td>15</td> <td>30</td> <td>25</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>45</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>45</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>13</td> <td>05</td> <td>8</td> <td>35</td> <td>1</td> <td>45</td> <td>1</td> <td>15</td> <td>1</td> <td>30</td> <td></td> <td></td> <td>20</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>1</td> <td>40</td> <td>45</td> <td>25</td> <td>10</td> <td>20</td> <td>1</td> <td>40</td> <td>10</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>14</td> <td>45</td> <td>9</td> <td>20</td> <td>2</td> <td>10</td> <td>1</td> <td>25</td> <td>1</td> <td>50</td> <td>1</td> <td>40</td> <td>30</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3088</td> <td>2076</td> <td>45</td> <td>1541</td> <td>30</td> <td>296</td> <td>15</td> <td>176</td> <td>05</td> <td>59</td> <td>58</td> <td>134</td> <td>35</td> <td>116</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>50</td> <td>845</td> <td>866</td> </tr> </tbody> </table>												a) lety				b) podle přístupu v ústředí				c) ostatní				NPP		ZFP		NPP		ZFP		ostatní		ostatní		ostatní		hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	3072	2042	40	1535	40	294	05	174	40	58	05	132	55	115	40	3	50	845	859	1	35	10	25					35	10								1	5	1	30					10	20	30	10								1	5	1	30	1				10	20		20								1	5	1	1	30	1	30													1	5	1	1	05	1	05													1	5	1	35		35					35									1	5	1	35					35											1	5	1	1	35	1	35													1	5	1	1	15	1	15													1	5	1	1	30	1	30													1	5	1	1	30		1	30												1	5	1	1	30		1	30												1	5	1	1	20	10	15	30	25											1	5	1	1	45				45											2	1	11	13	05	8	35	1	45	1	15	1	30			20				4		3	1	40	45	25	10	20	1	40	10								3		14	14	45	9	20	2	10	1	25	1	50	1	40	30				2		3088	2076	45	1541	30	296	15	176	05	59	58	134	35	116	10	3	50	845	866
a) lety				b) podle přístupu v ústředí				c) ostatní																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
NPP		ZFP		NPP		ZFP		ostatní		ostatní		ostatní																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.	hod.	min.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
3072	2042	40	1535	40	294	05	174	40	58	05	132	55	115	40	3	50	845	859																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	35	10	25					35	10								1	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	30					10	20	30	10								1	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	30	1				10	20		20								1	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	1	30	1	30													1	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	1	05	1	05													1	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	35		35					35									1	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	35					35											1	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	1	35	1	35													1	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	1	15	1	15													1	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	1	30	1	30													1	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	1	30		1	30												1	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	1	30		1	30												1	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	1	20	10	15	30	25											1	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
1	1	45				45											2	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
11	13	05	8	35	1	45	1	15	1	30			20				4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
3	1	40	45	25	10	20	1	40	10								3																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
14	14	45	9	20	2	10	1	25	1	50	1	40	30				2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
3088	2076	45	1541	30	296	15	176	05	59	58	134	35	116	10	3	50	845	866																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															

Záznam v zápisníku letů Václava Havnera o indidentu z 5. září 1982.



Letoun Bruno Mauera, letiště Planá 28. 2. 1989.





Zdeněk Bombarda



Petr Jůdl



Jiří Biskup



Jaroslav Němec



Václav Paleček



Václav Havner



Bohuslav Hanuš



Josef Kubela



Karfel Orság



MiG-21F-13, č. 0002 - zařazen k československému letectvu 7. listopadu 1963. Letoun sloužil po celou dobu u 11. slp v Žatci až do roku 1973, kdy byl prodán do Sýrie.



Velice zajímavá fotografie, která zachycuje vrtulník AH-1S 4. letky, 2. vrtulníkové brigády „Red Catchers“ během hlídky podél západní hranice. Objekt, který se nachází vlevo nahoře, je strážní a pozorovací věž Dyleň na našem území. Snímek je taktéž, jako předchozí, z roku 1988.



Přepadové letouny MiG-21PFM čs. vojenského letectva.



Vrtulník Mil Mi-2. Tento typ vrtulníku se i s velitelem Pohraniční stráže genpor. Františkem Šádkem se stal aktérem úspěšného zásahu hotovostního stroje 1. slp v pondělí 3. června 1974.





Kpt. Navrátil (vlevo) u vyzbrojeného hotovostního L-29 č. 3244 od 8. stíhacího leteckého pluku. Letoun do roku 1972 létal v Žatci u 3. velitelské letky, jejíž znak ještě nese na přídí.



Václav Presl



L-29 Delfin. Tyto původně cvičné stroje byly do hotovostního systému zařazeny kvůli vzrůstajícímu počtu narušení našeho vzdušného prostoru malými sportovními letouny z Německa a Rakouska. S takto malými a hlavně pomalými cíli si piloti Migů-21 nedokázali většinou poradit, takže přišla na řadu improvizace. Delfini byli vybaveni dvojicí podvěšených kontejnerů s německými trofejními kulomety MG-17, případně dvěma raketnicemi po čtyřech neřízených raketách ráže 57 mm. S tímto „arzenálem“ měli piloti strašit všechny troufalé sportovní „fligry“ od našich sousedů.





Letoun Alerio L-29 Delfín, č. 2845, nadporučíka Václava Presla, 1. stíhací letecký pluk.



Poškození na Delfínu, pilotovaném Václavem Preslem, způsobené srážkou s rakouským sportovním letounem Scheibe SF-25B Falke 2. září 1973.





Trosky rakouského motorového větroně typu JOB-15-150.



Trosky rakouského sportovního letounu Scheibe SF-25B Falke.



Pavel Hronek



Zdeněk Ouda



Václav Weinpold





Letov L-39ZA Albatros, č. 2436. Přesně tento letoun sloužil v polovině osmdesátých let jako hotovostní stroj u 5. stíhacího pluku a má na kontě několik úspěšných zásahů proti narušitelům našeho vzdušného prostoru.





Mi-24D č. 0216 sloužila od roku 1982 u 51. vrp v Prostějově. Na obrázku je již v hnědo-zelené kamufláži, kterou dostávaly stroje na opravách v Maďarsku na přelomu 80. a 90. tých let. Vrtulník nese 4 raketometry UB-16, které však nyní slouží jako nosiče dýmovnic při předvádění (stejně vybaven je i Mi-24V č. 0709 na předchozí fotografii). Tento stroj sloužil v PVOS na plochách Moravské Budějovice, Božice a Malacky.



Letoun Antonov An-2P polského vojenského letectva. Letoun tohoto typu se stal obětí přesné střelby hotovostního stroje československého letectva 16. července 1975.



Motorový větroň Scheibe SF-25 C Falke, imatrikulace OE-9075, který byl 13. září 1975 hotovostním strojem L-29 od 1. stíhacího leteckého pluku donucen k přistání 2 km Z od Suchdola.



Letoun Robin DR-253 Régent, imatrikulace D-EMXD, byl 30. října 1977 donucen k přistání trojicí hotovostních stíhačů 1. slp na letišti Tchořovice.





Stíhací MiG-23ML náležející 1. letce 1. slp. Letoun je vyzbrojen řízenými střelami R-23T a R-60.



Nejčastější konfigurace výbroje MiGů-23ML. Celkem 3 infra řízené střely (2x R-60, 1x R-23T) + na levém odpalovacímzařízení, které zrovna není vidět 1x radiolokační R-23R + podtrupová přídavná nádrž 800 l.

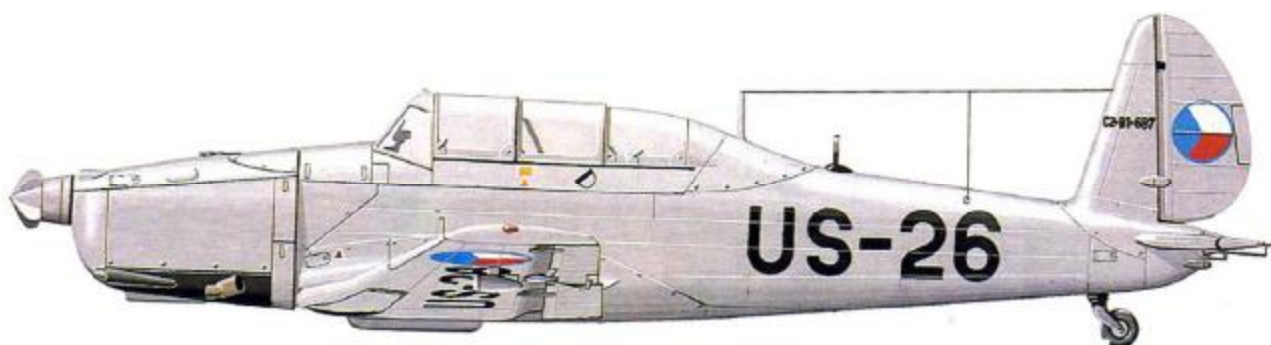




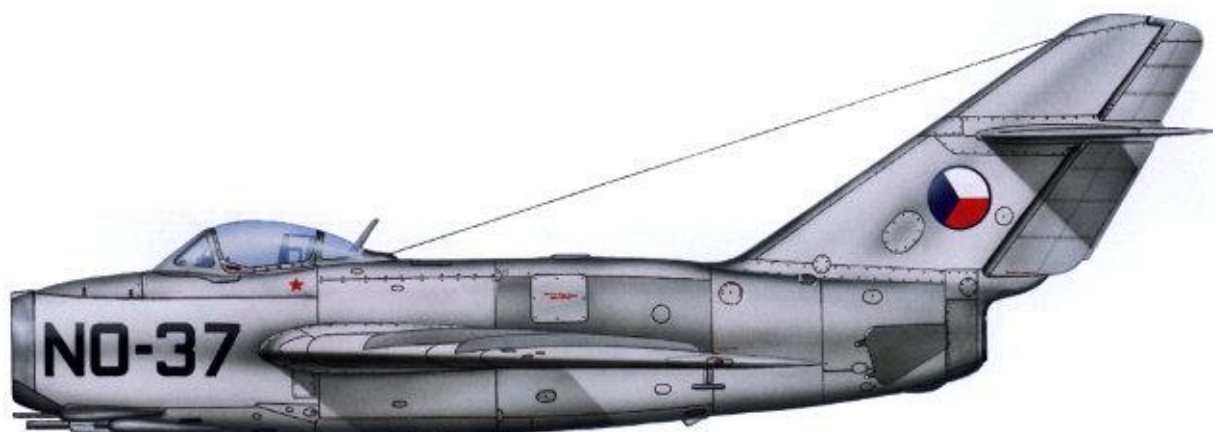
Avia S.99 (Messerschmitt Bf 109G), letectvo Sboru národní bezpečnosti.



Avia S-199 Československého vojenského letectva. Tento typ letounu se úspěšně zapojil do boje proti propagandistickým balónům vypouštěným nad naše území v polovině padesátých let.



Avia C-2 (Arado Ar 96) Československého vojenského letectva. Tento typ letounu se úspěšně zapojil do boje proti propagandistickým balónům vypouštěným nad naše území v polovině padesátých let.



Letoun S-102 NO-37 2. letky 5. leteckého pluku, na němž 10. března 1953 zaznamenal por. Jaroslav Šrámek sestřel narušitele. Hvězdička pod kabinou je zřejmě namalována pouze křídou nebo pastelkou.



S-103 (OL-16), 1. letka 15. stíhacího leteckého pluku, 5. stíhací letecká divize, letiště Žatec, rok 1955. Zobrazený stroj byl osobním letounem Jana Mazálka, který 29. srpna 1955 při hotovostním vzletu sestřelil nepřátelský špionážní balon v prostoru Kladna.



Licenční S-104 (MiG-17PF) npor. Jaroslava Nováka, na němž létal v roce 1956 u 1. letky 11. stíhacího leteckého pluku v Žatci. Technikem letounu byl Josef Pácha.



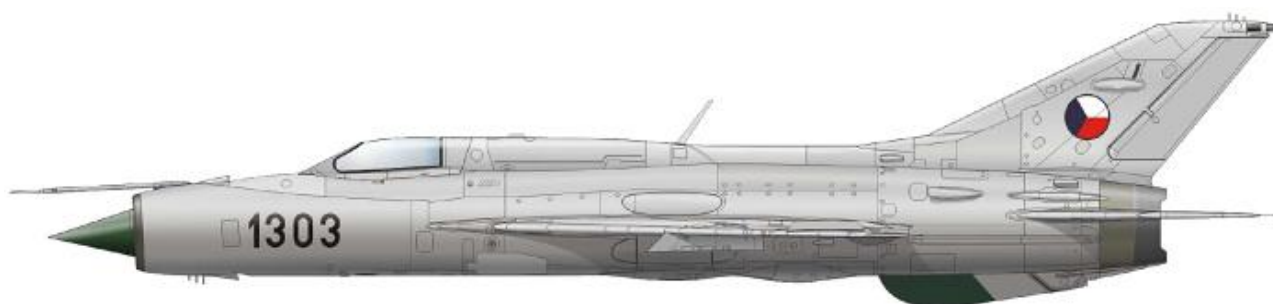
S-104 (IW-13), 1. letka 1. stíhacího leteckého pluku, 1. stíhací letecké divize, letiště České Budějovice, rok 1957. Stroj pravděpodobně s označením IW-13 byl v roce 1956 operačně nasazen do ničení špionážních balonů WS-119L. Dva zaznamenané sestřely symbolizovaly hvězdičky na předavné nádrži.



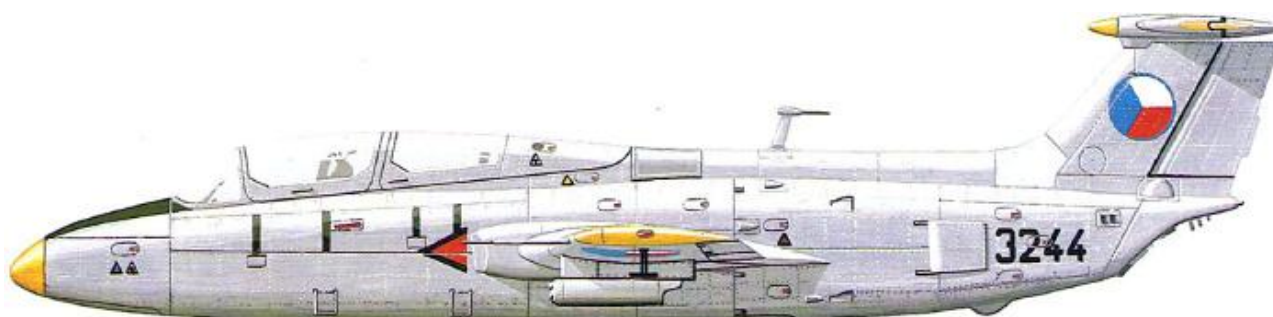
Mikojan-Gurjevič MiG-19 páté série čs. výroby v. č. 150515, 3. stíhací letecký pluk, Brno-Tuřany.



Mikojan-Gurjevič MiG-19P sovětské výroby v. č. 620812 létal v období 1958-1960 u 1. letky (od 1. 10. 1958 3. letka) 11. stíhacího leteckého pluku v Žatci. 17. 9. 1960 byl zničen při katastrofě, zahynul kpt. Jaroslav Bureš.



Mikojan-Gurjevič MiG-21PF, 1303, 11. slp, 3. letka, Žatec, 1968. Letouny tohoto typu si u 11. stíhacího leteckého pluku připsaly během sedmdesátých let několik úspěšných zásahů proti narušiteli.



S nestandardními žlutými doplňky působil do roku 1978 z letiště Kuchhyňa L-29 v. č. 993244 patřící 8. leteckému pluku PVOS. Na tomto letounu sestřelil 16. července 1975 V. Navrátil polský letoun An-2, který se snažil uletět do Rakouska.



Aero L-29 v. č. 993246, náležející 3. letce 1. slp, Planá u Českých Budějovic, 1969-1970.





Aero L-39ZA Albatros Československého vojenského letectva. Tento typ letounu nahradil vysloužilé MiGy-15bis a L-29 Delfín v roli záchytného stíhače proti pomalu letícím cílům.



Mikojan-Gurjevič MiG-23ML československého letectva. Několik těchto letounů si v osmdesátých letech připsalo úspěšné zásahy proti narušitelům československého vzdušného prostoru.



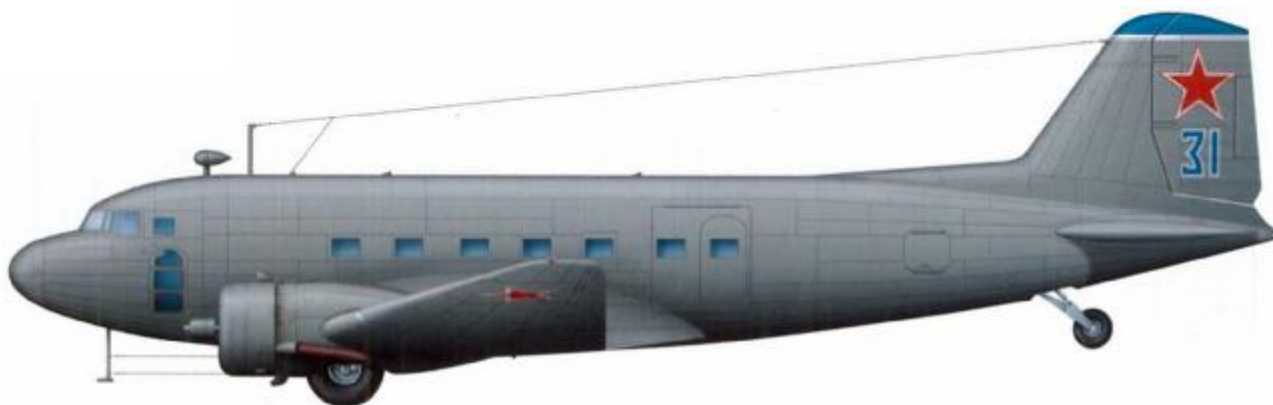
Mil Mi-24D Hind-D, Československé vojenské letectvo.



Republic F-84E-5-RE Thunderjet ze stavu 22. FBS, 36. FBW, letiště Furstenfeldbruck, Německo. Letouny stejného typu od stejného wingu, ale 53. FBS se utkaly 10. března 1953 nedaleko Merklína s Československým přepadovým stíhačem MiG-15bis, NO-37, pilotovaného ...



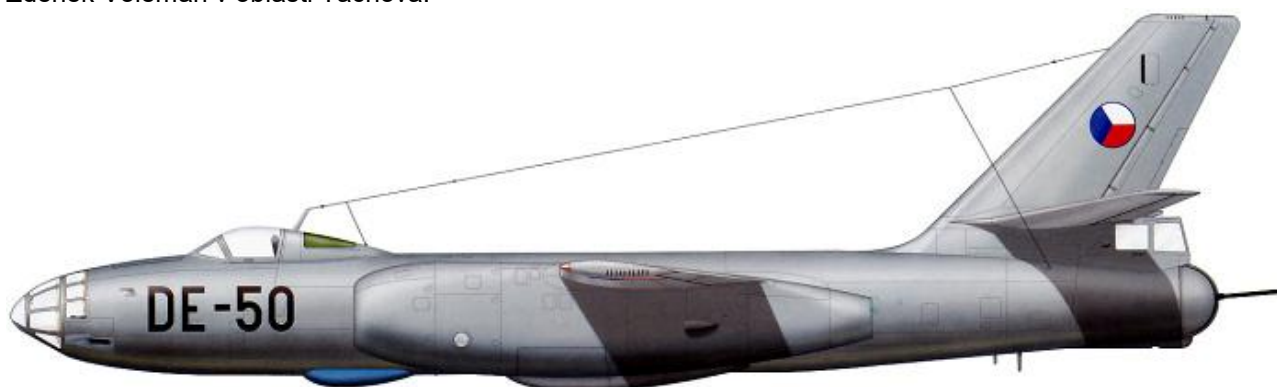
Republic F-84F-61-RE, v. č. 53-6642, kódové značení 6037, pilot podporučík Ernesto de Mayo, ...



Dopravní letoun Lisunov Li-2 byla sovětská verze amerického letounu Douglas DC-3. Českoslovenští hotovostní stíhači byli několikrát vysláni i proti tomuto naručšiteli režimu letu.



Douglas AD-4N náležející jednotce VMC-1. Zřejmě s tímto typem letounu se 12. března 1954 utkal por. Zdeněk Voleman v oblasti Tachova.

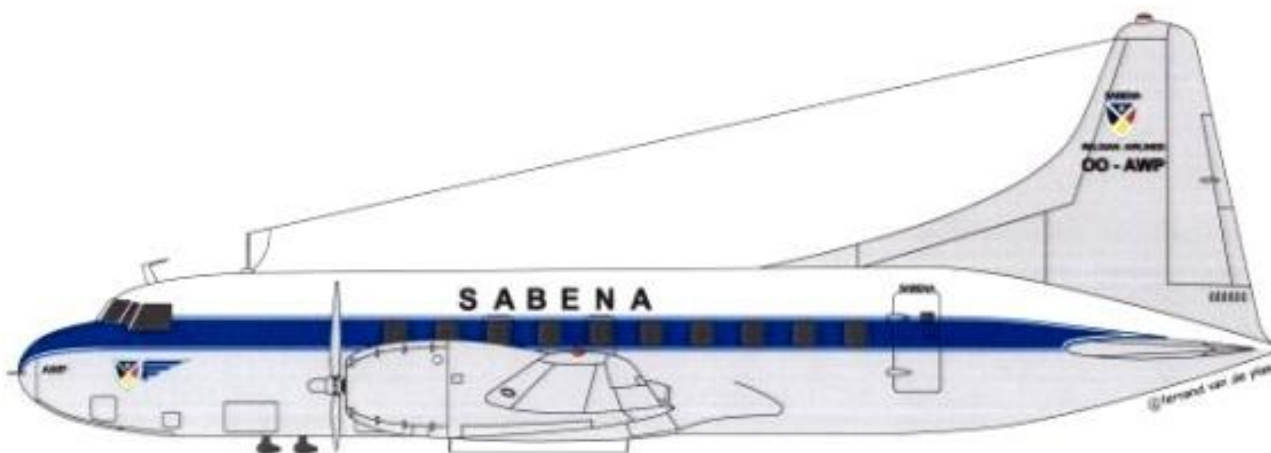


V roce 1956 museli naši hotovostní stíhači několikrát zasahovat proti vlastnímu letounu Iľjušinu Il-28.



Rekonstrukce barevné podoby vrtulníku AB204B s označením 4D-BT, v jaké přistál v květnu 1978 v tehdejším Československu.





V srpnu 1958 se dopravní letoun Convair CV-440 Metropolitan belgické letecké společnosti Sabena pokusil vyhnout bouřkové oblasti, přičemž se mu podařilo vylétnout nad Československo. Proti narušiteli vzletl kpt. Emil Ptáček, vyhledal zbloudilý letoun a dovedl ho na přistání na letišti Planá.



Ve středu 16. července 1975 se pokusil přes Československo o úlet do Rakouska polský civilní pilot Dionizy Bielański s dvouplošníkem Antonov An-2, imatrikulace SP-WKW. Byl zachycen československým hotovostním stíhačem a sestřelen na rozkaz polského ministra národní obrany generála Wojciecha Jaruzelského



Pilot 11. slp Jan „Hans“ Voráč v kabině MiGu-15bis byl v sedmdesátých letech naveden v ostrém zásahu proti vlastnímu vrtulníku Mi-4.



AH-1S letectva Spojených Států, Západní Německo 1980.



Licenčně stavěné letouny Iľjušin Il-10 byly v našem letectvu oficiálně označovány jako B-33.



Letouny Mikojan-Gurjevič MiG-17 sovětského vojenského letectva.





Václav Ohem



František Kružík



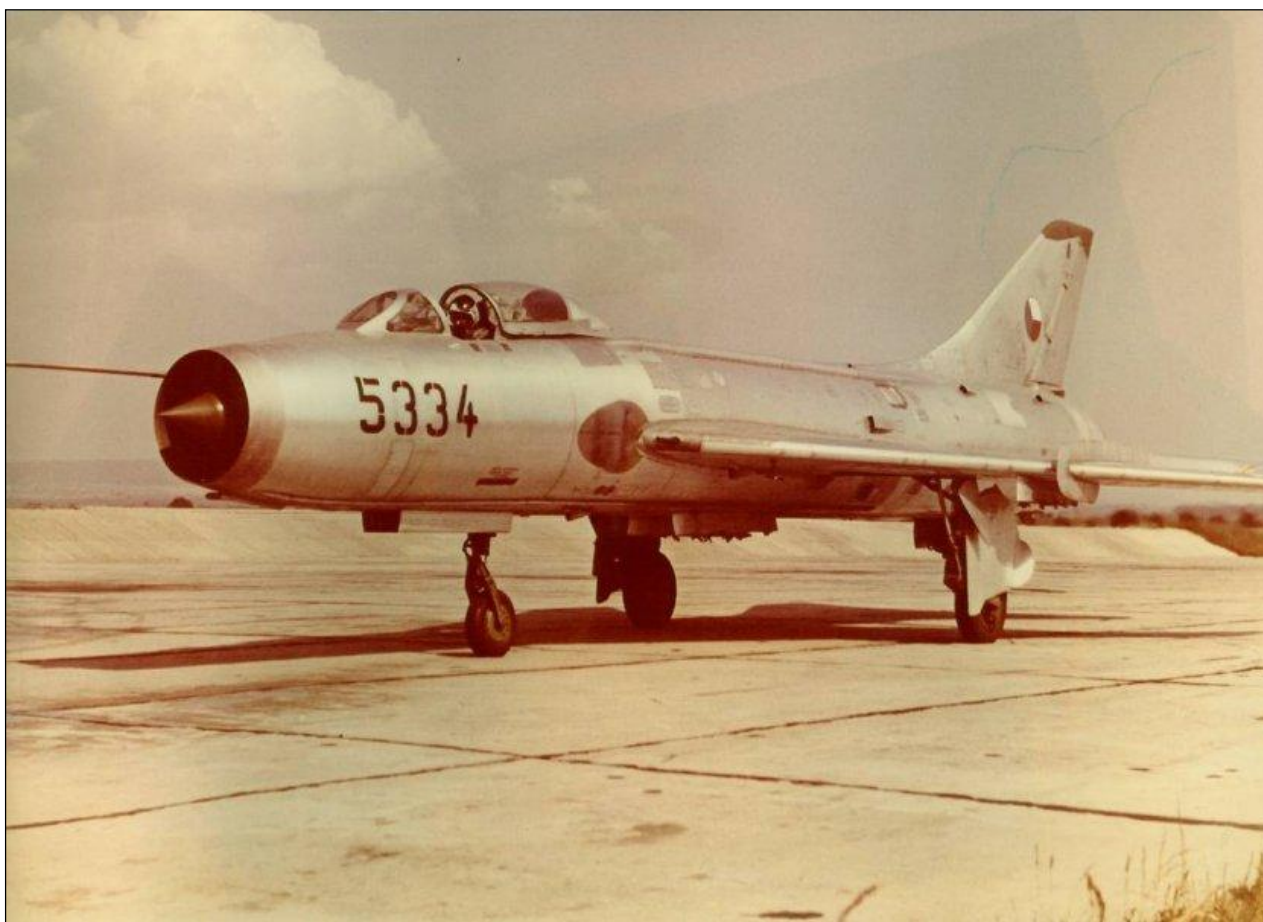
Trosky havarovaného letounu MiG-21F-13, v.č. 460111 majora Václava Ohema. Letoun dopadl poblíž malého města asi 15 km jižně od Postupimi. Na obrázku jsou jasně vidět stopy po explozi raketou vzduch-vzduch K-13/R-3S



Zdeněk Voleman a Václav Ohem během vojenského cvičení v Polsku, 1973-1974.



Letoun Mikojan-Gurjevič MiG-21PF sovětského vojenského letectva.



Letoun Suchoj Su-7 československého vojenského letectva. Na letounu stejného typu byl dne 14. července 1970 sestřelen nad Polskem kpt. František Kružík.

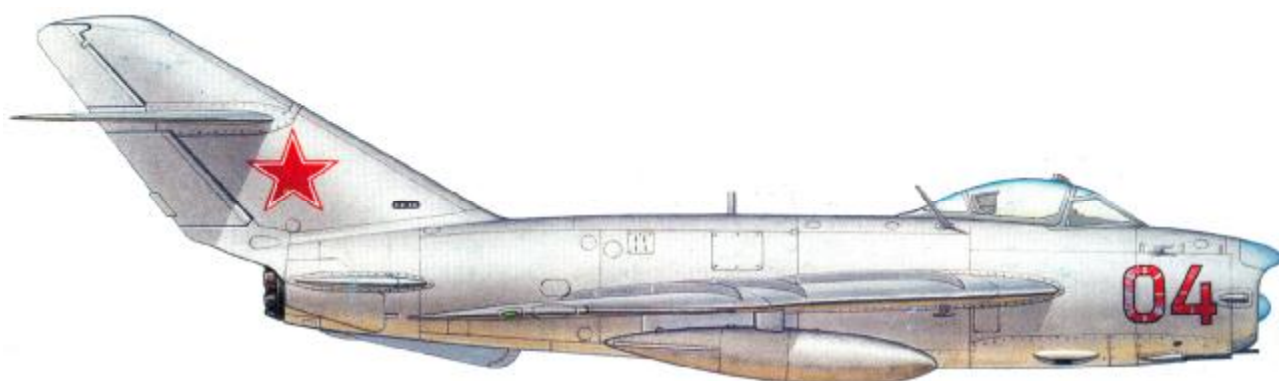


František Kružík před „polákem“. Takto nazývali letoun Suchoj Su-7BKL, č. 6023, který byl dodán 20. stíhacímu-bombardovacímu leteckému pluku polskou stranou jako náhrada za sestřelený Suchoj Su-BKL, č. 6512.





Československý licenční B-33 (Iljušin Il-10) s označením příslušnosti ke 2. letce 30. bitevního leteckého pluku. Letoun tohoto pluku byl v listopadu 1956 napaden a poškozen dvojicí hotovostních strojů MiG-17PF ze stavu sovětského 5. gardového stíhacího leteckého pluku, dislokovaném na maďarském letišti Pápa.



Mikojan-Gutjevič MiG-17PF náležející 147. GIAP PVO. Letouny tohoto typu ze stavu 5. GIAP s největší pravděpodobností napadli a poškodili československý letoun B-33 z 1. letky 30. bilp nedaleko Nitry dne 4. listopadu 1956.



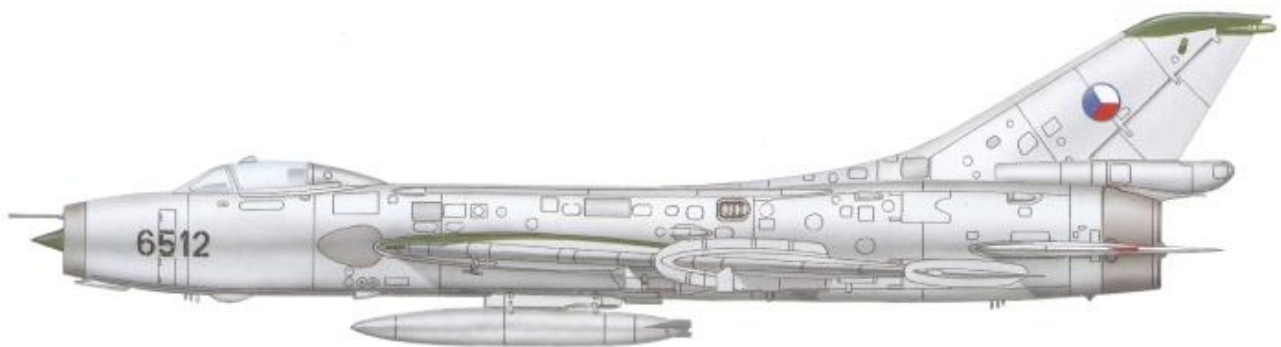
Mikojan-Gurjevič MiG-21F Československého letectva. Letoun stejného typu se stal obětí střely R-3S vypuštěné sovětským hotovostním MiGem-21PF nad Německem.



Mikojan-Gurjevič MiG-21PF Sovětského letectva. V sobotu 26. září 1964 se sovětskému pilotu Umjarovovi z 1. stíhací letecké divize PVO, působící tehdy v NDR, podařilo sestřelit omylem československý MiG-21F.



Mikojan-Gurjevič MiG-21PFM náležející Polskému vojenskému letectvu. Tento typ letounu pilotovaný kapitánem Henrykem Osierdou z 11. PLM sestřelil omylem československý Su-7.



Letoun Suchoj Su-7BKL trupového čísla 6512, pilot kpt. František Kružík, byl omylem v roce 1970 sestřelen nad Polskem. Nalétal pouze 254 letových hodin.

## **Prameny a literatura:**

### **Poděkování:**

Autor by rád vyjádřil své poděkování všem, kteří mu byli při přípravě této práce jakkoli nápomocni. Jsou to

- [1] Havner, Václav,
- [2] Irra, Miroslav,
- [3] Jenčík, Milan,
- [4] Klíma, Jiří
- [5] Ohem, Václav,
- [6] Michel, Michal (syn Karla Michela, pilota 1. slp),
- [7] Minařík, Pavel,
- [8] Paleček, Václav (syn Václava Palečka, pilota 1. slp),
- [9] Palečný Jaromír,
- [10] Pavlíček, Daniel,
- [11] Rusnák, Peter,
- [12] Voráč, Jan
- [13] Vystavěl, Stanislav.

### **Archivní prameny:**

- [1] Archiv bezpečnostních složek
- [2] Archiv Ústavu paměti národa
- [3] Vojenský ústřední archiv
- [4] Úřad dokumentace a vyšetřování zločinů komunismu

### **Knižní monografie, sborníky:**

- [1] Bílek, Jiří - Láník, Jaroslav - Šach, Jan: *Československá armáda v prvním poválečném desetiletí, květen 1945 - květen 1955*, Historie Československé armády 6, Vydalo Ministerstvo obrany České republiky - Agentura vojenských informací a služeb, Praha 2006. ISBN: 80-7278-377-7
- [2] Dúbravčík, Jan: *Dvacítka, Historie 20. stíhacího, později stíhacího bombardovacího leteckého pluku*, Svět křidel, Cheb 2004.
- [3] Dúbravčík, Jan: *Su-7 v československém letectvu v letech 1964-1990, 1. díl*, Jakab, Nevojice 2010.
- [4] Dúbravčík, Jan: *Su-7 v československém letectvu v letech 1964-1990, 2. díl*, Jakab, Nevojice 2011.
- [5] Dúbravčík, Jan - Skoupý Miroslav - Lapuník, Jaroslav - Formánková, Ludmila: *50. výročí založení leteckého útvaru v Náměšti nad Oslavou*, Vydalo Ministerstvo obrany České republiky - Agentura vojenských informací a služeb, Praha, 2006.
- [6] Faul, Josef: *"414, asi jsme se srazili"*, z historie 5. stíhacího leteckého pluku, Zlín, Zlín 1994.
- [7] Фирсов, А. А.: *Истребитель Рупаблик Р-84 (F-84)*, Авиаколлекция, № 10, 2016, Издательство: Моделист-конструктор.
- [8] Fojtík, Jakub: *Delphin Aero L-29*, Magnet Press Slovakia, Bratislava 2018. ISBN: 978-80-89169-58-0
- [9] Forst, Milan: *Být pánem hvězd a srdcí král, Jednadvacet let u letectva*, Svět křidel, Cheb 2014.
- [10] Gordon, Yefim: *Mikoyan-Gurevich MiG-15, The Soviet Union's Long-lived Korean War Fighter*, Aerofax, Midland Publishing, 2001.
- [11] Hopkins, Robert S., III: *Spyflights and Overflights, US Strategic Aerial Reconnaissance, Volume 1: 1945-1960*, Hikoki Publications, Manchester 2016. ISBN: 978-1902109503
- [12] Irra, Miroslav: *1. stíhací letecký pluk v Českých Budějovicích 1952-1994*, Sborník prací, dokumentů a vzpomínek, Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích, České Budějovice 2004. ISBN: 80-86260-35-6
- [13] Irra, Miroslav: *Československé vojenské letectvo 1945-1950, I. díl - Organizační vývoj a personální výstavba*, Svět Křidel, Cheb 2006.
- [14] Irra, Miroslav: *MiG-15, "Patnáctka" - Letoun MiG-15 v čs. vojenském letectvu v letech 1951-1983, 1. díl*, Jakab, 2006.
- [15] Irra, Miroslav: *MiG-15, "Patnáctka" - Letoun MiG-15 v čs. vojenském letectvu v letech 1951-1983, 3. díl*, Jakab, 2007.
- [16] Irra, Miroslav: *MiG-21, "Jednadvacítka" - Letoun MiG-21 v čs. vojenském letectvu v letech 1962-2005, 1. díl*, Jakab, 2007.
- [17] Irra, Miroslav: *MiG-21, "Jednadvacítka" - Letoun MiG-21 v čs. vojenském letectvu v letech 1962-2005, 2. díl*, Jakab, 2008.



- [18] Irra, Miroslav: *MiG-17 „Sedmnáctka“, Stíhací letoun Mikojan-Gurjevič MiG-17 v československém vojenském letectvu*, Jakab, Nevojice, 2012.
- [19] Irra, Miroslav: *Příběh Jižní eskadrony, Zvolenský stíhací letecký pluk 1944-1994*, Regionální letecko-historická společnost České Budějovice a Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích, České Budějovice 2014. ISBN: 978-80-87311-44-8
- [20] Irra, Miroslav: *Mikojan-Gurjevič MiG-19 v československém vojenském letectvu*, Jakab, 2014.
- [21] Irra, Miroslav: *Avia C-2, Avia / Letov C-2 v československém vojenském letectvu*, Aero No. 5, Jakab Publishing, Bučovice 2015.
- [22] Irra, Miroslav: *Aero L-29 „Delfín“ v československém a českém vojenském letectvu*, 1. díl, Aero No. 15, Jakab Publishing s.r.o., Bučovice 2015.
- [23] Irra, Miroslav: *Aero L-29 „Delfín“ v československém a českém vojenském letectvu*, 2. díl, Aero No. 16, Jakab Publishing s.r.o., Bučovice 2015.
- [24] Irra, Miroslav: *L-39 Albatros, 2. díl, „Albík“ Aero L-39 Albatros v československém a českém vojenském letectvu*, AERO - Jakab Publishing č. 31, Jakab Publishing s.r.o., Nevojice 2017.
- [25] Irra, Miroslav: *L-39 Albatros, 3. díl, „Albík“ Aero L-39 Albatros v československém a českém vojenském letectvu*, AERO - Jakab Publishing č. 33, Jakab Publishing s.r.o., Nevojice 2017.
- [26] Irra, Miroslav: *Letiště na jihu, Letiště České Budějovice-Planá 1937-2017*, Jakab Publishing s.r.o., Nevojice 2017.
- [27] Irra, Miroslav: *MiG-21F-13 v československém vojenském letectvu*, 2. díl, Aero No. 39, Jakab Publishing s.r.o., Bučovice 2017. ISBN 978-80-87350-63-8
- [28] Irra, Miroslav: *MiG-21F-13 v československém vojenském letectvu*, 4. díl, Aero No. 42, Jakab Publishing s.r.o., Bučovice 2018. ISBN 978-80-87350-67-6
- [29] Irra, Miroslav: *MiG-23 MF/ML v československém a českém Vojenském letectvu*, Jakab Publishing s.r.o., Nevojice 2018. ISBN: 9788087350584
- [30] Irra, Miroslav: *Avia CS-199, Aero L-29 Delfín: historie a modely letadel - Avia CS-199 a Aero L-29 Delfín*, Aero Model No.3, Jakab Publishing s.r.o., Bučovice 2018.
- [31] Irra, Miroslav: *Vysoká modrá zeď - ohlédnutí po letech, Protivzdušná obrana Československa v počátečním období studené války do roku 1961*, Jakab Publishing s.r.o., Bučovice 2018. ISBN: 978-80-87350-93-5
- [32] Irra, Miroslav – Hanák, Milan: *Iľjušin Il-10 / Avia B-33 v československém vojenském letectvu v letech 1950-1963*, 1. díl, Jakab, 2008.
- [33] Jackson, Robert: *Guinnessova kniha leteckého boje*, Mustang, Plzeň 1995.
- [34] Якубович, Николай: *Истребитель МиГ-15. Гроза «Летающих крепостей»*, Издательства: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2009 г.
- [35] Якубович, Николай: *Первые сверхзвуковые истребители МиГ-17 и МиГ-19*, Война и мы. Авиакolleкция, Издательства: Яуза, Эксмо, 2014 г.
- [36] Kalivoda, Jiří: *Naši letci, Naše vojsko*, Praha 1981.
- [37] Котловский, Александр В.: *МиГ-21 в локальных конфликтах*, Серия: Архив 500+, АрхивПресст 1997.
- [38] Křemen, Miroslav: *Cesty života leteckého, Povídání o zalétávání vůbec*, Svět křidel, Cheb 1997. ISBN: 80-85280-46-9
- [39] Lančí, Miroslav – Brašna, Stanislav: *Psohlavci letectva, Historie 5. stíhacího leteckého pluku a útvarů na letišti Líně*, Svět křidel, Cheb 2015.
- [40] Lorenc, Miroslav - Rogl, Stanislav: *Zrušená křídla, Poznámky k československému a českému vojenskému letectvu v letech 1989 až 1994*, Votobia, Olomouc 2000. ISBN: 978-80-7198-405-4
- [41] Loukota, Luděk: *5. stíhací letecký pluk (Vzpomínka k 55. výročí vzniku)*, AVIS, Praha 2000.
- [42] Milota, Míťa: *Létal jsem "patnáctku"*, *Vzpomínky na krásný letoun, jeho pilotáž, kamarády a věci okolo*, Svět Křidel, Cheb 2008. ISBN: 978-80-86808-49-9
- [43] Milota, Míťa: *Létal jsem "patnáctku"*, *Vzpomínky na krásný letoun, jeho pilotáž, kamarády a věci okolo*, 2. rozšířené vydání, Svět Křidel, Cheb 2010. ISBN: 978-80-86808-81-9
- [44] Ověčák, Michal - Susa, Karel: *MiG-19P & 19PM Farmer B & D All-weather Interceptor variants*, 4+ Publishing Co., Praha 2005.
- [45] Pecák, Radek - Brašna, Stanislav: *Ztracené modré nebe*, NiKotisk, Plzeň 1994.
- [46] Pejčoch, Ivo: *Přechody přes železnou oponu, Příběhy odvážlivců, kteří se rozhodli riskovat a odejít přes důkladně zabezpečené a strážené hraniční pásmo*, Svět křidel, Cheb, 2011. ISBN: 978-80-86808-94-9
- [47] Pejčoch, Ivo: *Odvaha na železné oponě, Útěky do svobodného světa s pomocí neobvyklých technických prostředků v období 1948-1989*, Svět křidel, Cheb, 2014. ISBN: 978-80-87567-54-8
- [48] Rajlich, Jiří: *Za Boha a národ, Stíhací esa slovenských Vzdušných zbraní ve 2. světové válce*, Svět křidel, Cheb 2006.
- [49] Režňák, Libor: *Atomový bombardér Su-7 československého vojenského letectva*, Zlínek, 1996.
- [50] Režňák, Libor: *Ocelový hřeben MiG-19 a československé letectvo 1958-1972*, Svět křidel, Cheb 2008.

- [51] Režňák, Libor: *Ocelový hřebec MiG-19 a československé letectvo 1958-1972*, rozšířené vydání, Svět křidel, Cheb 2017.
- [52] Režňák, Libor: *Stříbrný tryskáč MiG-15, Proudové začátky čs. letectva 1950-1957*, Svět křidel, Cheb 2012.
- [53] Rogl, Stanislav: *Třiadvacítky, Stíhací MiG-23 v našem letectvu*, Svět křidel, Cheb 2016.
- [54] Rogl, Stanislav: *Křídlo, klapky, hřeben! Stíhací MiGy 23 v našem letectvu ve vzpomínkách technika 1. s/p*, Svět křidel, Cheb, 2013.
- [55] Scott, Robert L.: *Ten den mi patřilo nebe [The Day I Owned The Sky]*, Naše vojsko 1995.
- [56] Schneider, Dušan: *Vzlet povoluj!*, Svět křidel, Cheb 1996..
- [57] Schneider, Dušan: *Osudy letců 1*, Nakladatelství Doplněk, Brno 1997.
- [58] Schneider, Dušan: *Osudy letců 2*, Nakladatelství Doplněk, Brno 1998.
- [59] Smíšek, Martin: *Super Sabry nad Československem, Americká letecká špionáž v československém vzdušném prostoru versus československé stíhací letectvo v roce 1955*, Magnet Press Slovakia, Bratislava 2018. ISBN 978-80-89169-57-3
- [60] Soušek, Tomáš - Šihla, Jiří: *MiG - náš osud*, AVIS, Praha 1999.
- [61] Šrámek, Jaroslav: *Vzpomínky pilota, účastníka incidentu československých a amerických bojových letounů, při kterém sestřelil veterána korejské války*, Svět křidel, Cheb 2010.
- [62] Tomek, Prokop: *Balony svobody, Letákové operace Svobodné Evropy 1951-1956*, Svět křidel, Cheb 2014.
- [63] Vlach, Jiří: *Suchoj Su-7, V Československém vojenském letectvu, Verze: Su-7BM, Su-7BKL, Su-7U*, Svět křidel, Cheb 2016.
- [64] Voráč, Jan – Blahout, František: *Vyprávění stíhacího pilota*, 2014.
- [65] Vraný, Jiří - Krumbach, Jan: *Ilustrovaná historie letectví - Mikojan-Gurjevič Mig-15, Lavočkin La-5 a La-7, Fokker D VII*, edice Triáda, Naše vojsko 1985.
- [66] Vraný, Jiří - Hurt, Zdeněk - Horvát, Jiří - Skála, Stanislav: *Ilustrovaná historie letectví - Bristol Beaufighter, Mig-19, Letov Š-328*, edice Triáda, Naše vojsko 1991.
- [67] Vystavěl, Stanislav: *11. stíhací invazní, o lidech a letadlech z letiště Korea v letech 1951 až 1993 v dokumentech, fotografiích a vzpomínkách*, Svět Křidel, Cheb 2005.
- [68] Vystavěl, Stanislav: *Říkali mu Korea, o lidech a letounech z letiště Žatec v období 1949-1994*, Svět Křidel, Cheb 2005.
- [69] Vystavěl, Stanislav: *Říkali mu Korea (podruhé), o lidech a letounech z letiště Žatec v období 1949-1994*, Svět Křidel, Cheb 2011.
- [70] Vystavěl, Stanislav: *Od 313. (čs.) perutě až k 4. stíhací letce, Historie organizační a personální výstavby následníků 313. (čs.) perutě – 3. letecké divize, jejich leteckých pluků a samostatných stíhacích letek v dokumentech a fotografiích v období od 28. 10. 1945 do 31. 12. 1994*, Svět Křidel, Cheb 2015.
- [71] Vystavěl, Stanislav: *11. stíhací "Invazní" (podruhé): V dokumentech, fotografiích a vzpomínkách v období let 1951 až 1993*, Svět Křidel, Cheb 2018. ISBN: 978-80-7573-046-6
- [72] Жирохов, М.А. – Котлобовский, А. В.: *Иду на таран! Последний довод "сталинских соколов", Якуза – Эксмо, 2007.*

#### Interní a nepublikované materiály:

- [1] Michel, Karel: *Klikař*, 2017.

#### Studie, články a materiály v periodických, sbornících:

- [1] Adamenko, Mikhail: *Jaroslav Novák, letecké protibalónové eso*, in Military revue, No. 1-2, 2018.
- [2] Barcz, Krzysztof - Gołąbek, Adam: *Su-7 w polskim lotnictwie*, Czeská druga, in Aero magazin lotniczy, Nr. 10, 2007.
- [3] Brown, Warren G.: *Strangers at one o'clock*, in Life, Volume 34, Number 12, March 23 1953.
- [4] Brzkovský, Marek: *Válečník s dlouhým životem, MiG-19*, in extra Válka Zbraně, No. 31, 2018.
- [5] Brzkovský, Marek: *Voják studené války*, in Fakta & svědectví, No. 6, 2019.
- [6] Brzkovský, Marek: *Aero na úsvitu proudového věku, Sto let společnosti Aero*, in Centurion, No. 2, 2019.
- [7] Brzkovský, Marek – Šafařík, Jan: *Žhavé výstřely studené války*, in extra Válka Vojska – Varšavská smlouva, sešit č. 30, 2017.
- [8] Brzkovský, Marek – Šafařík, Jan: *Lovec balonů, Npor. Jaroslav Novák*, in Válka revue, No. 12, 2017.
- [9] Brzkovský, Marek – Šafařík, Jan: *Stíhači při ochraně hranic*, in Military revue, No. 11, 2019.
- [10] Brzkovský, Marek – Šafařík, Jan: *Na stráž míru a socialismu*, in Fakta a svědectví, No. 1-2, 2020.

- [11] Bursík, Tomáš: *Sestřel polského civilního letounu nad československým územím v červenci roku 1975*, in *Securitas Imperii*, č. 14, ÚDV, Praha 2006, s. 249–252
- [12] Bystroň, Marcel: *3 nebeské nehody: když se v hledáčku ocitne civilní letadlo*, in *Epocha*, svět na vaší dlani, č. 10, 2009.
- [13] *Další narušení čs. vzdušného prostoru*, in *Rudé Právo*, Orgán ústředního výboru Komunistické strany Československa, 4. září 1973.
- [14] Dolina, Miroslav: *Československá stopa maďarské revoluce*, in *Military revue*, No. 5, 2019.
- [15] -H-: *Strážce hranic (major Josef Falta)*, in *Letectví + kosmonautika*, č. 3, 1981.
- [16] Havel, Jiří: *Úkol splněn (Zdeněk Soryč)*, in *Letectví + kosmonautika*, č. 21, 2000.
- [17] Hlava, Josef: *Byvalý jedenactý stíhací*, in *Letectví + kosmonautika*, č. 3, 1994.
- [18] Horský, Jiří - Csermelyi, Jiří: *O hranici vysoko na nebi a hluboko v lidském srdci*, in *Obrana lidu*.
- [19] Irra, Miroslav: *Sestřel Thunderjetu, úspěch, nebo průšvih?*, 1. část, in *Letectví + kosmonautika*, č. 23, 1999.
- [20] Irra, Miroslav: *Sestřel Thunderjetu, úspěch, nebo průšvih?*, 2. část, in *Letectví + kosmonautika*, č. 24, 1999.
- [21] Irra, Miroslav: *Poslední sestřely studené války, neposlušný Bell*, in *Letectví + kosmonautika*, č. 18, 2000.
- [22] Irra, Miroslav: *Poslední sestřely studené války, S letadly proti Cobráům*, in *Letectví + kosmonautika*, č. 19, 2000.
- [23] Irra, Miroslav: *"Patnáctka" přišla před 50 léty*, 3. část, in *Letectví + kosmonautika*, č. 20, 2001.
- [24] Irra, Miroslav: *"Patnáctka" přišla před 50 léty*, 4. část, in *Letectví + kosmonautika*, č. 21, 2001.
- [25] Irra, Miroslav: *"Jednadvacítka"*, dokončení, in *Letectví + kosmonautika*, č. 8, 2003.
- [26] Irra, Miroslav: *Tak nám dolétal "Delfin" ...*, 1. část, in *Letectví + kosmonautika*, č. 1, 2004.
- [27] Irra, Miroslav: *Tak nám dolétal "Delfin" ...*, 2. část, in *Letectví + kosmonautika*, č. 2, 2004.
- [28] Irra, Miroslav: *Sestřel poněkud záhadný*, 1. část, in *Letectví + kosmonautika*, č. 7, 2006.
- [29] Irra, Miroslav: *Sestřel poněkud záhadný*, 2. část, in *Letectví + kosmonautika*, č. 8, 2006.
- [30] Irra, Miroslav: *"Arado", jejich osud*, in *Letectví + kosmonautika*, č. 5, 2006.
- [31] Irra, Miroslav: *„Cé-jedenáctka“ Jakovlev Jak-11/Let C-11 v čs. letectvu*, in *Hobby Historie*, No. 14, 2012.
- [32] Kadlec, V.: *Hotovost letounu startuje! Ze spolupráce letců a příslušníků radiotechnického vojska.*, in *Obrana lidu*, Ročník XVII, číslo 210 (4083), 3. září 1958.
- [33] Kobbe, Klaus-Peter: *Luftspionage im Kalten Krieg, Ein weg zur verhinderung des heißen krieges*, in *Luftwaffen Revue*, 58. Jahrgang, Nr. 2, Juni 2010.
- [34] Котловский, Александр В.: *Двадцать лет в боях, История боевого применения МиГ-15*, in *Аэрохобби*, № 2, 1994.
- [35] Котловский, Александр В.: *Двадцать лет в боях, История боевого применения МиГ-15*, in *Аэрохобби*, № 3, 1994.
- [36] Котловский, Александр В.: *Оправдавший предназначение*, in *Авиация и Время*, № 5, 2007.
- [37] Котловский, Александр В.: *МиГ-15 – реактивный бестселлер*, in *Авиация и Время*, № 2, 2012.
- [38] Котловский, Александр В.: *Венгрия, пятидесятые: горячий фронт «холодной войны»*, in *Арсенал-Коллекция*, № 2, 2012.
- [39] Krejčířík, Zdeněk: *MiG-19 v Československu*, in *Aero Plastic Kits Revue*, č. 54, 1996.
- [40] Máče, Jan: *Půlstoletí MiGů (1) První byla "Patnáctka"*, in *ATM (Armády, technika, militaria)*, č. 7, 2005.
- [41] Máče, Jan: *Půlstoletí MiGů (3) První nadzvukový stíhač*, in *ATM (Armády, technika, militaria)*, č. 9, 2005.
- [42] Máče, Jan: *Vysoká modrá zed' 2, Československé letectvo po roce 1945, část 42*, in *ATM*, No. 7, 2009.
- [43] Máče, Jan: *Vysoká modrá zed' 3, Československé letectvo po roce 1945, část 43*, in *ATM*, No. 8, 2009.
- [44] Máče, Jan: *Vysoká modrá zed' 4, Československé letectvo po roce 1945, část 44*, in *ATM*, No. 9, 2009.
- [45] Máče, Jan: *Vysoká modrá zed' 5, Československé letectvo po roce 1945, část 45*, in *ATM*, No. 10, 2009.
- [46] Máče, Jan: *Vysoká modrá zed' 6, Československé letectvo po roce 1945, část 46*, in *ATM*, No. 11, 2009.
- [47] Máče, Jan: *Proudový Delfín, Československé letectvo po roce 1945, část 56*, in *ATM*, No. 9, 2010.
- [48] Máče, Jan: *Stíhací bombardovací letouny Suchoj Su-7BM v ČSSR, Československé letectvo po roce 1945, část 75*, in *ATM*, No. 4, 2012.
- [49] Matoulek, Jaroslav – Sviták, Pavel: *Léta 1945-1989, Češi a Slováci v historii letectví*, *Letectví + kosmonautika Speciál*, No. 11, 2009.
- [50] Moravec, Jiří: *MiG-15*, 1. část, in *Letectví + kosmonautika*, č. 9, 1978.
- [51] Moroff, Gerhard: *Zwischenfälle über dem Eisernen Vorhang, Über Deutschland und der Tschechoslowakei*, in *Flieger Revue X*, No. 76, 2019.
- [52] *Narušen čs. vzdušný prostor*, in *Rudé Právo*, Orgán ústředního výboru Komunistické strany Československa, 2. března 1989.



- [53] *Narušen čs. vzdušný prostor*, in Rudé Právo, Orgán ústředního výboru Komunistické strany Československa, 6. května 1989.
- [54] *Narušen vzdušný prostor ČSSR*, in Rudé Právo, Orgán ústředního výboru Komunistické strany Československa, 16. října 1989
- [55] *Narušení čs. vzdušného prostoru*, in Rudé Právo, Orgán ústředního výboru Komunistické strany Československa, 27. července 1973.
- [56] *Narušení hranic*, in Rudé Právo, Orgán ústředního výboru Komunistické strany Československa, 10. května 1976.
- [57] *Narušení státních hranic ČSSR*, in Rudé Právo, Orgán ústředního výboru Komunistické strany Československa, 18. května 1977.
- [58] *Nota ministerstva zahraničních věcí americkému velvyslanectví v Praze*, in Rudé Právo, Orgán ústředního výboru Komunistické strany Československa, 12. března 1953.
- [59] *Nota ministerstva zahraničních věcí velvyslanectví USA*, in Rudé Právo, Orgán ústředního výboru Komunistické strany Československa, 13. března 1954.
- [60] *Nouzové přistání letadla SRN*, in Rudé právo, Orgán ústředního výboru Komunistické strany Československa, úterý 12. dubna 1988.
- [61] Pecák, Radek - Brašna, Stanislav: *Ztracené modré nebe*, in Letectví + kosmonautika, č. 24, 1994.
- [62] Pejčoch, Ivo: *Sestřely civilních letounů nad územím Československé socialistické republiky*, in Historie a plastické modelářství, č. 2, 2009.
- [63] Pejčoch, Ivo: oprava a doplnění k článku *Sestřely civilních letounů nad územím Československé socialistické republiky*, in Historie a plastické modelářství, No. 03, 2009.
- [64] Polák, Tomáš: *Žhavé výstřely studené války I. - Evropa*, in Aero Plastic Kits Revue, č. 26, 1994.
- [65] *Porušení čs. vzdušného prostoru*, in Rudé Právo, Orgán ústředního výboru Komunistické strany Československa, 26. května 1978.
- [66] Rajlich, Jiří: *Jeden z Tatranských orlů*, 3. část, in Letectví + Kosmonautika, No. 15-16, 2002.
- [67] *Rakouské letadlo nad územím ČSSR*, in Rudé právo, Orgán ústředního výboru Komunistické strany Československa, úterý 5. července 1988.
- [68] Režňák, Libor: „*Ostravský*“ *letecký útvar*, in Letectví + kosmonautika, č. 24, 1994.
- [69] Režňák, Libor: *Horké výstřely studené války, Letectvo ČSLA versus USAF 1.0!*, in Info Eduard, Volume 12, Issue 10, October 2012.
- [70] Režňák, Libor: *Horké výstřely studené války, Letectvo ČSLA versus USAF 1.0!*, in Info Eduard, Volume 13, Issue 40, October 2013.
- [71] Růžička, David: *Horké nebe nad Plzeňskem za studené války*, in Plzeňský deník - město, 18. říjen 2008.
- [72] Rybak, E. F. - Gruszczyński, Jerzy: *Loty rozpoznawcze Zimnej wojny - Europa*, in Lotnictwo Wojskowe, č. 1, 2002.
- [73] *Sigint, Elint, Comint... ..et Peppermint!*, in Aéro Journal, No. 20, Août-Sep 2001.
- [74] Smíšek, Martin: *Red on Red*, in Aeroplane, Issue No 553, Vol. 47, No. 5, 2019.
- [75] Smíšek, Martin: *Red on Red*, in Aeroplane, Free Sample, 2020.
- [76] Soušek, Tomáš: *Osudný let Thunderjetu*, in HPM, č. 12, 1998.
- [77] Soušek, Tomáš: *Souboj nad "Železnou oponou"*, in Historie a vojenství, č. 3-4, 2003.
- [78] Šafařík, Jan: *Nevydařená "Čajka"*, in Revi, č. 70, 2008.
- [79] Šafařík, Jan: *Friendly Fire, V zaměřovači vlastní letoun*, in Centurion, Sběratelská edice, č. IV, 2019.
- [80] Šafařík, Jan – Brzkovský, Marek: *Žhavé výstřely studené války*, in Historia Bellica, No. 3, 2018.
- [81] Šafařík, Jan – Brzkovský, Marek: *Poslední československé stíhací eso*, in Centurion, No. 1, 2018.
- [82] Šafařík, Jan – Brzkovský, Marek: *Žhavé výstřely studené války, Nasazení československého letectva nad železnou oponou*, Historia Bellica Speciál, No. V, 2018.
- [83] Šiška, Miroslav: *Konec MiGů v Čechách*, in Právo, sobota 9.4.2005.
- [84] Štros, Vladimír: *Taran nad Prahou*, in Letectví + kosmonautika, č. 14, 1991.
- [85] Torelli, Giorgio: *Pod zamračeným nebem nebyla letecká základna Ghedi, ale Praha*, in Zpravodaj Svazu letců ČR, č. 48, 2008.
- [86] Týc, Pavel: *MiG-17 v čs. letectví*, I. část, in Letectví + kosmonautika, č. 19, 1995.
- [87] Vlach, Tomáš: *"Dvacetčtyřky" na hranici*, in Letectví + kosmonautika, č. 13, 1997.

#### Internet:

- [1] ACIG Team: *European Air-to-Air Victories*, [http://www.acig.org/artman/publish/article\\_303.shtml](http://www.acig.org/artman/publish/article_303.shtml).
- [2] *ASN Wikibase Occurrence # 164476*, AviationSafetyNetwork, <http://aviation-safety.net/wikibase/wiki.php?id=164476>.
- [3] *ASN Wikibase Occurrence # 170272*, AviationSafetyNetwork, <http://aviation-safety.net/wikibase/wiki.php?id=170272>.
- [4] *ASN Wikibase Occurrence # 187085*, AviationSafetyNetwork,

- <http://aviation-safety.net/wikibase/wiki.php?id=187085>.
- [5] ASN Wikibase Occurrence # 187103, AviationSafetyNetwork, <http://aviation-safety.net/wikibase/wiki.php?id=187103>.
- [6] ASN Wikibase Occurrence # 187248, AviationSafetyNetwork, <http://aviation-safety.net/wikibase/wiki.php?id=187248>.
- [7] ASN Wikibase Occurrence # 187249, AviationSafetyNetwork, <http://aviation-safety.net/wikibase/wiki.php?id=187249>.
- [8] ASN Wikibase Occurrence # 187551, AviationSafetyNetwork, <http://aviation-safety.net/wikibase/wiki.php?id=187551>.
- [9] Beneš, Edvard: *Historky z kokpitu i letišť. Létající tygři vyprávěli v mosteckém muzeu*, Teplický deník, [http://teplicky.denik.cz/zpravy\\_region/historky-z-kokpitu-i-letiste-letajici-tygri-vypraveli-v-mosteckem-muzeu-20160327-l3yx.html](http://teplicky.denik.cz/zpravy_region/historky-z-kokpitu-i-letiste-letajici-tygri-vypraveli-v-mosteckem-muzeu-20160327-l3yx.html).
- [10] Blahuš, Petr: *Když Čech sestřelil Američana - jediný souboj mezi naším letectvem a USAAF nad Československem jsme vyhráli*, SECURITY magazín, <https://www.securitymagazin.cz/historie/kdyz-cech-sestrelil-americana-jediny-souboj-mezi-nasim-letectvem-a-usaaf-nad-ceskoslovenskem-jsme-vyhrali-1404059345.html>.
- [11] Brown, Warren G.: *Strangers at one o'clock*, in Life, Volume 34, Number 12, March 23 1953. [https://books.google.cz/books?id=IUIEAAAAMBAJ&pg=PA29&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.cz/books?id=IUIEAAAAMBAJ&pg=PA29&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false).
- [12] Brzkovský, Marek - Šafařík, Jan: *Žhavé výstřely studené války: Sestřely narušitelů nad Československem (1)*, 100+1, Extra Publishing, <https://www.stoplusjednicka.cz/zhave-vystrely-studene-valky-sestrelly-narusitelu-nad-ceskoslovenskem-1>.
- [13] Brzkovský, Marek - Šafařík, Jan: *Žhavé výstřely studené války: Sestřely narušitelů nad Československem (2)*, 100+1, Extra Publishing, <https://www.stoplusjednicka.cz/zhave-vystrely-studene-valky-sestrelly-narusitelu-nad-ceskoslovenskem-2>.
- [14] Brzkovský, Marek - Šafařík, Jan: *Žhavé výstřely studené války: Sestřely narušitelů nad Československem (3)*, 100+1, Extra Publishing, <https://www.stoplusjednicka.cz/zhave-vystrely-studene-valky-sestrelly-narusitelu-nad-ceskoslovenskem-3>.
- [15] *Criminal Occurrence description*, AviationSafetyNetwork, <http://aviation-safety.net/wikibase/wiki.php?id=19750716-0>.
- [16] Čech, Bořivoj: *Jak jsme bránili socialismus* [http://www.valka.cz/clanek\\_10434.html](http://www.valka.cz/clanek_10434.html).
- [17] *Československá PVO 1950-1992, Historie PVOS, PVO PV, RTV, PLD, PLRW a SL slovem i obrazem*, <http://cspvo.presscont.eu/index.php>.
- [18] *Československá PVO 1950-1992, Narušení vzdušného prostoru*, <http://forum.presscont.eu/forum/viewforum.php?f=108>.
- [19] *De Majo's F-84F Thunderstreak (Research)*, Aeronautica Militare, [http://www.modellismopiu.it/modules/newbb\\_plus/print.php?forum=117&topic\\_id=132444](http://www.modellismopiu.it/modules/newbb_plus/print.php?forum=117&topic_id=132444).
- [20] *F-84 shot up on March 10th, 1953*, Luftwaffe and Allied Air Forces Discussion Forum, <http://forum.12oclockhigh.net/showthread.php?t=9009>.
- [21] Flogger: *Tajomstvá stredoeurópskeho neba*, [http://flogger.blogy.atlas.sk/co\\_ma\\_motivuje/100079349/](http://flogger.blogy.atlas.sk/co_ma_motivuje/100079349/).
- [22] Folprecht, Radek: *Šest lidí prchalo ve dvoumístném letadle na Západ. Útočil na ně MiG-15*, Technet.cz, [https://technet.idnes.cz/zlin-trener-bezak-ulet-za-zeleznou-oponu-ftp-tec\\_technika.aspx?c=A141218\\_153909\\_tec\\_technika\\_vse](https://technet.idnes.cz/zlin-trener-bezak-ulet-za-zeleznou-oponu-ftp-tec_technika.aspx?c=A141218_153909_tec_technika_vse).
- [23] Folprecht, Radek: *Kombajny v našem letectvu. Jeden skočil na bobinu, jiný bojoval s migy*, Technet.cz, [https://technet.idnes.cz/zlin-trener-bezak-ulet-za-zeleznou-oponu-ftp-tec\\_technika.aspx?c=A141218\\_153909\\_tec\\_technika\\_vse](https://technet.idnes.cz/zlin-trener-bezak-ulet-za-zeleznou-oponu-ftp-tec_technika.aspx?c=A141218_153909_tec_technika_vse). [Online, accessed 04-03-2020]
- [24] Gleize, Jean-Paul: *Aces, Warsaw Pact air forces victory credits*, <http://jppgleize.perso.neuf.fr/aces/cldpwa.htm>.
- [25] Górnjak, Zbigniew: *Upadek Ikara – jak zginął opolski pilot Dionizy Bielański*, Nowa Trybuna Opolska, 28. 4. 2009, <http://www.nto.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20090428/REPORTAZ/277294842>. [Online, accessed 21-11-2018]
- [26] Hošek, Jiří: *Stíhací pilot, který si na chleba vydělával ve vzduchu* [http://www.rozhlas.cz/izurnal/publhostrz/\\_zprava/135427](http://www.rozhlas.cz/izurnal/publhostrz/_zprava/135427).
- [27] *Инциденты "Холодной войны"*, Авиация в локальных конфликтах, <http://www.skywar.ru/389.html>.
- [28] *Инциденты "Холодной войны" - Европа (ОВД и НАТО)*, Авиация в локальных конфликтах, <http://www.skywar.ru/coldwareuro.html>.
- [29] *Iron Curtain, Zapomenutá elektronická válka podél železné opony*, <http://www.iron-curtain.info/>.
- [30] Irra, Miroslav: *MiG-15, "Patnáctka" - Letoun MiG-15 v čs. vojenském letectvu v letech 1951-1983*, E-magazín, Jakab Publishing, 2006 [https://www.jakab.cz/fotky70544/xml/E-magazín MiG-15](https://www.jakab.cz/fotky70544/xml/E-magazín%20MiG-15).
- [31] Jindra, Miroslav: *Neznali morseovku a zřítily se v ČSR. Tři týdny je komunisti zapírali*, Technet.cz, [https://technet.idnes.cz/dylen-marianske-lazne-thunderstreak-f-84-f00-vojenstvi.aspx?c=A180131\\_215921\\_vojenstvi\\_kuz](https://technet.idnes.cz/dylen-marianske-lazne-thunderstreak-f-84-f00-vojenstvi.aspx?c=A180131_215921_vojenstvi_kuz). [Online, accessed 11-10-2018]

- [32] Jindra, Miroslav: *Kafe jako hnůj. Trápení italského stíhače, který zabloudil do Čech*, Technet.cz, [https://www.idnes.cz/technet/vojenstvi/zabloudily-italsky-stihac-de-majo.A191015\\_134240\\_vojenstvi\\_mla](https://www.idnes.cz/technet/vojenstvi/zabloudily-italsky-stihac-de-majo.A191015_134240_vojenstvi_mla). [Online, accessed 16-10-2019]
- [33] *Kamufláž Miga-15 s níž poručík Šrámek uzemnil F-84*, IPMS NYMBURK forum, [https://ipmsnymburk.com/forum/viewtema.php?ID\\_tema=9591&page\\_d=0&idp\\_d=0&idc\\_d=1&show\\_html=](https://ipmsnymburk.com/forum/viewtema.php?ID_tema=9591&page_d=0&idp_d=0&idc_d=1&show_html=). [Online, accessed 18-09-2018]
- [34] Kohout, Jiří: *Nad Novým Sedlištěm bylo sestřeleno letadlo, Tragédie má nový pomník*, in Tachovský deník, [https://tachovsky.denik.cz/zpravy\\_region/nad-novym-sedlistem-bylo-sestreleno-letadlo-tragedie-ma-novy-pomnik-20131005.html](https://tachovsky.denik.cz/zpravy_region/nad-novym-sedlistem-bylo-sestreleno-letadlo-tragedie-ma-novy-pomnik-20131005.html).
- [35] Lednicer, David: *Intrusions, Overflights, Shootdowns and Defections During the Cold War and Thereafter*, <http://mysite.verizon.net/anneled/ColdWar.html>.
- [36] *Lesk a bída československého a českého letectva*, <http://www.cyclura.cz/webtalyho/letectvo/letectvo.htm>.
- [37] *Letecká bitva nad Merklínem*, WikipediE, Otevřená encyklopedie, [https://cs.wikipedia.org/wiki/Letecká\\_bitva\\_nad\\_Merklínem](https://cs.wikipedia.org/wiki/Letecká_bitva_nad_Merklínem).
- [38] *Letecké nehody vojenských strojů České a Československé republiky*, WikipediE, Otevřená encyklopedie, [https://cs.wikipedia.org/wiki/Letecké\\_nehody\\_vojenských\\_strojů\\_České\\_a\\_Československé\\_republiky](https://cs.wikipedia.org/wiki/Letecké_nehody_vojenských_strojů_České_a_Československé_republiky)
- [39] *Letecké příběhy: Vzpomínky na kamarády a na události. Létání na Migách a jiných letounech....*, [http://www.piloti.snadno.eu/Letecke\\_pribehy.html](http://www.piloti.snadno.eu/Letecke_pribehy.html).
- [40] Magnus, Allan: *Air Aces Home Page*, <http://users.accesscomm.ca/magnusfamily/airaces1.htm>.
- [41] *MiG-15 NO-37 (S-102 NO-37)*, <http://forum.valka.cz/viewtopic.php/t/53970>.
- [42] *MiG-21F-13 0111*, <http://forum.valka.cz/viewtopic.php/t/51400>.
- [43] *Mikoyan-Gurevich MiG-15*, Wikipedia - The Free Encyclopedia, [http://en.wikipedia.org/wiki/Mikoyan-Gurevich\\_MiG-15](http://en.wikipedia.org/wiki/Mikoyan-Gurevich_MiG-15).
- [44] Morbacher, Ľubomír - Synek, Jan: *Bielański, Dionizy (\* 1. 4. 1939, † 16. 7. 1975)*, Ústav pro studium totalitních režimů, <https://www.ustrcr.cz/uvod/dokumentace-usmrccenych-statni-hranice/usmrcceni-statni-hranice-portrety/bielanski-dionizy/>. [Online, accessed 21-11-2018]
- [45] Niewiadowski, Andrzej – Stróżyk, Jarosław: *IPN: to Jaruzelski kazał strzelać*, Rzeczpospolita, 3. 7. 2009, [http://www.rp.pl/artukul/153227,328625\\_IPN\\_to\\_Jaruzelski\\_kazal\\_strzelac.html](http://www.rp.pl/artukul/153227,328625_IPN_to_Jaruzelski_kazal_strzelac.html). [Online, accessed 21-11-2018]
- [46] O'Connor, Coilin: *Czech fighter pilot recalls Cold War dogfight*, Radio Praha, <http://www.radio.cz/en/section/curraffrs/czech-fighter-pilot-recalls-cold-war-dogfight>
- [47] Placha Hetman, Karol: *11 Myśliwski Pułk Lotniczy, 3 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, 11 Brandenburski Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, 11 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego im. Płk Bolesława Orlińskiego we Wrocławiu-Strachowicach 1944r.-1999r.*, Polot.net, Polskie Lotnictwo Wojskowe, [http://www.polot.net/3\\_nastepnie\\_11\\_pulk\\_lotnictwa\\_mysliwskiego\\_w\\_strachowicach\\_1944r\\_1999r\\_](http://www.polot.net/3_nastepnie_11_pulk_lotnictwa_mysliwskiego_w_strachowicach_1944r_1999r_).
- [48] Povolný, Boleslav: *Vynucené přistání rakouského vrtulníku*, Svazu letců České republiky, <http://www.svazletcu.cz/cs/publikovane-clanky/vynucene-pristani-rakouskeho-vrtulniku>.
- [49] *Reconnaissance Aircraft attacked, damaged or shot down*, The Spyflight Website, <http://www.spyflight.co.uk/shootdown.htm>.
- [50] *Sestřelení letadla nad Slovenskem v roce 1975 nařídil Jaruzelski*, Česká televize, <https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/1398598-sestreleni-letadla-nad-slovenskem-v-roce-1975-naridil-jaruzelski>. [Online, accessed 21-11-2018]
- [51] Schlange, Karl: *František Hanovec*, [http://www.valka.cz/clanek\\_11776.html](http://www.valka.cz/clanek_11776.html).
- [52] Soušek, Tomáš: *Fakta o souboji poručíka Šrámka s poručíkem Brownem*, Pilotinfo, <http://www.pilotinfo.cz/z-historie/fakta-o-souboji-porucika-sramka-s-porucikem-brownem>. [Online, accessed 18-09-2018]
- [53] Soušek, Tomáš: *Nejstarší proudový, Sedm vojenských letadel se málem srazilo, jen aby zadržela obyčejného větroně*, AFTERBURNER.CZ, Airpics from Czech Air Force, <http://www.afterburner.cz/clanky/ouda2007.htm>. [Online, accessed 04-10-2018]
- [54] Soušek, Tomáš: *Souboj nad "Železnou oponou"*, AFTERBURNER.CZ, Airpics from Czech Air Force, <http://www.afterburner.cz/clanky/sramek.htm>.
- [55] *"Sprátelená" raketa*, <http://www.army.cz/scripts/detail.php?id=1147>.
- [56] *Su-7BKL 6512*, <http://forum.valka.cz/viewtopic.php/t/52200>.
- [57] Špalek, Radim: *Vysoká modrá zeď I., Protivzdušná obrana státu 1950-1967* [http://www.valka.cz/clanek\\_10437.html](http://www.valka.cz/clanek_10437.html).
- [58] Špalek, Radim: *Vysoká modrá zeď II., Protivzdušná obrana státu 1968-1980* [http://www.valka.cz/clanek\\_10446.html](http://www.valka.cz/clanek_10446.html).
- [59] Špalek, Radim: *Vysoká modrá zeď III., Protivzdušná obrana státu 1980-1989* [http://www.valka.cz/clanek\\_10486.html](http://www.valka.cz/clanek_10486.html).
- [60] Špalek, Radim: *Vysoká modrá zeď IV., Protivzdušná obrana státu 1990-2003* [http://www.valka.cz/clanek\\_10495.html](http://www.valka.cz/clanek_10495.html).



- [61] Špalek, Radim: „Čajky“ a sestřely mezi spojenci [http://www.valka.cz/clanek\\_10807.html](http://www.valka.cz/clanek_10807.html).
- [62] Špalek, Radim: *MiG-19 / První nadzvuk* [http://www.valka.cz/clanek\\_10623.html](http://www.valka.cz/clanek_10623.html).
- [63] Špalek, Radim: *MiG-21 / Ve znamení Delt / 1. část* [http://www.valka.cz/clanek\\_10769.html](http://www.valka.cz/clanek_10769.html).
- [64] Špalek, Radim: *MiG-21 / Ve znamení Delt / 2. část* [http://www.valka.cz/clanek\\_10856.html](http://www.valka.cz/clanek_10856.html).
- [65] Špalek, Radim: *Osudná dramata nad Ostravou* [http://www.valka.cz/clanek\\_10865.html](http://www.valka.cz/clanek_10865.html).
- [66] Topič, Petr: *Před 59 lety sestřelil americkou stíhačku, teď usedl do gripenu*, Technet.cz, [https://technet.idnes.cz/jaroslav-sramek-pilot-06c-/tec\\_reportaze.aspx?c=A120817\\_171311\\_tec\\_reportaze\\_top](https://technet.idnes.cz/jaroslav-sramek-pilot-06c-/tec_reportaze.aspx?c=A120817_171311_tec_reportaze_top). [Online, accessed 18-09-2018]
- [67] *Two U.S. Thunderjets downed by Soviet made MiG aircraft, 15 miles inside the American zone in Germany*, CriticalPast, [http://www.criticalpast.com/video/65675020724\\_Cold-War\\_Red-MiGs\\_Thunderjets\\_wreckage-of-planes\\_Liutenant-demonstrates](http://www.criticalpast.com/video/65675020724_Cold-War_Red-MiGs_Thunderjets_wreckage-of-planes_Liutenant-demonstrates). [video][Online, accessed 18-09-2018]
- [68] *Воздушный бой над Мерклином*, Википедия — свободная энциклопедия, [https://ru.wikipedia.org/wiki/Воздушный\\_бой\\_над\\_Мерклином](https://ru.wikipedia.org/wiki/Воздушный_бой_над_Мерклином).
- [69] *Záslužné činy*, in [letci-zatec.cz](http://letci-zatec.cz), <https://letci-zatec.cz/>.
- [70] *Vrtulníky v Česku*, <http://www.vrtulnik.cz/>.