



Thunderjety ve Kbelích už byly

Letos v červnu tomu bylo přesně 60 let od chvíle, kdy československé vojenské letectvo zažilo jednu z nejkurióznějších situací ve své historii, která v mnohém znamenala úspěch, v mnohém ale i prohru. Podařilo se sice zadržet hned dva moderní bojové letouny tehdejšího protivníka, nicméně bez jakéhokoli přičinění naší protivzdušné obrany, která se tak ukázala jako prakticky nefunkční. Nebyť ale vojensko-politického rozměru popisovaného incidentu, šlo by z čistě letectvého hlediska o poměrně běžnou událost, k níž může dojít kdykoliv a kdekoliv.

Rok 1951 patřil v rámci takzvané studené války k období, kdy proti sobě stojící východní a západní blok zemí úsilně zbrojil ve snaze překonat svými vojenskými schopnostmi svého protivníka. Situace na hranici mezi nimi, jejíž část tvořila rovněž západní státní hranice Československa, nebyla vůbec jednoduchá a nejednou bylo jen kousek od ozbrojeného incidentu. Nejinak tomu bylo i ve vzduchu, kde proti sobě stálo československé letectvo na jedné straně a převážně americké na druhé. Z dochovaných dobových hlášení vyplývá, že na počátku padesátých let minulého století byl náš vzdušný prostor prakticky každodenně narušován cizími letadly, i když v naprosté většině případů šlo o neozbrojené kurýrní či dopravní stroje, jejichž posádky si pouze zkracovaly cestu nad klukatou státní hranicí.

Případ z června 1951 se ale v mnohém vymyká, a to jak typem letecké techniky, tak především způsobem ukončení leteckého „narušení“. Československo tehdy na čas zcela „bez práce“ získalo jedny z nejmodernějších amerických bojových letounů i s jejich piloty, kteří tak mohli být vyslechnuti, což byl minimálně ze zpravodajského hlediska tehdy velký úspěch. Autor článku vycházel při rekonstrukci události z dochovaných československých dobových dokumentů, které ovšem nejsou ve všech ohledech kompletní či přesné. Na jednu stranu tak máme k dispozici třeba i seznam osobních věcí zadrženého pilota včetně adres nebo čísel jeho pojistných smluv, na druhou jen pár větami odbytý popis činnosti československé protivzdušné obrany. Základní informace ale k dispozici jsou a ty jsou velice zajímavé.

Nezkušený pilot

Vše začalo ráno 8. června 1951. Na americkém vojenském letišti Giebelstadt v německém Bavorsku, asi 15 km jižně od Würzburgu, začínal běžný letový den americké stíhací-bombardovací letky 526th Fighter Bomber Squadron, vyzbrojené tehdy proudovými letouny F-84E Thunderjet. Nešlo ale o její domácí základnu, tu měla jednotka v rovněž bavorském Neuburgu na dnešním jihovýchodním okraji Mnichova. Do Giebelstadtu se 526th FBS přesunula kvůli rekonstrukci dráhy na svém stálém letišti.

Zhruba v 9 hodin vzletla z letiště dvojice F-84E trupových čísel FS-244 (sériové číslo 92244, pořadové číslo 3) a FS-273 (sériové číslo 92273, pořadové číslo 14). Vedoucím skupiny byl pilot USAF tehdy šestadvacetiletý 1st Lt. Luther G. Roland, ve druhém stroji seděl norský pilot

1st Lt Bjorn Johansen (v dokumentech použito také jméno Johanson). Norští piloti tehdy byli na přeskolení a výcvik u amerického letectva, jelikož Norsko jakožto zakládající člen NATO v rámci americké vojenské pomoci získalo mimo jiné i několik F-84E a několik desítek F-84G.

Úkolem dvojice při osudném letu byl nácvik skupinové slétanosti, k němuž stroje nastoupaly do výšky asi 16 000 stop, tedy asi 4900 metrů. Podle všeho ale nejen norský, ale ani americký pilot nebyl příliš zkušený, neboť během relativně krátké doby oba ztratili orientaci. V jedné z výpovědí popsal 1st Lt Roland činnost ve vzduchu následujícím způsobem: „... začal jsem kroužit doleva, zatímco můj žák se učil létat ve sledu. Asi po 15 minutách jsem mu ukázal správný způsob tohoto cviku. Během tohoto předvádění jsem ztratil orientaci. Obrátil jsem se k jihu, abych se podíval na Alpy, avšak tyto jsem neviděl, a tak jsem si nalaďil svůj radiokompas na Norimberk, který mi ukázal směr na jihovýchod. Tento směr jsem sledoval asi 10 minut a pak jsem zjistil, že rozhodně nemohu být natolik vzdálen od Norimberku, a proto jsem nalaďil svůj radiokompas na Mnichov a můj kompas opět ukazoval severozápadně a jelikož jsem stále neviděl Alpy věděl jsem, že nemohu být jihovýchodně od Mnichova a tu jsem byl již přesvědčen o tom, že můj radiokompas není v pořádku. V tomto okamžiku jsem požádal svého žáka, aby nalaďil svůj kompas na Norimberk, avšak ani on nemohl dostat Norim-

berk na svůj kompas. Počal jsem kroužit a volal jsem DF radiovou stanicí na mateřském letišti v Giebelstadtu a žádal jsem o udání směru letu. Stanice mi nemohla udát směr letu. Můj spoluletec měl již značný nedostatek benzínu, a proto jsem volil možnost zaletět pod mraky a přistát na prvním letišti, které uvidím. Nevěděl jsem, na jakém letišti a na jakém území přistávám. Nicméně v jiné zaznamenané výpovědi americký pilot uvedl, že i poté, co zjistil, že nezná svoji polohu pokračoval ve cvičení a teprve po jeho skončení se začal věnovat obnově orientace.

Přetvápení ve Kbelích

Československá protivzdušná obrana v roce 1951 ještě zdaleka nepředstavovala nějaký ucelený a propojený systém, který by dokázal spolehlivě monitorovat den ve vzdušném prostoru. Stíhací letectvo bylo stále tvořeno z větší části pluky vyzbrojenými vrtulovými letouny Avia S-199 (odvozené od Messerschmittu Bf 109G) a proudové stroje jako Jak-23, respektive MiG-15 se teprve zaváděly do výzbroje a jejich operační schopnosti byly zcela minimální. V začátcích bylo také efektivní používání rada-

■ V titulu F-84E Thunderjet před kbelskými hangáry. Znak 526th FBS pod kabinou je doplněn jménem jednoho z důstojníků 86th Fighter Bomber Wingu, pod nímž spadala i 526th FBS, kapitána Roberta A. Kruga. Shodou okolností velel letové akci v Giebelstadtu i 8. června 1951. Vpravo dobový podpis 1st Lt Luthera G. Rolanda z protokolu o výslechu. Dole řada F-84E v barevném schématu 526th FBS





■ S letounem F-84E FS-273 ve Kbchli přistál norský pilot 1st Lt Björn Johansen, dobře je patrná prasklá pneumatika na levém podvozkovém kole

rové techniky, a tak ostrahu státní hranice, a to i v případě přeletů cizích letadel, zajišťovala síť takzvaných vidových hlásek. Nežkušenost jejich obsluhy a často také nepřizpůsobivost povětrnostní podmínky však jejich činnost značně omezovaly, a tak mnohokrát nebylo možné určit nejen typ a státní příslušnost stroje, ale ani jeho rychlost a výšku a někdy dokonce ani směr letu! V archívích dokumentech tak lze nalézt množství hlášení, která lze shrnout tím, že někdo něco slyšel ve vzduchu a asi to bylo letadlo-narušitel.

Dvojici amerických Thunderjetů 8. června 1951 ale naše hlášená služba zaznamenala už v 10:06 hodin, kdy stroje poprvé pronikly nad území Československa zhruba v prostoru jižně od Mariánských Lázní a pokračovaly směrem na východ. Letouny byly tentokrát sledovány i pomocí radaru, a tak bylo zjištěno, že už v 10:07 ostře zatáčely doleva a kurzem 315° a letěly do prostoru Františkov-

ých Lázní, načež opustily československé území při letu směrem k východoněmeckému městu Chemnitz. Radarový kontakt byl poté ztracen a o dalším pohybu F-84E nad naším územím se hlášení zmiňuje až v 10:36 hodin. Historické dokumenty k případu ovšem neudávají, jakými prostředky a v kterých místech byl druhý kontakt obnoven. Údajně byl vyhlášen poplach a signál k zásahu proti narušitelům, nicméně jak už bylo řečeno, možnosti stíhacího letectva byly tehdy velice omezené. Nelze ani vyloučit, že ve skutečnosti si amerických letounů při jejich druhém vletu nikdo nevšiml a hlášení pak bylo jen upraveno na základě již známých faktů, aby nebyla přiznávána neschopnost PVO.

Pravdou ale zůstává, že už po pár minutách letu se dvojice objevila v blízkosti Prahy, kde jejich piloti spatřili dráhu vojenského letiště ve Kbchli. Vedoucí dvojice se pokoušel navázat radiové

spojení s letištěm, ale jelikož pochopitelně neznal správnou frekvenci, nepodařilo se mu to. Ve výpovědi později uvedl, že si všiml, že na rozdíl od amerických letišť v Německu na tomto nebyla čísla označující směr dráhy, avšak malý zbytek paliva u stroje řízeného norským pilotem mu nedal jinou možnost, než urychleně přistát. Dal proto pokyn Johansenovi, který po standardním okruhu přistál se strojem FS-273 na dráhu kbelského letiště v 10:41 hodin místního času. Vzhledem k tomu, že dosedl až v polovině dráhy a musel intenzivně brzdit, došlo k prodloužení a prasknutí levé pneumatiky hlavního podvozku. Poručík Roland ještě jednou opakoval okruh a v 10:43 přistál i on se strojem FS-244. Oba stroje zůstaly po přistání stát na konci dráhy. Usměvný je i Rolandův popis tohoto okamžiku: „Po přistání přišel k letadlu muž v modré uniformě, kterého neznám, a řekl mi, že jsme přistáli v Praze. V tom okamžiku jsem si uvědomil, že jsem ilegálně přelétl s Johansenem hranice Československé republiky.“

Přistání amerických letounů bylo ve Kbchli pořádným překvapením. Personál letiště, na němž tehdy působil 1. letecký dopravní pluk, se nejprve domníval, že jde o stroje Jak-23, které tehdy sloužily v Chebu a které se Thunderjetům podobaly především palivovými nádržemi na koncích křídla. Teprve když na letounech spatřili nápisy USAF, došlo všem, o jak závažnou situaci jde. V pozdější zprávě je ovšem situace popisována tak, že obsluha čelila hrozbě. Podle všeho jde ale i zde o pouhé maskování vlastní nepozornosti.

Sousto pro zpravodajce i techniky

Bezprostředně po přistání byly oba piloti zadrženy podporučíky Karlem Haslarem a Stanislavem Vlčkem a krátce na to byla informována všechna příslušná nadřízená místa včetně ministra národní obrany. Do Kbchli relativně rychle dorazil i tehdejší velitel letectva generál Josef Hanuš, avšak státní bezpečnost byla rychlejší a zadržené piloty mezitím odvedla, na což si velitel letectva také stěžoval, neboť šlo zřejmě o porušení válečných předpisů.

Pozornosti se ale dostalo také samotným letounům, které byla po vystoupení pilotů traktory přetazeny před kbelské hangáry a tam podrobeny první technické prohlídce. Při ní se zjistilo,



■ Proudový Republic F-84E Thunderjet od 526th Fighter Bomber Squadron, s nímž americký pilot Luther G. Roland přistál 8. června 1951 na kbelském letišti. Vlevo je detail z znaku jednotky, který byl nakreslen na trupu na úrovni náběžné hrany křídla



■ Přístrojová deska jednoho ze zadržovaných F-84E při prohlídce v Leteckém výzkumném ústavu

že jejich palubní kulomety ráže 12,7 mm jsou ostře nabitý 300 náboji pro každou zbraň a že z letounu FS-244 jich bylo několik pravděpodobně vystřeleno, o čemž svědčí i 80 cm použitý film ve fotokulometu. Vyvolané snímky ale nic bližšího neprozradily. Zástupci letectva a zpravodajských orgánů ihned také okopírovali a začali zkoumat mapy, technické manuály a další dokumentaci nalezenou v obou stroích. Po jedné noci strávené v hangáru 1. LDP byly letouny za přísného utajení přetazeny do Leteckého výzkumného ústavu, kde byl jeden z nich rozebrán a všechny jeho agregáty podrobně prozkoumány a zadokumentovány. Vzhledem k tomu, že šlo tehdy o špičkovou techniku, s níž v Československu nebyly téměř žádné zkušenosti, měly odborníci problém i s pouhým měřením parametrů některých komponent, stejně tak jako s následným opětovným sestavením stroje, kdy jim určité množství součástek jednoduše chybělo.

Mezitím museli oba piloti projít sérií výsledků majících za cíl jednak zjištění, zda v případě přistání ve Kbchli nešlo o plánovanou akci a také získání jakýchkoli informací o organizaci, výcviku a schopnostech amerického letectva v Německu. Zatímco norský pilot Björn Johansen s vyšetřovateli spolupracoval, Luther G. Roland nejprve vypovídat odmítal a sdělil pouze svou hodnost, jméno a osobní číslo: AO-2090784. Nicméně i on nakonec k výsledku přistoupil a nutno dodat, že z některých jeho vyjádření týkajících se popisu ztráty orientace a jejího řešení je zřejmé, že skutečně přišel k zkušenosti s letáním nad hranicemi, ale nikdy nebyla zmínka o tom, že by zde bylo nějaké nebezpečí, nebo že bychom mohli být sestřeleni v případě, že bychom přeletěli hranici.“

Výsledkům pochopitelně neunikl ani norský pilot, s nímž vyšetřovatelé 13. června 1951 hovořili i na téma personální situace v USAF. Za vše mluví opět citace z dobového protokolu: „Protokol v diskusi, která byla vedena s por. Rolandem je zářející, že jeho úroveň všeobecného vzdělání je na nízkém stupni a že nezná takové věci, které jsou našemu průměrnému občanu samozřejmě, byl dotázan por. Johansen na to, jak on se dívá na stav všeobecného vzdělání průměrných Američanů, se kterými přichází do styku a v čem spatřuje příčiny tohoto nízkého stavu. Johansen vypověděl, že nízký stav všeobecného vzdělání u průměrného Američana je skutečností. Příčiny vidí v tom, že se lidé po vchození školy již o další sebevzdělávání nestarají a že jejich jediným zájmem je starost o to, jak vydělat dolary. Potvrzuje, že sám z vlastní zkušenosti ví, že američtí vojáci v Německu vůbec nic nečtou, jejich trávení volného času je v hospodách a klubech, z oficiálních vojenských míst není jim po výchovné stránce věnována žádná pozornost. Jsou dobře placeni a o nic jiného se nestarají. Pokud se týká stupně výcviku příslušníků amerického letectva tak, jak poznal v Giebelstadtu, uvádí Johansen, že v průměru jest dobrý. Poznamenává však, že Američané jsou velmi špatní navigační. Jsou zvyklí na létání podle přístrojů (radiokompas) a stane-li se, že ztratí spojení nebo se jim stanice porouchá, pak jsou v končích se svým uměním.“



Lze samozřejmě předpokládat, že v situaci zadržování odpovídal norský pilot tak, jak se domníval, že bude pro něj nejlepší, nicméně byla to zřejmě právě naprostá nežkušenost obou letců, která vyšetřovatele ubezpečila o tom, že nešlo o žádný špiónážní let, ale o prostou leteckou ztrátu orientace. Björn Johansen, vědom si pravděpodobně i svých pochybení, požádal československé úřady o možnost odcestovat přímo do Norska a nikoliv zpět k americkému letectvu. To mu také bylo umožněno a po vyřízení všech formalit odletěl z Prahy běžnou linkou Československých aerolinií.

Americký pilot 1st Lt Luther G. Roland byl za účasti mnoha zahraničních novinářů, představitelů ozbrojených sil a tajných agentů předán

americké straně 4. července 1951 na hraničním přechodu v Rozvadově. Dva letouny F-84E Thunderjet byly na stejném místě předány o den později. Následovalo ještě několik různých diplomatických protestních nót, ovšem další epizoda studené války už tak jako tak skončila. ■

(Poznámka: Luther G. Roland sloužil v USAF až do roku 1966 a působil nakonec i jako velitel letky. Poté se věnoval podnikání a zemřel v Roseburgu ve státě Oregon 22. června 2002.)



F-84G v Leteckém muzeu VHÚ

V návaznosti na incident popsáný v předchozím článku je symbolické, že přesně po 60 letech se Thunderjet na letiště Praha-Kbely vrátil znovu, a tentokrát natrvalo. Jde sice o verzi F-84G, nicméně i tak bude připomínat onu událost z dob studené války a především pak počátky proudové éry ve vojenském letectví. Už brzy by měl být k vidění v expozici Leteckého muzea Vojenského historického ústavu.

Letecké muzeum ve Kbelích má už nyní velice zajímavou sbírku první generace proudových bojových letounů, kterou postupně rozšiřuje o další stroje, zejména ty, které se výrazným způsobem zapsaly do historie. Mezi ně bezesporu patří i americký Republic F-84 Thunderjet, jehož první prototyp vzletl už v roce 1946. Před časem se Vojenskému historickému ústavu podařilo sehnat jeden takový stroj ve Slovinsku, a to výměnou od soukromého majitele. Do kbelského muzea byl přepraven po silnici letošního 19. srpna. Jde o stroj F-84G-15RE sériového čísla 51-1159, který v minulosti sloužil převážně v jugoslávském letectvu. To získalo až 290 Thunderjetů jednak z amerických dodávek a také z Rečka a používalo je v letech 1953-1974. „Kbelský“ stroj byl dodán přímo u USA a svou službu ukončil zřejmě v roce 1972. Od té doby stál na různých místech letiště v Mariboru, než jej v roce 2009 zakoupil soukromý sběratel, který jej pak vyměnil s VHÚ. Technický stav Thunderjetu odpovídá jeho stáří a také tomu, že dlouhá desetiletí stál na vol-



ném prostranství. Jde v podstatě o holý drak bez motoru a s minimálním vybavením kabiny. V současnosti nese také neautentické zbarvení akrobatické skupiny Thunderbirds, pod nímž je

původní jugoslávská kamufláž. Nicméně jako statický exponát ve společnosti svých dobových protivníků může i tak velice dobře posloužit, a to zejména po částečné renovaci, která jej v brzké době čeká.

Renovace bude zahrnovat kompletní odbarvení a opravu povrchových poškození a přípravu na funkci statického exponátu. Letoun pochopitelně získá také nové zbarvení, o jehož schématu se v současnosti v Leteckém muzeu jedná. Je velice pravděpodobné, že půjde o zbarvení některého F-84G z výzbroje USAF. Bohužel zatím se nepodařilo zjistit žádné podrobnosti o historii tohoto konkrétního stroje, pokud by tedy někdo z čtenářů měl jakékoliv vlastní věrohodné prameny, bude v Leteckém muzeu vítán. Půjde-li vše podle plánu, měla by být částečná renovace Thunderjetu dokončena ještě v letošním roce. ■



■ F-84G ještě před demontáží na slovinském letišti v Mariboru