

LAGG-3, ZAKLADATEL RODU

Stíhací piloti měli vždy přesvědčivé názory na letouny, na kterých bojově létali. Mezi piloty téhož letectva se vždycky rozhoří argumentace a spory o výhodách jejich strojů, zejména když jsou ve výzbroji dva hlavní soupeřící typy. Vzdušné boje prokázaly relativní výhody spitfiru ve srovnání s Bf 109 nebo mustangu vůči FW 190. Ale který byl lepší, FW 190 nebo Bf 109, P-51 nebo P-47, rodina stíhaček firmy Supermarine nebo dynastie Hawkerů? Každý typ měl své šampióny a spory se táhnou nadále i mezi historiky. Vášnivé debaty se dotkly i relativních výhod stíhaček od Jakovleva a Lavočkina, kteří byli v důsledku svého dominantního postavení v rudém letectvu za 2. světové války přirozenými rivaly.

Počáteční verze Jak-1 a LaGG-3 vstoupily do služby v rozpětí několika měsíců, používaly stejný řadový motor Klimov M-105P a byly si i vzájemně podobné. Jakovlev i nadále používal v evolučním vývoji letounu zdokonalené verze Klimovovy pohonné jednotky, zatímco Lavočkin v roce 1942 přesedlal na hvězdicový motor Švecov M-82.

Zatímco Jak-1 si rychle získal pověst stíhacího „plnokrevníka“, na LaGG-3 se snášela jen slova opovržení. Popravdě řečeno, oba letouny měly několik nepříjemných letových vlastností a zpočátku trpěly nízkou kvalitou výroby, ale pověst, kterou si první LaGG-3 získaly, s typem vydržela až do konce, i když byl LaGG-3 v letech 1942–43 slušně zdokonalen. Ironií osudu mnohá první sovětská esa získala úspěchy právě na zatracovaném LaGG-3 a dosáhla na něm významného počtu ze svých sestřelů a někteří, jako Igor Kaberov, se dokonce stali jeho neochvějnými zastánci.

Když ale LaGG-3 vyměnil v půli roku 1942 svůj motor Klimov za hvězdicový Švecov M-82, pověst letounu se zásadně změnila, podobně jako jeho označení na La-5. Ve skutečnosti první La-5 stále zaostávaly za svými německými protivníky, ale „nový“ stíhač vlastnil slibný vývojový potenciál. A v půli roku 1943 se jeho zdokonalená verze La-5FN skutečně mohla chlubit bojovými výkony srovnatelnými s mnohem vychvalovanějším FW 190 a byla nadřazená svému rivalovi, Jak-9.

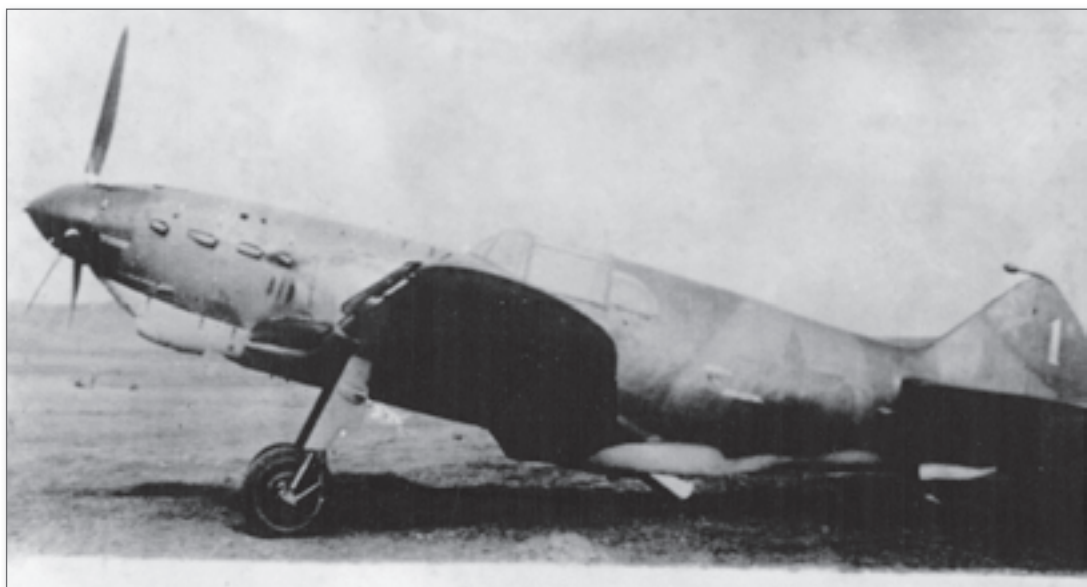
LAGG-3

V roce 1939 sovětská vláda vyzvala k předložení projektů nové stíhačky. Nakonec byly přijaty tři projekty a ty byly objednány do vývoje a výroby. Těmito třemi letouny byly MiG-3, Jak-1 a LaGG-1 z nové kanceláře Vladimira Gorbunova. Ten vedl jako vyšší úředník Lidového komisariátu leteckého průmyslu* skupinu, jež předložila jeden z oněch konstrukčních návrhů. Pod ním pracoval jako šéfkonstruktor Semjon Lavočkin, další ministerský úředník zapojený do vývoje této stíhačky byl Michail Gudkov. Tito tři muži poskytli názvu nového stroje iniciály



Konstruktor stíhaček LaGG-3 Semjon Aleksejevič Lavočkin zachycený při práci. Během válečných let obdrželi všichni konstruktéři sovětských letadel jak uniformy, tak vojenské hodnosti (via G. Petrov).

* Sovětský název pro ministerstvo leteckého průmyslu.



Prototyp stíhačky LaGG-3 se poprvé vznesl k nebi v březnu 1940. Tento snímek zkouškami již důkladně prověřeného stroje byl pořízen počátkem roku 1941, kdy už začala sériová výroba strojů LaGG-3 (via G. Petrov).

svých jmen – LaGG. Gorbunov a Gudkov později ustoupili do pozadí a přenechali OKB (*opytno-konstruktorskoe bjuro* = vývojová konstrukční kancelář) Lavočkinovu jménu.

Zatímco stíhačky MiG a Jak používaly tradiční smíšenou konstrukci, příspěvek od kanceláře LaGG využíval speciální překližku impregnovanou fenoly derivovanými z březových dehtů a nazývanou delta-drevesina, kterou bylo možné lisovat do požadovaného tvaru. Byla těžší a pevnější než obyčejné dřevo a byla i nehořlavá. Jako pohonná jednotka byl vybrán Klimov M-105P, který dával 1 100 k. Výzbroj měla

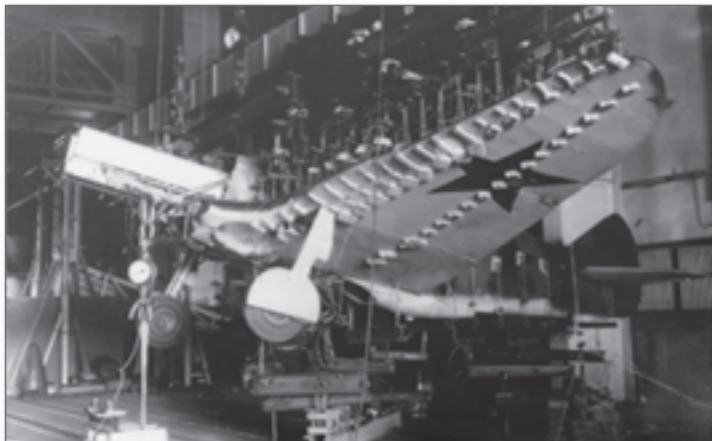
původně sestávat z kanonu MP-6 ráže 23 mm a dvou kulometů Berezin UB 12,7 mm. Prototyp odstartoval v březnu 1940 a v prosinci téhož roku šel do sériové výroby jako LaGG-3. V době, kdy Němci v červnu 1941 zahájili operaci *Barbarossa*, jich však k frontovým jednotkám stihlo dorazit jen málo.

První pluk, který měl stíhačky LaGG-3 obdržet, byl 19. IAP* leningradského okruhu PVO**. Dalšími pluky byly 157. a 24. IAP moskevské zóny PVO.

* IAP (*istrebitelnyj aviacionnyj polk*) = stíhací letecký pluk

** PVO (*protivovozdušnaja oborona*) = protivzdušná obrana

Předsériový LaGG-3 podstupuje koncem roku 1940 statické zkoušky ve Vědecko-výzkumném ústavu VVS (NII VVS) (via G. Petrov).



Místo toho byly první LaGGy-3 odeslány na Dálný východ, kde SSSR považoval válku s Japonskem za pravděpodobnější než konflikt s údajným „spojencem“, Německem. V důsledku toho nebyly v pohraničních okruzích 22. června 1941, kdy Němci vtrhli do SSSR, žádné stroje LaGG, i když v červenci byly významné počty vrženy do bojů jako náhrada za jednotky zničené na zemi během počátečních německých náletů.

Nedostatky strojů LaGG-3 coby stíhaček byly nápadně zřejmě ihned po jejich nasazení do bojů. Hned zpočátku jejich maximální rychlost ze 605 km/h klesla u prvních výrobních sérií na 574 km/h v důsledku instalace základního operačního vybavení. Tato hodnota dále klesala až na 534 km/h, jak se ve výrobních závodech na LaGGy ve spěchu zaváděly další úpravy, které zahrnovaly instalaci pancéřování sedačky, další palivové nádrže a radiopřijímače. V důsledku těchto změn také téměř o 50 % klesla stoupavost. Pozdější výrobní série se s těmito neduhy vypořádaly zjednodušením vybavení a výzbroje, což ale vedlo naopak k jiným problémům.

Dramatický pokles rychlosti byl také důsledkem špatného dílenského zpracování a tento problém se ještě zhoršil, když válečný tlak nutil ke zrychlení výroby a továrny evakuované na Sibiř dokončovaly mnohé z prací pod otevřeným nebem. Byly časté případy, kdy byly letouny dodány s hadry uvízlými v potrubích, nástroji zapomenutými v draku, s volnými šrouby a nýty a se součástmi nedbale připevněnými. Povrchová úprava byla hrubá a ovládání špatné a potíže se stabilitou byly vlekly chorobou raných strojů LaGG. Řízení se považovalo za „líné“ a rychlost zatáčení neadekvátní a ve střemhlavém letu se letoun strašlivě klepal. Z motoru Klimov také unikl olej, což často vedlo k přehřívání a k zadření a k ještě dalšímu zhoršování již tak bídné povrchové úpravy letounu. A co víc, unikající olej unášel proud vzduchu na čelní štítek a kryt kabiny, zhoršoval výhled a znemožňoval použití zaměřovače.

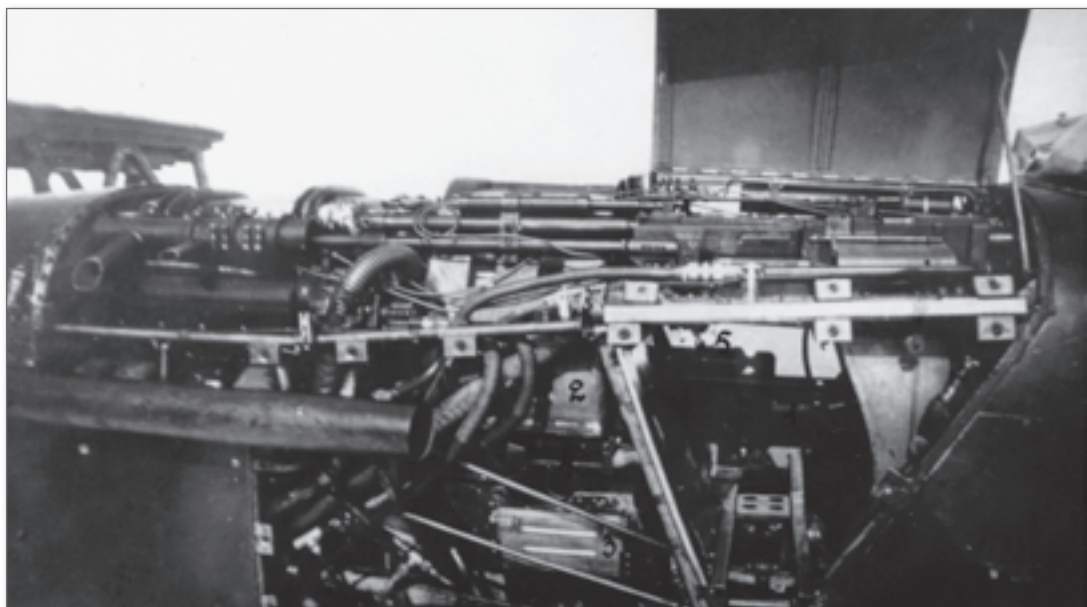
I před znečištěním byla průhlednost krytu kabiny sotva vhodná pro tuhle práci. Při výrobě z nitrocelulóзовé směsi byla průhlednost špatná již u nového krytu, který po expozici slunečním světlem navíc brzy zežloutl. Následně mnoho pilotů létalo s krytem kabiny otevřeným. To také pomáhalo snižovat teplotu v kabině, způsobenou



Snímek vnitřku kabiny sériového stroje LaGG-3 dokumentuje jednoduchost přístrojového vybavení standardně montovaného do sovětských stíhaček. Přístrojový panel většiny letounů LaGG-3 byl natřený bílou nebo světlešedou barvou (via G. Petrov).



Typický obrázek z většiny frontových základen letounů LaGG-3 za 2. světové války – motor Klimov M-105, ze kterého vytéká olej prasklinami v hydraulickém potrubí nebo v těsněních. Motory Klimov byly notoricky netěsné a pozemní obsluha tohoto stroje LaGG-3, typ 35, měla zjevně hodně co dělat, aby stroj udržela v letuschopném stavu (via G. Petrov).



Po odejmutí krycích panelů předvádí tento LaGG-3, série 1 nebo 4, fotografovi svůj motor Klimov M-105. Podobně jako Bf 109 měl i LaGG-3 kanon ráže 20 mm střelící hřídelí vrtule a dva kulometry ráže 12,7 mm přímo nad motorem (via G. Petrov).

nedostatečným chlazením motoru. Tento problém ještě zhoršovala snaha pilotů létat s kanály chladiče těsně uzavřenými ve snaze snížit odpor vzduchu a zvýšit maximální rychlost stíhačky.

LaGG-3 také trpěl špatným hydraulickým systémem, který způsoboval, že se podvozek u stíhačky stojící na zemi zavřel, nebo naopak že se sám za letu vysunul! Výzbroj letounu si z bojů přinášela smíšené reference. Většinou zkušených pilotů LaGGu, kteří přišli z Polikarpovových strojů vyzbrojených jen čtyřmi kulometry, se kanon ráže 20 mm, dva těžké a dva lehké kulometry instalované v LaGGu-3 jevíly jako skutečné zlepšení. Avšak když se od 8. série dále vypustily kulometry ŠKAS ráže 7,62 mm, nikdo už neprotestoval.

Na počátku války si piloti všech typů sovětských letadel na ŠKAS stěžovali, protože byl náchylný k zasekávání nábojů a k selhávání a protože byl, slovy samotných pilotů, „dobrý tak akorát aby na německých letadlech poškrábal lak“! Ale kulometry UB ráže 12,7 mm a 20mm kanony ŠVAK, které na LaGGu-3 zůstaly, měly taky své problémy se zádržkami.

Jako u většiny Sověty stavěných letadel 2. světové války bylo radiovybavení LaGGu rovněž bídné. Mnoho letounů se dodávalo jen s přijímači, které pilotům dovozovaly přijímat rozkazy, ale neumožňovaly

zpětnou komunikaci. To se vleklo až do pozdní fáze války, kdy se vysílači stále pyšnily jen letouny velitelů.

Přes tyto problémy měl LaGG-3 v jednom ohledu nad svým velkým rivalem, Jak-1, navrch. Konstrukce LaGGu-3 z materiálu delta-drevesina mu umožňovala přestát velké bojové poškození a také značnou měrou přispívala k odolnosti vůči požáru. LaGG byl známý tím, že hořel neochotně, zatímco Jak-1 měl pověst „plynového hořáku“. Pověsti, že piloti žertovali, že zkratka LaGG znamená „*lakirovannyj, garantirovannyj grob*“ (lakovaná, zaručená rakev), jsou vtipné, ale pochybné. Takováto kritika sovětské výzbroje či taktiky se považovala za „defétizmus“ a rovnala se umístěnce do trestného praporu. Jenom vyslechnout takový podvrtný vtip a neohlásit to by pro posluchače znamenalo stejnou vinu jako pro vypravěče onoho vtipu, takže pilot, který by něco takového vyslovil, by musel být napůl hrdina a napůl blázen.

Během roku 1942 se výkony LaGGu-3 zlepšily, když byl motor M-105P nahrazen jednotkou M-105PF, která dávala o 110 k víc, a když byla zavedena řada dalších mechanických a konstrukčních úprav. Avšak některé z těchto změn znamenaly zvýšení hmotnosti a LaGG se ve skutečnosti svým německým protivníkům nikdy nevyrovnal. V rámci různých výrobních sérií byla zavedena řada dalších změn, včetně zmenšení



LaGG-3, série 1 od 44. IAP, jehož zdánlivou hadovitou kamufláž zadní části trupu způsobila maskovací síť, kterou na snímku není vidět. Když Němci zahájili operaci Barbarossa, byl 44. IAP vybavený I-16, i když pluk obdržel své první stíhačky LaGG-3 jen o pár týdnů později. Dne 7. března 1942 se ze 44. IAP stal 11. GIAP a později létal jak na La-5, tak na Spitfirech IX (via G. Petrov).

objemu vnitřních palivových nádrží kvůli odlehčení draku, zavedení přídatných palivových nádrží (či externích nádrží) pro zvětšení doletu a změn vnějších závaží směrovky a výškovky a radiových antén. Od série 4 se zredukovala výzbroj odstraněním jednoho ze dvou těžkých kulometů UB 12,7 mm a od 8. série byly vynechány oba lehké kulomety. Ale série 11 přinesla kolejničky šesti odpalovacích zařízení RO-82 na neřízené rakety RS-82 ráže 82 mm. Zatímco se dnes k rozlišení hlavních etap vývoje LaGGu-3 používají série 1, 4, 8, 11, 23 a 66, ostatní série mezi nimi existovaly také, ale často se lišily jen velmi malými změnami.

Na výrobní lince v Gorkém byl v červnu 1942 zaveden typ Lavočkin La-5. Zpočátku se LaGG-3 a La-5 v této továrně vyráběly současně, ale výroba letounu LaGG-3 tu koncem roku 1942 skončila a během roku 1943 se daný stíhač vyráběl výhradně v Tbilisi, když jeho výroba nakonec skončila 229 letouny postavenými počátkem roku 1944. A tak LaGG-3 i přes své nedostatky zůstal ve frontové službě až do posledních měsíců války v Evropě.

Koncem roku 1943 byly jednotky s LaGGy všeobecně dislokované v jižních oblastech fronty blížící k Tbilisi. Letoun byl často výzbrojí méně prestižních jednotek, byť některé gardové jednotky operovaly s LaGGem-3 až hluboko do roku 1944. Tento stíhač také zůstal v aktivní službě na Dálném východě a některé pluky s LaGGy se v srpnu 1945 zúčastnily krátké války s Japonskem.

Pluk obvykle obdržel během přezbrojení přímo ve výrobním závodu nebo u náhradní výcvikové jednotky LaGG-3 jednoho sériového provedení. Avšak brzy se dostal do situace, kdy provozoval stroje řady

různých sérií tak, jak mu byly vydávány jednotlivé náhradní letouny z polních dílen údržby a od ostatních jednotek stahovaných do zázemí. Ačkoli piloti jistě znali rozdíly mezi výrobními sériemi stíhačky LaGG-3, v soudobých i pozdějších hlášeních a v literatuře se mezi nimi nedělaly žádné rozdíly a různé série strojů LaGG-3 lze s jistými obtížemi rozlišovat jen podle fotografií. Obdobně je nemožné odhadovat nějaký podíl jednotlivých sérií na celkové výrobě, vyjma faktu, že stroje série 35 a 66 byly určitě nepočetnější.

Ve dnech bezprostředně po přepadení SSSR Němci dne 22. 6. 1941 byly LaGGy-3 spěšně dodávány na frontu, aby se jimi přezbrojily mnohé pluky, které ztratily během počátečních útoků luftwaffe své letouny I-16 a MiG-3 na zemi. Během léta a podzimu 1941 byly tyto jednotky nasazovány do absolutně marného postřelování postupujících kolon tanků a vojáků wehrmachtu. Ti, kdo tyto mise přežili, se rychle vraceli ke své roli ve vzdušném boji poté, co Němci začali bombardovat Moskvu.

Během následujících 12 měsíců obdrželo LaGG-3 mnoho dalších jednotek často jako náhradu za mnohem lepší Jak-1 kvůli nedostatku tohoto typu. Piloti, kteří přecházeli z I-16, LaGG neměli rádi, protože byl méně obratný, bývalí piloti MiGu-3 jej shledávali pomalejším a piloti jaků zjišťovali... prostě že to není jak, a tedy že za ním zaostává v každém směru! Nicméně bylo zjištěno, že v určité fázi 2. světové války létalo na LaGGu 143 stíhacích pluků, a je jisté, že mnoho jiných jednotek, jejichž výzbroj identifikována nebyla, jej používalo také.

Bezpočet stíhacích es, která se později proslavila na P-39, na jaku nebo La-5, létalo na počátku



V srpnu 1941 vystupuje V. A. Zaramenskich opět do kokpitu svého stroje LaGG-3 před startem k dalšímu bojovému letu. Pilot sloužil u jednoho z pluků podléhajících 6. IAK moskevského okruhu protivzdušné obrany (via G. Petrov).

LaGG-3, série 1 od 44. IAP pojíždí koncem roku 1941 po polním letišti někde v rámci Leningradského frontu. Za povšimnutí stojí, že u stroje byl odstraněn problematický posuvný kryt kabiny a kryty kol – ty se za provozu na letištích tohoto typu rychle zanášely rozbledlým sněhem a blátem (via G. Petrov).

své kariéry alespoň chvíli na letounu LaGG-3 a získalo na tomto typu přinejmenším několik sestřelů. Ale jen relativně málo pilotů dosáhlo dostatečného úspěchu, aby bylo trvale spojováno s typem LaGG-3.

Jednou z prvních jednotek na západě, která LaGG-3 obdržela, byl 145. IAP, který boje zahajoval na I-16 a na nový stíhač se přezbrojil v srpnu 1941. Jedním z jeho nejúspěšnějších pilotů byl **Leonid Galčenko**, velitel 2. letky dislokované v Šongui. Galčenko, jenž byl ve 29 letech už relativně starý, se v letech 1939–1940 účastnil bojů nad Finskem, i když se mu tam nepodařilo zapojit do žádného vzdušného boje. Když Němci zahájili svůj vpád, létal na I-16 a v červenci ohlásil jediné vítězství.

Počátkem srpna obdržel 145. IAP tucet strojů LaGG-3, z nichž jeden byl přidělen Galčenkovi. Jeho první zkušenost s tímto stíhačem byla nepříliš imponující, když se jeho stroji během přistání zhroutil podvozek. Spolehlivost letounů LaGG této jednotky se stala případem natolik závažným, že technik pluku byl uvězněn. Jeho nástupce piloty brzy naučil, jak využít měnitelné nastavení listů vrtule stíhačky a další moderní prvky, a i nehod začalo pomalu ubývat.

V noci 9. srpna za svitu půlnočního měsíce sestřelil Galčenko průzkumný letoun, který identifikoval jako „He 111“ – ve skutečnosti šlo o Ju 88. Po tomto úspěchu svůj názor na LaGG-3 změnil a stal se jedním z jeho prvních zastánců. Galčenko měl coby nadějně eso větší úspěch 15. září, kdy během jednoho z posledních masových útoků Luftwaffe na Murmansk spolu s wingmany Viktorom Mironovem a B. M. Kuzminem sestřelili tři Ju 87. Ke konci měsíce docílil osmého potvrzeného vítězství – byl jím Bf 110 – během 77 bojových letů.

V té době byl Galčenko navržen na vyznamenání titulem Hrdina SSSR, tedy na nejvyšší sovětské vyznamenání. Prohlásil však, že Mironov mu v řadě případů zachránil život a že by vyznamenání nepřijal, pokud by je nedostal i Mironov. Oba byli nakonec titulem vyznamenání 6. června 1942.

Právě během září 1941 se na kýlové ploše Galčenkova LaGGu poprvé objevila silueta jeho dnes již pověstné „kočky“. Po válce říkal, že to označení původně použil poté, co viděl emblémy na německých letounech, se kterými se utkal. Věřil, že jeho nepřátelé tyto motivy vnímali jako talismany opředené pověrami.





LaGG-3 mjr. Leonida Galčenka doplněný jeho motivem bílé kočky. Přítomnost 9 červených a 9 bíle lemovaných hvězdiček vítězství za kabinou naznačuje, že tento snímek byl pořízen s největší pravděpodobností v listopadu 1942 – těsně před Galčenkovým přeložením na velitelství divize (via G. Petrov).

Galčenko odmítal, že by sám byl pověřivý, ale usoudil, že kočka mu přinese štěstí, takže ji měl namalovanou na všech svých letounech až do konce války – možná měl pravdu, protože nikdy nebyl ani jedinkrát sestřelen.

V září 1941 Galčenka povýšili na majora a přeložili, aby na základně Kandalakša velel nově vytvořenému 609. IAP, který byl vybaven směsicí typů I-16, MiG-3 a LaGG-3. Později se stal zástupcem velitele 324. IAD* a tehdy vyměnil svůj LaGG-3 za La-5F. Galčenko pokračoval v bojích nad arktickými oblastmi a Karélií až do Dne vítězství a poslední sestřel (Bf 109G) si připsal nad Salmijärvi (dnes Salmijarvi v Murmanské oblasti) 22. října 1944. Odlétal 310 bojových letů a docílil 24 osobních a 12 skupinových sestřelů.

* IAD (*istrebitelnaja aviacionnaja divizija*) = stíhací letecká divize

Dalším raným esem na LaGGu-3, které sloužilo v počátečních měsících války u 145. IAP spolu s kpt. Leonidem Galčenkem, byl **Aleksandr Zajcev**. Tento talentovaný pilot vedl 3. letku pluku. Poté co skóroval 14 individuálních a 21 skupinových vítězství na I-16, přesunul se počátkem srpna 1941 na LaGG-3. Ačkoli na tomto stíhači létal jen několik dní, hlásil Zajcev 4. srpna své nejvýznamnější vítězství, když se utkal s velmi obávaným Bf 110 od ZG 76.

Vedoucím pilotem této *Zerstörer Geschwader* byl tou dobou Gerhard Schashke, s jehož strojem se Sověti seznámili víc než dobře. „Ryžij“ (zrzek), jak mu jeho nepřátelé přezdívali, využíval v počátečních týdnech války na východě s velkým úspěchem převahu rychlosti svého Bf 110, když prováděl střemhlavé útoky na nic netušící sovětské letouny, což mu do srpna vyneslo čistý zisk 19 vítězství.



Anonymní LaGG-3, série 4, pojíždí ve sněhu počátkem roku 1942 na Kalininském frontu. Přestože jeho letišti pokrývá hluboký sníh, má tento stroj stále namontované kryty kol (via G. Petrov).



Po nouzovém přistání v listopadu 1941 na Leningradském frontu nakládají a odvázejí vojáci Rudé armády LaGG-3, série 4. Tato scéna se za kruté zimy roku 1941 opakovala stále dokola (via G. Petrov).

4. srpna vyhlásil 145. IAP Zajcevovu čtyřčlennému roji vzlet na poplach, aby stíhal další německou formaci. Když nastoupali do výšky, vypátrali sovětští piloti záhy nepřítele – po jednom roji Bf 109 a Bf 110, přičemž „Ryžij“ pilotoval vedoucí *zerstörer*. Během prvního čelního útoku sundalo eso na Bf 110 dva LaGGy, a když už to vypadalo, že přeživší piloti 145. IAP budou přemoženi, pustila se do Bf 109 formace tří I-16.

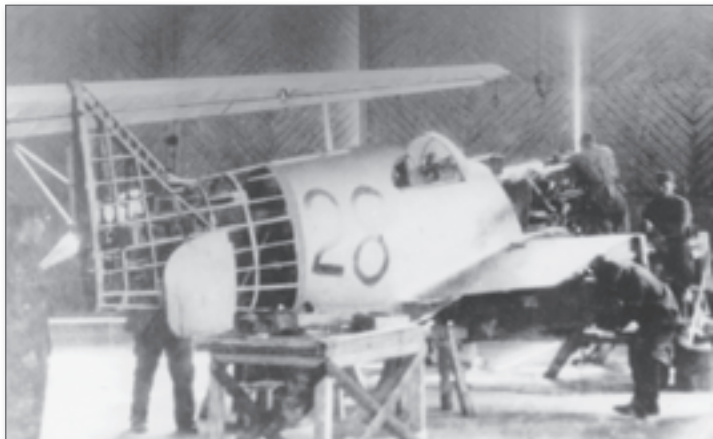
Když Schashke sestřelil druhý LaGG, vypálil Zajcev na Bf 110 dávku. Jeho první střely svůj cíl minuly, ale druhá dávka zasáhla pravý motor útočné stíhačky a ten začal kouřit. Zajcev viděl, jak Schashkeho letoun klesá, ale v jeho definitivním vyřazení

mu zabránil druhý Bf 110. Boj pokračoval dalších 30 minut a za tu dobu byl sestřelený třetí LaGG-3 a jediný I-16. Pak se Zajcevovi a zbývajícím dvěma polikarpovům podařilo uniknout.

Ač se to jevilo jako další špatný den sovětského stíhacího letectva, situace se dramaticky změnila, když sovětské jednotky zjistily, že Schashkeho Bf 110 dopadl za jejich linií. Ryžij při havárii zahynul a jeho střelec byl zabit na zemi během přestřelky s vojáky Rudé armády.

V prosinci Zajcev krátce velel 760. IAP (nově vytvořenému s výzbrojí hurriganů), avšak koncem dubna 1942 převzal velení své staré letky u 145. IAP. Pak ale zahynul jen o několik týdnů později 30. května během přeškolování na P-39 Airacobru.

Boji poškozený LaGG-3, série 1 je koncem roku 1941 v opravě na 1. opravárenské základně na leningradském letišti Komendajskij (via G. Petrov).





LaGG-3, série 4, sériového čísla 070171, „stříbrná 71“ od 524. IAP byl 6. března 1942 sestřelený finským protiletadlovým dělostřelectvem poblíž lokality Nurmoila. Pilot jej během přistání poškodil do neopravitelného stavu, takže vynalézavým finským mechanikům nechal k použití jen motor a zbraně (via G. Petrov).

Vraťme se však do léta 1941, kdy se dalším příjemcem stíhaček LaGG-3 stal 5. IAP KBF*, jehož letky byly na začátku války rozptýlené poblíž Leningradu a Tallinu. 5. IAP KBF byl zapojený do bojů od samých prvních dní konfliktu a jeho piloti létající na stíhačkách I-15 bis a I-16 krutě trpěli údery ostřílených finských a německých protivníků. Pluk nicméně bojoval houževnatě dál a 18. ledna 1942 byl oceněn přeznačením na 3. GIAP**. Tou dobou už byl pluk dosti dlouho na cestě k úplnému přezbrojení na LaGG-3, když první kusy obdržel koncem léta 1941. Tyto stroje u 3. GIAP sloužily do poloviny roku 1943, kdy útvar převzal dodávku La-5.

U 5. IAP KBF zaznamenali určité úspěchy s LaGGem-3 dva piloti, jedním z nich byl **Georgij**

* KBF (*Krasnogo znamenii Baltijskogo flota*) = Baltské loďstvo, nositel Rudé zástavy

** GIAP (*Gvardžijskij istrebitelnyj aviacionnyj polk*) = gardový stíhací letecký pluk

Kostylev. Jako veterán bojů nad Finskem byl v červnu 1941 již nadporučík. Kostylev, jenž před obdržením LaGGu-3 v srpnu 1941 skóroval 4 vítězství na I-16, se stal esem, když sundal 16. září nad Kronštadtem Ju 87. K tomu přidal do konce měsíce dva Ju 88. 5. února 1943 byl Kostylev sám sestřelen a vyskočil se zraněnou rukou.

Do dubna 1943 nalétal 223 bojových letů a v 59 případech se utkal s nepřátelskými letouny. Když mu bylo přiznáno 9 individuálních a 34 skupinových vítězství, byl Kostylev 23. října 1942 jmenován Hrdinou SSSR. Od května do října byl nucený létat na obstarožním hurricanu, ale v listopadu se mohl vrátit na LaGG-3 a ihned zvýšil své skóre, když během jediného letu 7. listopadu sestřelil dva junkersy.

V únoru 1943 se Kostylev dostal do těžkých problémů. Jako tehdy již oslavovaný válečný hrdina byl pozván na banket pořádaný vlivným prominentem v Leningradě. Přes blokádu a hlad, který stále přetrvával (i když už ne tak krutě jako během minulé



Kalininský front, léto 1942. Obsluha doplňuje LaGG-3 (některé střední výrobní série) palivem z mobilní cisterny. Dalo by se s úspěchem pochybovat o tom, zda by tři větve přehozené přes letoun stojící uprostřed pole mohly nějakého vzdušného pozorovatele vůbec zmást! (via G. Petrov).

Tento značně olétaný a lyžemi vybavený LaGG-3 utrpěl vážné škody, když se během přistání zabořil přídíl do sněhu. Opět Kalininský front, počáteční měsíce roku 1942. Je zajímavé, že i ostruhové kolečko bylo nahrazeno lyží (via G. Petrov).



zimy, kdy hlady zemřelo na milion lidí), dali jeho hostitelé dohromady vytríbený banket se vzácnými víny a bohatou krmí servírovanou na drahém porcelánu a v křišťálu. Ostatními hosty byli vysoce postavení úředníci a političtí činitelé, zatímco Kostylev toho odpoledne doslova přiletěl rovnou z bojového letu.

Vlastní matka tohoto špičkového pilota jen zázkakem přežila peklo hladomoru v Leningradu přelomu let 1941–1942, takže když Kostylev uviděl nádheru onoho banketu, která se před ním rozprostírala, označil ji ve spravedlivém hněvu veřejně za „ostrov přepychu v době moru“, mrštil o zem svým křišťálovým pohárem a odstrčil majora zásobovací služby, který se jej snažil zadržet. Nic jej nemohlo zachránit před hněvem uraženého panstva, ani jeho vyznamenání ani jeho sláva či postavení nejlepšího pilota Baltského loďstva. Během pár dní byl Kostylev degradován na vojína, odňali mu titul Hrdina SSSR i ostatní jeho vyznamenání a vyloučili jej z komunistické strany. A navíc byl odsouzený na měsíc ke službě v trestném praporu.

Odeslání k takové jednotce se obvykle rovnalo trestu smrti. Avšak Kostylevovi spoluodsouzenci věděli, jak se do téhle „jámy lvové“ dostal, a chránili jej před nejhorším zacházením. Po odpykání trestu Kostylev požádal o návrat k letectvu. Avšak jeho pluk jej odmítl přijmout. Nový velitel 4. GIAP KBF Vasilij Golubjev byl našťastí jeho dobrý přítel a uvítal jej u svého útvaru, který se právě přezbrojil na La-5.

Ke konci srpna 1943 byl Kostylev považován za již „rehabilitovaného“ a byly mu navráceny medaile i čestný titul. Vypadá to tak, že Kostylev neměl problémy jen s nadřízenými, jak zjistil reportér, který se jej ptal, jak to, že má tolikrát více skupinových

vítězství než individuálních. Kostylev mu vysvětlil, že obvykle pomáhal novým pilotům, když jim přenechal mnoho sestřelů, které by právem mohly být připsány jemu samotnému. Způsob reportérova dotazování jej rychle rozčílil, a tak zostra odpověděl: „Dobře, tak když mají být počty vyrovnané, odedť skupinová vítězství nebudu počítat tak dlouho, až se stav vyrovná!“

Kostylev letěl na svou první misi se 4. GIAP KBF 21. dubna 1943 a ihned zaznamenal úspěch, když zničil finský Fiat G.50 a další donutil sestoupit až k mořské hladině, kde přikázal svému wingmanovi, aby dílo dokončil. Během doby, kdy létal se 4. GIAP KBF, hlásil 9 sestřelů (včetně 3 FW 190).

V říjnu 1943 byl Kostylev jmenován náčelníkem Inspektorátu stíhacího letectva VVS KBF* a povýšen na majora. Po přesunu na inspektorát pokračoval v bojových letech s frontovými pluky a docílil dalších vítězství, ale ta rozdělával mezi piloty útvarů, se kterými létal. Do konce války Georgij Kostylev nalétal 418 bojových letů a vybojoval 112 vzdušných soubojů. O tom, kolika vítězství vlastně dosáhl, se vedou jisté spory, byť se zdá, že jeho skóre musí čítat nejméně 22 individuálních sestřelů a 34 skupinových, jakož i četná vítězství, kterých se vzdal ve prospěch nováčků, nebo je prostě nepočítal.

Jeho kolegou u 5. IAP KBF a esem byl **Igor Kaberov**, jehož žádost o vycvik u vojenského letectva byla původně na základě zdravotních důvodů zamítnuta, ačkoli se mu podařilo vstoupit do školy bezmotorového létání, která byla záhy „prezbrojena“ motorovými letouny. Po krátké etapě civilního instruktora vstoupil do námořnictva a dokončil

* VVS KBF (Vojenno-vozdushnyje sily Krasnogo znamenii Baltijskogo flota) = Vojenské vzdušné síly Baltského loďstva Rudé zástavy



Tento LaGG-3, série 29, „červená 59“ na počátku roku 1942 zpozorovali ze vzduchu v bažině a poté vyprostili příslušníci 3. GIAP KBF. Po zprovoznění na něm v únoru několik týdnů létal Igor Kaberov, než byl stroj opět poškozen a odeslán do zázemí do opravárenské základny. „Červená 59“ byla po opravě přidělena jinému pluku, následně ještě jednou poškozena a opravena a osudovou shodou náhod byla poté v říjnu 1942 odeslána zpět ke Kaberovovu pluku (via G. Petrov).

námořní leteckou školu. V červnu 1941 byl Kaberov poručíkem 5. IAP KBF a létal na I-16. V srpnu zaznamenal svůj první sestřel, ale v následujících týdnech se mu nedařilo hlásit další vítězství, když jeho střely ne a ne proniknout pancéřováním německých letadel, se kterými se utkával.

Koncem srpna Kaberova a jeho letku odeslali do Gorkého, aby tu obdržel nové stroje LaGG-3. Kaberov se do téhle nové stíhačky záhy zamiloval a byl jedním z pouhé hrstky sovětských stíhacích pilotů, kteří to přiznávali. Nejdříve na něj udělal dojem podvozek, který se zatahoval automaticky na stisknutí knoflíku, aniž by vyžadoval otáčení klikou jako v I-16. Kaberov si také považoval její výzbroje. A konečně LaGG-3 byl rychlejší než I-16. A i poté, kdy už létal na Jaku-1, dával Kaberov přednost LaGGu.

Budoucí eso vzlétlo k první misi na stíhačce LaGG-3 ráno 10. září 1941. Tehdy Kaberov letěl bojově s Georgijem Kostylevem a Vladimírem Chaldějevem, kterého právě ustanovili velitelem letky.

Když se dal Chaldějev záhy po startu do pronásledování Hs 126, zaútočil na tento letoun a byl poté zaskočen dvěma Bf 109. Kaberov instinktivně nasměroval svůj LaGG-3 mezi Němce a Chaldějeva, aby zachytil hlavní nápor jejich útoku. Pilot henschelu zatím odrazil Chaldějevův útok a jeho šance na přežití se výrazně zvýšila, když se ze slunce střemhlav spouštěly další Bf 109. Chaldějevův LaGG potom odpadl, jako by byl poškozený, a šel dolů ve vývrtce. V poslední chvíli svou předstíranou vývrtku vybral, zaútočil na henschel zespu a sestřelil jej. Všichni tři Rusové ihned přerušili kontakt s nepřítelem a vrátili se na základnu.

Piloti se právě usadili k obědu, když opět vzlétla signální raketa a přiměla Kaberova a jeho soudruhy k poklusu k jejich stíhačkám – byly zpozorovány tři bombardovací junkersy bez doprovodu, které letěly směrem k jejich letišti Nizino. Jakmile byly stíhačkami napadeny, dva z oněch Ju 88 přešly do střemhlavého letu a unikaly při zemi, zatímco třetí letoun stoupal nad mraky s Kaberovem za zády. Když oba



Na tomto LaGGu-3, série 35, létal kpt. Semjon Ivanovič Lvov, který během služby u 3. GIAP KBF uskutečnil 280 bojových letů. Než jej v únoru 1943 přeložili na námořní velitelství, docílil také 6 osobních a 22 skupinových vítězství (většinou na strojích LaGG-3 a La-5) (via G. Petrov).



Na tomto stroji LaGG-3, série 35, létal por. Tichon Sviridovič Žučkov ze 3. GIAP KBF. Na frontu byl odvelen v prosinci 1942 a na konci války měl za sebou 257 bojových akcí a 11 osobních a 12 společných sestřelů ve 37 vzdušných bojích. Hrdinou SSSR byl Žučkov jmenován 6. března 1945 (via G. Petrov).

náhle vylétli z oblačnosti, nacházel se ruský pilot přímo za bombardérem. Po závěrečné fázi útoku svou oběť sestřelil sotva 3 km od letiště.

Do konce toho dne Kaberov odlétal několik bojových letů, takže po posledním letu byl už sotva schopný přistát. A vskutku také usnul v kabině svého LaGGu-3, ještě než stačil dojet do chráněného stání. 11. září byl pak den ještě únavnější, i když se spolu s Kostylevem podělili o další zničený Hs 126.

O dva dny později byla letka nucená Nizino opustit, když se letiště dostalo pod těžkou dělostřeleckou palbu, a její piloti odletěli zpět do Leningradu. 14. září Kaberov sundal Bf 109, avšak toto vítězství další den pohaslo pod tíhou dvojnásobné těžké ztráty. Kaberov půjčil svůj LaGG-3 („13“) svému příteli Širobokovovi, jehož vlastní stíhačka byla v opravě, a jak pilot, tak stroj byl sestřelen. 16. září luftwaffe v čele s Ju 87 od StG 2 zahájila mohutnou ofenzívu proti Baltskému loďstvu kotvicímu v Kronštadu, a to zejména proti bitevním lodím *Marat* a *Oktábrskaja Revoljucija*. Kaberovova letka tvořila při obraně proti této ofenzívě podstatnou část sovětské protivzdušné obrany.

V počáteční den této kampaně provedl Kaberov první let v teď již opraveném Širobokovově LaGGu, když jejich letku zvedli na poplach k obraně Kronštadu před bombardovacím náletem. Kaberov startoval jako poslední a brzo zjistil, že ihned po zatažení podvozku své stíhačky levá noha vypadla a zůstala viset vytažená. Kaberov dostal rozkaz k návratu na základnu, provedl pomalý okruh a pak se pokusil podvozek opět zatáhnout. Tentokrát nechal prst trvale na tlačítku zatahování, aby podvozek udržel zatažený, a pozemní kontrole hlásil, že problém byl vyřešen.

Jakmile Kaberov doletěl nad Kronštadt, našel oblohu plnou Ju 87 a jejich doprovodu. Rychle se dostal za jednu štku, pustil tlačítko zatahování podvozku, aby mohl odpálit zbraně, a levá podvozková noha se okamžitě znovu vysunula. Stíhačka teď kvůli odporu vzduchu způsobenému podvozkovou nohou táhla doleva a bylo těžké s ní manévrovat, natož pak zamířit. Kaberov se ale nedal vyvést z míry, přiblížil se ke štuce a poslal ji dolů v záplavě plamenů.

Piloti ostatních stíhaček v okolí jej teď bombardovali rádiem: „Zatáhni podvozek. Kdo to má to kolo venku? Zatáhni ho!“ doprovodné stíhací messerschmitty si postiženého LaGGu všimly také a jeden z nich se dostal za Kaberovovu zád'. Avšak Matvěj Jefimov přispěchal včas, aby jej sestřelil, a zachránil svého soudruha, kterému se podařilo uniknout a vrátit se na základnu. Útoky na Kronštadt trvaly celý týden.

Dne 2. listopadu zahájilo sovětské velení evakuaci námořní základny Hango izolované hluboko uvnitř nepřátelského území. Jefimov, Kostylev a Kaberov byli vysláni, aby pátrali po vracejících se lodích námořnictva, které byly přeplněné personálem. V nejbližším bodě jejich letu Kaberov zpozoroval cosi podivného – osamělý Tupolev SB-2 letící na vstřícném kurzu a s vytaženým podvozkem. Když bombardér LaGGy spatřil, přátelsky zamával křídly a pokračoval v letu. Kaberov byl zaskočený nejenom tím vytaženým podvozkem, ale i skutečností, že všechny SB přece nedávno dostaly rozkaz létat jenom v noci.

Kaberov zachovával příkázaný rádiový klid, a tak se o tom nemohl zmínit svým kolegům, ale za letu zpět ten tajemný SB potkali znovu, jak směřoval k Vybogu. Opět zamával křídly, ale Kaberov se tentokrát rozhodl jej trochu prověřit. A na jeho křídlech uviděl finské znaky! Ač již stíhacím esem, při prvním útoku svůj cíl minul, ale pronásledoval SB do mraků, a když se bombardér znovu objevil, přiblížil se k němu a sestřelil jej. V době, kdy se Kaberov vracel na letiště, již na jeho základně měli od místních jednotek Rudé armády telegram oznamující jejímu veliteli, že jakýmsi LaGGem byl sestřelen bombardér SB. Jakmile Kaberov přistál, byl ihned vyzván, aby odevzdal pistoli, a byl zadržen. O chvíli později však přišel druhý telegram, který sděloval, že střelec z toho SB byl zajat a že onen letoun nakonec opravdu pilotoval nepřítel.

Koncem roku 1941 začal Kaberovův pluk létat obranné hlídky nad ledovou trasou do Leningradu a nový rok oslavil 1. ledna sestřelením Bf 109. Když byl poslední den toho měsíce na další hlídce, utkal se s dvěma Bf 109, které ve spěchu vyklidily pole poté, co jeden z nich na pilota LaGGu vypálil jednu dávku z velké vzdálenosti. Při návratu domů však Kaberov nedoletěl daleko, když motor jeho stíhačky začal zadržávat a náhle se zastavil – jediná zbloudilá kulka z Bf 109 si našla cestu do chladiče LaGGu. Kaberov

klouzal k zemi a nasazoval na nouzové přistání, když letoun náhle nízko nad zemí ztratil rychlost. I když byl pilot z pádu silně otřesený, přežil nezraněn, a jak se soukal ven z kabiny vraku, zajal jej voják Rudé armády, který si nedal vysvětlit, že Kaberov je na jeho straně!

Jakmile byl z LaGGu venku, uviděl Kaberov, proč jeho stíhačka v posledním okamžiku najednou ztratila rychlost. Narazila do elektrického vedení. Ocasní plochy a zád' trupu se stále ještě houply na drátech a obě křídla byla od trupu jako odstřižená. Po ověření jeho totožnosti na velitelství pěchoty se Kaberov vrátil na své letiště. Po návratu zpět jej čekalo přivítání 100 g vodky a napomenutí slovy, že „nemá právo nechat se zabít, protože je jediný harmonikář u pluku“.

Další měsíc Kaberovův LaGG („88“) poškodil nováček, který si jej vypůjčil, aniž by měl od našeho stíhacího esa svolení. Jak zásoby letounů LaGG-3 vysychaly, musela se jeho letka dozbrojit hurricany, které žádný z Rusů nehodnotil příliš vysoko. Krátce po návratu od doplňovacího útvaru s jedním z nových strojů Kaberovovi sdělili, že v jeho oblasti jsou finští stíhači mnohem aktivnější než dříve a že nepřítel teď nasazuje ukořistěné I-153 Čajka v sovětském markingu, takže je potřeba mimořádné ostráživosti.

Hned při dalším letu, kdy Kaberov a Kostylev startovali na poplach, dostali pokyn, aby stíhali nepřátelskou stíhačku přibližující se ke Kronštadu ve výšce 5000 m. Ani po důkladném průzkumu oblasti se jim cíl nepodařilo nalézt, ale dvojice místo toho zaregistrovala osamocené I-153 letící v malé výšce přes finský záliv k letišti 4. GIAP KBF. Když viděli na jeho křídlech rudé hvězdy, usoudili, že je stíhačka nepochybně finská a úmyslem jejího pilota je překvapivý útok. Kostylev zaútočil první a vypálil dávku, která způsobila, že se čajka převrátila. Kaberov ji potom dorazil a dvouplošník havaroval na okraji letiště. Oba muži rychle přistáli na své základně uspokojeni vědomím, že své letiště uchránili před útokem. Avšak když chtěli svůj úspěch ohlásit, kpt. Mjasnikov je přerušil slovy: „Já vím, co jste sestřelili, ale víte taky, koho jste sestřelili?“ Jejich oběti nebyl nikdo jiný než mjr. Biskup, náčelník štábu 4. GIAP! Naštěstí pro všechny zúčastněné major tuhle zkušenost přežil nezraněn a uznal, že to byla jeho chyba, když si během zkušebního letu s nově opraveným letounem udělal neplánovaný výlet nad Finsko.

Po několik dalších měsíců létal Kaberov na hurricanu, než se nakonec vrátil na LaGG-3, když letka v říjnu obdržela významný počet těchto stíhaček z polních leteckých dílen. Náhodou byla jednou z nich Kaberovova zamilovaná „88“, která byla opravena, odeslána k jiné jednotce a znovu poškozena. Znovu pozáplatovaná se teď vrátila ke Kaberovovi jako jeho milý a starý věrný pes!

12. ledna 1943 zahájila Rudá armáda operaci na prolomení blokády Leningradu a během několika dní intenzivní letecké činnosti, která následovala, si Kaberov na své konto připsal Bf 109, Ju 88 a dva Bf 110, jakož i podíl na dalších dvou těžkých stíhačkách spolu s novým pilotem, kterého zaučoval do vzdušného boje. Kaberov naštěstí přežil své utkání s Ju 88, kdy byl jeho LaGG zasažený obrannou palbou z bombardéru, která mu odtrhla kryt motoru a způsobila, že z něj vycházel kouř a motor vynechával. Kousek před letištem Kaberovův klimov zcela utichl, a protože ztráta výkonu u LaGGu také znamenala, že se nemohl vytáhnout podvozek, pilot doklouzal k dráze a přistál s letounem na břicho. Boje o nově získané sovětské území pokračovaly, neboť přes zamrzlou Něvu byl postaven most, který jednotky VVS chránily v tvrdých bojích. 10. února vedl Kaberov během hlídky poblíž mostu Šestopalova, Šilkova, Capova a Prasolova do akce proti formaci šesti Bf 109 a dvou FW 190. Capov a Prasolov dostali rozkaz, aby zůstali nad nepřátelskými stíhači pro případ, že by jiné německé letouny chtěly LaGGy zaskočit. Jakmile si byli jistí, že v oblasti nečíhaly další nepřátelské letouny, chtěli se snést na Němce „jako sníh na jejich hlavy“.

Tento lyžemi vybavený LaGG-3, série 23, byl opatřený šesti kolejničkami na neřízené rakety RS-82 a pod křídly zavěšenými vyvíječi kouře. Tato zařízení značně snižovala i tak nedostatečnou maximální rychlost LaGGu-3 (via G. Petrov).

Šilkov se ale záhy ocitl v situaci, kdy na něj střílel FW 190. Kaberov mu přispěchal na pomoc čelním útokem, na což Němci obvykle neměli dost silné nervy. Ale jeho protivník pevně držel směr a obě stíhačky se hnaly proti sobě a piloti stříleli do posledního okamžiku. Když byli od sebe doslova pár metrů, Němec uhnul a umožnil Kaberovovi, aby do břicha jeho trupu vypálil dávku, ještě než proletěl pod ním. FW 190 padal v plamenech a ostatní němečtí piloti se z boje odpoutali. Bylo to Kaberovovo 28. vítězství. Když se dostal zpět na základnu, byl z celého zážitku tak nervově vyčerpaný, že v sobě nebyl schopný najít dost sil, aby se sám dostal z kabiny svého LaGGu. V následujících měsících jej pak pronásledovaly noční přízraky, kdy se mu stále vracel pohled na žlutonosý focke-wulf, který se řítil přímo na něj.

V létě roku 1943 dostal 4. GIAP KBF konečně moderní stíhačky, když se jeho 1. letka přezbrojila na Jak-1 a 2. a 3. letka obdržela La-5 – tedy stíhačku, které dával Kaberov (příslušník 2. letky) před LaGGem přednost. Po seznámení se svými novými letouny se pluk 18. července vrátil na frontu a Kaberovova letka šla na ostrov Sejskari, aby poskytovala přímý doprovod nedaleko dislokovaným šturmovíkům Il-2. O několik dní později dostal Kaberov titul Hrdina SSSR.

Právě dekorované stíhací eso hlásilo svůj poslední sestřel krátce po návratu do bojů v létě 1943 a na oltář jeho posledního vítězství padla opravdu nezvyklá oběť. Kaberov dostal rozkaz, aby letěl z ostrova Sejskari na velitelství pluku na shromáždění. Při tomto letu se k němu připojil technický důstojník,





LaGG-3 z posledních výrobních sérií od 9. IAP ČF je zachycený na finále na neznámém podkavkazském letišti. Velké vztlakové klapky letounu umožňovaly relativně snadné přistání a jeho podvozek o širokém rozchodu se ukázal jako ideální pro primitivní polní letiště, tak typická pro období Velké vlastenecké války (via G. Petrov).

kteřý se také potřeboval vrátit na pevninu poté, co byl dočasně odvelen ke Kaberovově jednotce. Protože nebyl k dispozici žádný spojovací letoun, který by důstojníka odvezl zpět, usadil jej Kaberov do prázdného trupu za svou sedačkou a vzletl. Na trase však narazili na čtyři Bf 109, které zatoužily po boji s osamělým lavočkinem. Kaberov neměl jinou možnost než jim vyhovět. Byl právě tak schopen vystřelit jednu dávku na jeden letoun, který odpadl s vlečkou kouře, když jej zaskočili ostatní a donutili jej k sérii zoufalých manévřů. Nakonec se objevil roj jaků, který Kaberovovi umožnil, aby se od Bf 109 odpoutal a pokračoval v cestě na velitelství. V zaujetí bojem Kaberov úplně zapomněl na svého pasažéra, kterého po přistání zanechal v letadle. Našel jej později až strážný, který si myslel, že jde o diverzanta, dokud mu Kaberov všechny okolnosti nevysvětlil, což teprve umožnilo již značně rozčileného důstojníka vysvobodit.

18. srpna 1943 byl Igor Kaberov odvolán z bojů a byl přeškolen na instruktora. V této roli setrval až do doby, kdy byl odeslán na Dálný východ, aby létal

v krátké válce proti Japonsku. Skóroval 29 vítězství, z nichž 11 byly individuální sestřely a 18 skupinové.

Andrej Kulagin byl z letecké školy vyřazen na jaře 1942 a v červenci byl odeslán ke službě u 249. IAP (od 5. února 1944 přeznačený na 163. GIAP), který byl vyzbrojený LaGGy-3. Jeho začátky byly nevýrazné a prvního vítězství dosáhl až 27. března 1943, kdy se utkal s Bf 109, když svůj roj vedl k bitevnímu úkolu. Kulagin sestřelil rovnou vedoucího německé formace. Od té chvíle pak skóroval pravidelně.

V lednu 1944 byl 249. IAP pověřený úkolem nočního stíhání, což se u LaGGu-3 bez radaru ukázalo jako obtížné. Taktika u jednotky zavedená byla víceméně stejná, jakou používaly noční stíhací peruté hurricanů RAF v letech 1941–1942 a v roce 1944–1945 jednotky systému *Wilde Sau* luftwaffe, vybavené Bf 109 a FW 190.

Pilot navedený pozemní kontrolou do blízkosti cílového letounu se pokoušel nepřítele najít pomocí kombinace světlometů a dobré noční viditelnosti. Kulagin v této úloze exceloval a nahlásil 7 v noci sestřelených He 111. Do února 1944 provedl



Podle úředního archivního popisu této fotografie provádí velitel letky kpt. I. K. Poljak předletovou přípravu s por. P. I. Korobovským (vlevo) a npor. B. V. Maslovem z 9. IAP ČF. Letci jsou zachyceni v dubnu 1943 na severokavkazském letišti Gelendžik. Zatímco hornaté pozadí tohoto zjevně naaranžovaného snímku vypadá jako u svahů severního Kavkazu, chybějící identifikační pruhy a umístění čísla na letounu LaGG-3 za piloty vyvolává pochybnosti o správnosti tohoto popisu. Pověšimněte si rudé hvězdy namalované na kuželu LaGGu stojícího nejbliže k fotografovi (via G. Petrov).

Další snímek stíhaček LaGG-3 z 9. IAP ČF v Gelendžiku roku 1943 tentokrát ukazuje stroje série 66 správně označené šikmými pruhy útvaru na kýlové ploše a číslem letounu před bíle lemovanou hvězdou na trupu (via G. Petrov).

320 bojových letů a nárokoval si 22 osobních a 4 skupinová vítězství během 106 vzdušných soubojů. 1. července 1944 byl oceněn titulem Hrdina SSSR.

Koncem roku 1944 konečně 163. GIAP vyměnil LaGG-3 za La-5. Do konce války byl Kulagin povýšený na kapitána a velitele letky, nalétal 762 bojových letů a vybojoval 146 vzdušných bojů. Jeho konečné skóre činilo 32 osobních a 7 skupinových vítězství. Andrej Kulagin je pozoruhodný tím, že 26 ze svých vítězství docílil na stroji LaGG-3, čímž se stal nejúspěšnějším pilotem na tomto typu. Byl současně i neúspěšnějším sovětským nočním stíhacím esem.

Podobně jako 163. GIAP byl i 88. IAP dalším plukem, který létal na letounech LaGG-3 hluboko do roku 1944. Útvar, který bojoval na severním Kavkazu a na jižní Ukrajině, obdržel LaGG-3 v listopadu 1942 a na tomto typu létal stále, když byl 5. února 1944 přeznačen na 159. GIAP – první náhradní stroje La-5 byly k pluku dodány v květnu 1944. Přesto že létali na zastaralých stíhačkách, dokázali piloti z tohoto pluku získat 9 titulů Hrdina SSSR a nejméně 15 z nich se stalo esy.

Mezi těmi, kdo u tohoto pluku dosáhli postavení esa, byl **Vasilij Maksimenko**, jenž ukončil letecký výcvik v Orenburgu v roce 1938 a v roce 1939 byl krátce nasazen během invaze do východního Polska. Když Němci v červnu 1941 napadli SSSR, sloužil Maksimenko u 88. IAP, odlétal asi 250 bojových letů a zničil 7 letounů, než byl při obraně Mozdoku 25. srpna 1942 sestřelen. Titul Hrdina SSSR obdržel 23. listopadu, když se ještě stále v nemocnici zotavoval ze svých zranění.

Když se Maksimenko ke svému pluku konečně vrátil, zjistil, že 88. IAP se přezbrojil na LaGG-3. V srpnu 1943 byl povýšen na majora a jmenován velitelem pluku. Počátkem roku 1944 byl Maksimenko příjemcem zcela nového, darovaného LaGGu-3, který nesl věnování *Geroju Sovětského Sojuza Maksimenko V. I., ot zemljaka – rabočego zavoda „Glavarmalit“ Gončarenko M. M.* (Hrdinovi Sovětského svazu, Maksimenkovi V. I., od krajana, pracujícího závodu „Glavarmalit“, Gončarenka M. M.). Maksimenkovi však nebylo dáno létat s tímto letounem





Jeden z nejslavnějších a nejtajemnějších ze všech snímků LaGGů je právě tento, s pilotem označeným jako por. Jurij Ščipov, který byl zjevně příslušníkem 9. IAP ČF. Ač mu bylo uznáno 8 sestřelů, není o Ščipovovi v doposud objevených sovětských zdrojích žádná zmínka (kromě zadní strany tohoto snímku) a stále existuje možnost, že jde o záměnu s někým jiným. Zřejmě však je, že tento pilot létal na stroji 66. série. Kupodivu lze přečíst popis za kabinou, který zní *Juk elektro akumuljatora* (vstup k elektrickému akumulátoru). Popis pod číslem na boku letounu nelze přečíst (via G. Petrov).

dlouho, neboť počátkem května 1944 se pluk přezbrojil na La-5. 159. GI-AP se poté přesunul k 2. běloruskému frontu, kde bojoval po zbytek války. Ke dni vítězství Maksimenko nalétal 516 bojových letů a docílil 17 individuálních a 8 skupinových sestřelů.

Prokazatelně nejskvělejším pilotem, který u 88. IAP sloužil, byl **Vasilij Kňazev**, jenž byl nesporně největším pracantem. Když Němci zahájili invazi, byl již zkušeným pilotem a u pluku velitelem roje a svůj I-16 využil k sestřelení Ju 88 již druhý den Velké vlastenecké války. Kňazevovo premiérové vítězství bylo také prvním sestřelem u jeho pluku.

Během prvních dvou let bojů na východě Kňazev nalétal 576 bojových letů a utkal se s nepřítelem ve 122 vzdušných soubojích. Tou dobou skóroval úspěšně v 11 případech osobně a devětkrát ve skupině, což mu 24. srpna 1943 vyneslo titul Hrdina SSSR. O několik dní dříve, 18. srpna, byl Kňazev povýšen na kapitána. V bojích setrval až do konce války, a to nad Kavkazem a Kubání, poté nad jižní Ukrajinou a nakonec nad Východním Pruskem a Berlínem. Tou dobou měl na kontě ohromujících 1 088 bojových letů (to je úhrn, jakého dosáhla pouze hrstka spojeneckých stíhacích pilotů a rovnali se mu jen nejzkušenější *experti* luftwaffe) a s nepřátelskými letouny se utkal ve 139 samostatných případech. Celkové skóre Vasilije Kňazeva čítalo 29 samostatných a nejméně 9 skupinových vítězství.

Dalším výjimečným pilotem již před válkou přiděleným k 88. IAP byl ppor. Kubati Kardanov, zástupce kavkazských národností. Své první vítězství zaznamenal 13. července 1941 a do června 1943 nalétal 550 bojových letů, přežil 90 vzdušných bojů a zaznamenal 7 individuálních a 12 skupinových sestřelů. Kardanov rovněž exceloval v postřelování pozemních cílů, kdy zničil 2 tanky, 127 nákladních aut, 7 děl a 13 postavení flaku. 24. srpna 1943 byl vyznamenán titulem Hrdina SSSR.

V listopadu 1943, během hlídkování se svým rojem, dostal Kardanov rozkaz, aby spěchal na pomoc průzkumnému letounu Pe-2, na který útočily Bf 109. Náš stíhač pilotoval nový LaGG-3 s výkonnějším motorem a brzy nechal svůj roj daleko za sebou. Když Kardanov dohnil nepřítelem sužovaný Pe-2, útočilo na průzkumný bombardér nejméně 6 Bf 109, takže ihned zaútočil. Po bleskovém sestřelu nepřátelské



Tento detail por. Ščipova ukazuje, jak zhruba byly namalovány hvězdičky jeho vítězství (via G. Petrov).



LaGG-3, série 66, od 88. IAP, letky „Sovětská Gruzie“, slušivě vyzdobený darovacím nápisem napsaným gruzínským písmem. Tento útvar byl jedním z několika pluků částečně vyzbrojených letadly zakoupenými z prostředků vybraných v Gruzínské SSR. Nápis, jež tento LaGG nese, zní „*Sabčota Sakartvelo*“ čili „Sovětská Gruzie“. Číselné označení letounu je neobvyklé použitím tří číslic, tloušťkou jednotlivých číslic a jejich umístěním na kýlové ploše. 88. IAP se 5. února 1944 stal 88. GIAP a v tom okamžiku stále létal na strojích LaGG-3. Na La-5FN se konečně přezbrojil o tři měsíce později.

stíhačky se právě chystal zaměstnat druhého messerschmitta, když jej dávka ze třetího Bf 109 zasáhla do levé ruky. Ačkoli mu ze zranění prýštila krev, zůstal Kardanov po boku Pe-2 a pokračoval v boji s Bf 109, dokud průzkumný letoun neunikl. Odpoutal se pak z boje a vrátil se na vlastní letiště, odkud jej odeslali rovnou do nemocnice. Byl to Kardanovův 663. bojový let.

Poté co byl mimo operační službu více než rok, bylo naše eso počátkem roku 1945 konečně shledáno schopným návratu ke 159. GIAP, kdy pluk létal na La-5. Zpočátku lékaři Kardanovovi omezili létání na plukovního dvouplošného dřívce Po-2, ale nakonec byl Kardanov schopný návratu do bojů, a to právě včas, aby vykonal řadu misí nad Královcem. Do konce války Kubati Kardanov odlétal přes 700 bojových letů a docílil 17 osobních a 12 skupinových vítězství.

Por. **Jevgenij Pylajev** přišel k 88. IAP v srpnu 1942 po ukončení dvouletého období v roli instruktora. Byl zjevným mistrem svého řemesla na I-16, když během pár týdnů po nástupu k pluku sestřelil 2 Bf 109 a třetí zničil na zemi.

Po přeškolení na LaGG-3 v listopadu 1942 Pylajev vybojoval jeden ze svých neúspěšnějších bojů války dne 3. června 1943, kdy vedl roj s šesti LaGGy. Doufal, že hlídka nad Kubání proběhne v klidu, neboť zbývajících 5 stíhačů v jeho formaci byli noví piloti, z nichž žádný nenalétal víc než tucet bojových letů. Po krátké chvilce hlídkování však Pylajev dostal rozkaz, aby se utkal se svazem více než 100 Ju 87 a Bf 109, který pronásledovalo pouhých 8 Jaků-1 ze 42. GIAP. Piloti stíhačů LaGG-3 dostali pokyn, aby se pustili za štukami, a jaky nechali, aby se utkali s doprovodem. Pylajev sestřelil dva střemhlavé bombardéry během prvního útoku a jak jeden z těchto letounů padal, srazil se v jejich těsné formaci s třetí štukou.

Když první skupina štuk odhodila bomby a rozptýlila se, vedl Pylajev svůj roj k útoku na druhou skupinu. Za pár okamžiků sestřelil svou čtvrtou štukou a každý z jeho nováčků také dosáhl po jednom sestřelu. Ztraceny nebyly žádné sovětské letouny.

V listopadu 1943 byl Pylajev povýšen do hodnosti kapitána a jmenován zástupcem velitele pluku pro leteckou střelbu. Do května 1944, kdy byl pluk z fronty stažen k přezbrojení na La-5, měl Pylajev nalétáno 285 bojových letů. S nepřátelskými letouny se také utkal 94× a skóroval v 16 případech individuálně a čtyřikrát ve skupině a nejméně jeden letoun zničil na zemi. Jevgenij Pylajev obdržel titul Hrdina SSSR 26. října 1944.

Dalším budoucím esem, jež vstoupilo do řad 88. IAP v srpnu 1942, byl por. **Afanasij Lukin**, jenž dokončil letecký výcvik roku 1939 a poté zůstal v roli instruktora. V listopadu 1943 jej povýšili na kapitána a ustanovili velitelem letky. 21. dne téhož měsíce vedl Lukin 8 strojů LaGG-3 do boje proti tuctu Ju 87 doprovázených osmi Bf 109. V nastalé bitvě sundal dvě štuky osobně, zatímco jeho piloti zničili další dvě (a poškodili třetí), jakož i jeden Bf 109. Jednotka naopak utrpěla škody na jediném stroji LaGG-3.

Afanasije Lukina vyznamenali titulem Hrdina SSSR dne 26. října 1944 za splnění 325 misí a za 120 vzdušných bojů, během nichž zaznamenal 14 osobních a 4 skupinové sestřely. V té době jej z bojů odvolali a vyslali ke studiu na akademii vojenského letectva.

Pavel Kamozin dokončil letecký výcvik roku 1938 a zpočátku působil jako letecký instruktor. Už coby u pilotního žáka byly jeho letecké schopnosti zřejmé všem pozorovatelům a v červnu 1941 létal jako podporučík na I-153 u 269. IAP. Po zranění nohy hned při prvním bojovém letu Kamozin pokračoval v bojových operacích na Polikarpově dvouplášňové stíhačce, dokud pluk nestáhl do zázemí k přezbrojení

Tato fotografie z května 1943 pravděpodobně zachycuje mjr. V. I. Melichova (třetí zleva), npor. V. Aleksandrova, kpt. M. F. Samozvančeva a npor. V. A. Michailova z 9. IAP ČF. Avšak tato informace nesouhlasí s terémem, který je na snímku vidět, leteckými uniformami, které mají letci na sobě, a s hvězdou Hrdiny SSSR na hrudi pilota po Melichovově pravici. Jediným příslušníkem, kterému se za služby u 9. IAP ČF takové cti dostalo, byl npor. Vladimír Aleksejevič Michailov, který titul obdržel v době, kdy létal na stíhačkách LaGG-3 u 163. IAP, takže tito muži jsou téměř jistě od tohoto útvaru (*via G. Petrov*).



na LaGG-3. Jeho pozoruhodných schopností si znovu povšimli během přezbrojování 269. IAP, a tak jej „zrevírovali“ ke službě instruktora. Kamozinovi trvalo celý rok, než si zajistil přeložení zpět k pluku, a svůj návrat na frontu oslavil hned při prvním bojovém letu sestřelením Bf 109 nad Tuapse.

19. července 1942 vedl Kamozin pětici stíhaček LaGG-3 nad lokalitou Šaumjan v oblasti severního Kavkazu, když se jeho formace setkala se 6 Bf 109. Obratem sestřelil jeden messerschmitt a o druhý se podělil zbytek jeho roje, ale přeživší němečtí piloti povolali rádiem pomoc a do šarvátky se zapojilo dalších 15 Bf 109. Než se jeho roj odpoutal z boje a vrátil domů, podařilo se Kamozinovi zničit další dvě nepřátelské stíhačky.

Jeho velitelské schopnosti se projevily znovu 7. října, kdy vedl formaci s 5 LaGGy z vlastního pluku a dvěma stroji Jak od 518. IAP. Během stíhání 11 Ju 87 doprovázených 4 Bf 110 a 6 Bf 109 Kamozin a jeho wingman každý sestřelili jeden jednomístný messerschmitt, zatímco ostatní piloti si nárokovali dvě zničené štuky. Pak se do akce zapletlo dalších 6 Bf 109 a do chvíle, kdy toto velké vzdušné utkání končilo, poslal dolů 3 Bf 109. Němci ztratili celkem 6 Bf 109 a 2 Ju 87, zatímco Sověti měli zničené 3 stíhačky a jednoho pilota zabitého.

Následující měsíc dokázal Kamozin sestřelit další dva Bf 109 a jeden Bf 110. S titulem Hrdiny SSSR byl v tomtéž měsíci povýšen do hodnosti kapitána a přeřazen jako velitel letky k 66. IAP vyzbrojenému P-39Q. Do té doby Kamozin nalétal na LaGGu-3 přes 100 bojových letů a skóroval v 17 případech osobně a 7× ve skupině, což z něj po Andreji Kulaginovi učinilo druhého nejúspěšnějšího pilota na typu LaGG-3. Po působení u 66. IAP a následně u 101. GIAP zvýšil svůj válečný účet na více než 200 bojových letů, 70 vzdušných bojů a 35 individuálních a 13 skupinových sestřelů.

Dmitrij Tormachov absolvoval leteckou školu jako četař v červnu 1942, byť se k bojové jednotce nedostal dříve, než byl v lednu 1943 přidělen ke 269. IAP (tehdy na základně Lazarevskoje severozápadně od Soči). Záhy po příchodu na frontu měl to štěstí, že si jej za svého wingmana vybral Pavel Kamozin.

Tormachov zaznamenal své první vítězství 4. února, kdy sestřelil Bf 109 severozápadně od Gelendžiku. Jen o 18 dní později se zúčastnil jedné ze svých nejpamátnejších akcí, kdy jeho vedoucí

Karmozin zahlédl při návratu z hlídky dva Bf 109 útočící na formaci Il-2. Oba piloti přispěchali na pomoc a podařilo se jim Němce od bitevních letounů odlákat. Karmozinova první dávka poslala jeden z messerschmittů dolů s ohonem kouře, zatímco druhý zmizel do mraků.

Po úspěšné obraně il-dvojek nasadili oba piloti kurz k domovu, když tu se náhle zjevil ten zbylý Bf 109 přímo za nimi a zaútočil na Karmozina. Tormachova nachytil mimo správnou pozici a ten, když nebyl schopný Němce zaměstnat, namísto toho vedoucího zaštitil svou vlastní stíhačkou. Karmozin unikl, ale Tormachovův LaGG byl těžce poškozený a vypadalo to, že je s ním už konec, když se Bf 109 usadil za zádi zmrzačeného sovětského stroje a připravoval se jej dorazit. Avšak Karmozinovi se naopak podařilo dostat se messerschmittu za záda a neváhal si s vytrvalým německým pilotem vyřídit své úcty.

18. března byl Tormachov součástí formace stíhaček 269. IAP vyslaných do vzduchu, aby stíhaly 27 Ju 87, které směřovaly na Gelendžik u hladiny moře. Jakmile sovětské stíhače zaútočili, zasáhla dvojice Bf 109. Jeden se vrhl na Tormachova, ale minul a ocitl se před tímto mladým Rusem. Ten se chopil své šance a vypálil dlouhou dávku na stodevítku, kterou naposledy spatřili, jak mizí na západ s ohonem bílého kouře. Tormachov se otočil zpět k pobřeží a ihned spatřil druhého messerschmitta, jak bojuje se dvěma jaky. Ušetřil stodevítce přesnou dávku a poslal německou stíhačku do moře.

Po přistání na něj zaútočil, tentokrát slovně, pilot jaku, plk. M. V. Avdějev, který se spolu se svým wingmanem pokoušel donutit již poškozený Bf 109 k letu a přistání na jejich základně.

K Tormachovově další potyčce s nepřátelskými stíhačkami došlo 18. dubna 1943 na konci jednotvárné hlídky s pěti dalšími LaGGy-3. Jak se ostatní členové skupiny na okruhu chystali k přistání, napadlo Tormachova, že by mohl zkontrolovat, jestli nējáci němečtí stíhači nevyužívají slunce k maskování svého příletu k letišti, což byla oblíbená taktika luftwaffe. Jen jak na to pomyslel, už se na něj spouštěly dva Bf 109, ale Tormachov měl dost času, aby se jejich útoku postavil. Přešel do ofenzívy, zatočil a následoval je v jejich stoupavém letu a brzy měl ve svém zaměřovači wingmana. Jeho první dávka poslala stodevítku k zemi (a pohřbila Uffz H. Pabsta), a ještě než jeho LaGG ztratil v téměř vertikálním



stoupání energii, stačil v rychlosti vypálit na druhý messerschmitt. Druhý stíhač klesal pryč a kouřil a Tormachovovi uznali dva sestřely, i když druhý Bf 109, jež pilotovalo německé eso s bohatým kontem, Wolfgang Ettel, se nakonec dotáhl zpět na základnu.

O pět dní později 269. IAP stáhli z fronty, když se jeho stav smrštil na pouhých 6 letuschopných strojů. Tyto stroje a jejich piloti (včetně Tormachova) byli převedeni do stavu 267. IAP, zatímco aviatci z 269. IAP bez „létajících strojů“ byli odveleni k přeformování.

Do této chvíle se Tormachov účastnil bojů asi po tři a půl měsíce a nalétal za tu dobu 90 bojových letů, vybojoval 30 vzdušných soubojů a docílil 9 vítězství. Na svůj 10. sestřel vznesl nárok počátkem května, a tak podle práva je v tomto bodě jeho kariéry třeba ho předložit coby kandidáta na titul Hrdina SSSR. Avšak 27. května 1943, než byly dokumenty předloženy, byl Tormachov při své 99. misi sestřelen při doprovodu Il-2, řítil se k zemi v plamenech a byl u pluku zapsán jako nezvěstný v boji.

Ve skutečnosti mladý hrdina ze své hořící stíhačky vyskočil poté, co ji dotáhl nad vlastní území. S pokožkou popálenou na obou rukou dopadl Tormachov do minového pole a musel odtud být vysvobozen sovětskými vojáky. Na lůžko byl upoután po dva měsíce. Když se v srpnu vrátil ke svému pluku, byl ten už přezbrojený na Jak-7B a odesláný na Ukrajinu. Tormachov pak zůstane jakým věrný do konce války a poslední boje prožije nad Jugoslávií.

Zúčastnil se do té doby 366 akcí, z nichž 34 byly bitevní útoky, 86 průzkumných letů a 186 doprovodů šturmovíků. S německými letouny se utkal v 71 samostatných případech, přičemž si nárokoval 14 individuálních vítězství (8 Bf 109, 2 He 111 a 1 FW 190, Me 210, Ju 87 a Ju 88) a dvě skupinová (Bf 109 a FW 190) a dva letouny (Bf 109 a Ju 52/3m) zničené na zemi. Tormachov také zničil 20 železničních vozidel, 18 automobilů a 8 valníků. I když byl v únoru 1945 navržen

Tento LaGG-3, série 29, pravidelně sedlal v počátečních měsících roku 1943 Dmitrij Tormachov, eso 267. a 269. IAP. Letoun je ve standardní zelené a černé kamufláži z té doby, i když tvar čísla na boku trupu je poněkud nezvyklý. Tormachov původně sloužil u 269. IAP a spolu s „bílou 34“ byl přeřazen k 267. IAP, když byl předchozí útvar shledán vyčerpaným a byl v dubnu 1943 odeslán do zázemí. Hrstka pilotů, kteří také stále ještě měli letouny, byla rovněž přesunuta k 267. IAP. Tormachov téměř jistě pilotoval tento letoun ve chvíli, kdy byl 27. května 1943 sestřelen a jeho stroj hořel. Ač byl Tormachov silně popálený, svá zranění přežil a o tři měsíce později se vrátil do boje. S koncem války měl na svém kontě 14 individuálních a dva skupinové sestřely, jakož i řadu úspěchů při postřelování (via G. Petrov).

na Hrdinu SSSR, vyznamenání nebylo schváleno, protože Tormachov od předchozího návrhu nijak dramaticky nezvýšil své skóre bez ohledu na to, že mu v utkáních s německými letouny ve vzduchu bránily jeho významné protizemní akce.

Abychom nakonec ještě podtrhli fakt, že LaGG-3 mohl být opravdu nebezpečný, pokud pilot využil všech jeho sil, stačí se podívat na kariéru takřka neznámého esa **Arkadije Sukova**, který byl nejen „zabijákem es“, ale i „noční můrou“ *Jagdgeschwader 54*. Není o něm moc známo, jen že v květnu 1942 byl kapitánem létajícím na LaGGu-3 u 41. IAP u Volchovského frontu. 22. toho měsíce zmizel Lt. Ott-Bruno Lörzer, eso se 47 sestřely (syn slavného esa z 1. sv.) od II./JG 54, během letu severovýchodně od obce Kiriša, když se jeho letka osmi Bf 109 zapojila do boje s Il-2. Během boje Němce zaskočila početná skupina stíhače LaGG-3 a velitel roje npor. Arkadij Sukov popisoval, že zaútočil na Bf 109, který se vývrtkou zřítil do jezera a explodoval.

Sukov byl opět v plném zápalu boje 9. srpna 1942, když se na jeho poškozený LaGG-3 vrhnul osamoceň Bf 109. Poté co velitele informoval o stavu svého vynechávajícího motoru a dostal povolení k návratu na základnu, odpoutal se Sukov od formace a střemhlav klesal k domovu, když si všiml trasírek střel, které jej míjejí. Šťastně se překvapivému útoku nepřítel vyhnul a měl teď sám v zaměřovači Bf 109, když se německý pilot prohnal kolem něj. Sukovo mistrovství bylo lepší než protivníkovo a krátká dávka z mohutné výzbroje LaGGu stačila, aby poslala k zemi nositele Rytířského kříže Oblt. Maxe-Helmuta Ostermanna, který byl jednak velitelem 7./JG 54, jednak esem se 102 sestřely.

Tento LaGG-3, série 35, z 524. IAP přistál nouzově na břicho 14. září 1942, byl ukořistěn Finy a rychle opraven a předán do služby finskému letectvu s označením LG-3 (via G. Petrov).

18. září 1942 vedl Sukov skupinu strojů LaGG-3 doprovázejících Il-2 od 448. ŠAP*, když je severně od stanice Tosno zachytilo 8 Bf 109. V nastalé rvačce Sověti žádné ztráty neutrpěli, zatímco Sukovovi se podařilo sestřelit opět dalšího nositele Rytířského kříže v podobě Hpt. Herberta Findeisena ze II./JG 54, esa s 67 sestřely, jenž vyskočil a byl zajat.

Počátkem listopadu vyměnil 41. IAP své stroje LaGG-3 za Jak-7 a 11. listopadu Sukov svého nového pomocníka využil názorným způsobem během „volného lovu“ poblíž obce Bolšaja Višerja. Po přiblížení k frontové linii zpozoroval pár Bf 109, který se pokoušel vplížit na sovětské území v malé výšce. Sukov zaútočil z převýšení, Němce překvapil a jednoho z nich ihned poslal dolů. Poraženým pilotem byl nositel Rytířského kříže Hans-Joachim Heyer (54 vítězství) ze III./JG 54.

Informace vztahující se k Sukovovým aktivitám v letech 1943–1944 nejsou k dispozici a je možné, že část této doby strávil zotavováním v nemocnici ze zranění utrpených v boji. Další zmínka o něm je z bojového hlášení ze 17. prosince 1944. V té době už byl kapitánem a létal na La-5 u 254. IAP. Toho dne sestřelil FW 190 nad Rižským zálivem. Jeho pilot Ofw. Heinrich Wefers, eso s 52 sestřely, vyskočil, ale k jednotce se nevrátil – pravděpodobně utonul.

V boji byl Sukov opět 3. ledna 1945, kdy formaci stíhaček, kterou vedl jako doprovod skupiny Pe-2, pronásledovaly poblíž Libavy (Libau, dnes Liepāja v Litvě) FW 190 z JG 54. Sovětskému esu se během tohoto utkání podařilo docílit posledního z jeho 12 sestřelů FW 190 a Sukov si na svou oběť

* ŠAP (Šturmovoj aviacionnyj polk) = bitevní letecký pluk





Finské stíhací eso Eino Koskinen zkouší v březnu či dubnu 1943 motor stroje LG-3 v Immoles po generální opravě letounu v místních polních leteckých dílnách. Coby příslušník LeLv 32 zaznamenal Koskinen jako jediný finský pilot při obraně své vlasti sestřelil při létání na ukořistěném letounu LaGG-3. Ironií osudu sestřelil se strojem LG-1 16. února 1944 sovětský LaGG-3 (*Paavo Saari via Kari Stenman*).

pamatoval jako na výtečného pilota, ale příliš zaujatého snahou dostat se k bombardérům, než aby si kontroloval svou žád. Sukovovi se podařilo zasáhnout z velké vzdálenosti motor FW 190 a jeho pilot, nositel Rytířského kříže Lt. Hans-Joachim Kroschinski (76 sestřelů), velitel 3./JG 54, ze svého kouřícího stroje vyskočil s vážnými zraněními.

Kromě těchto 12 FW 190 Sukov také sestřelil nejméně 4 Bf 109 – je velmi pravděpodobné, že mohl sestřelit další stíhací messerschmitty, nepilotované již stíhacími esy, a snad rovněž i několik bombardérů. Nicméně ta vítězství, která mu byla s konečnou platností uznána, jsou navýsost imponující, neboť v tomto počtu je obsaženo 6 stíhacích es se souhrnným skóre 397 sestřelů a 4 Rytířské kříže.

NA OPAČNÉ STRANĚ FRONTY

V únoru 1942 přistál LaGG-3, série 4, „červená 29“ nouzově za finskými liniemi a po opravě mu bylo přiděleno sériové číslo LG-1 a byl zařazený k jednotce *Lentolaivue* (LeLv) 32, která byla v té době vyzbrojená

LG-3 „v polních podmínkách“ počátkem roku 1944 na neznámém finském letišti (*via G. Petrov*).



V březnu 1943 rtm. Eino Koskinen sedí v kabině LG-3. On i ukořistěný LaGG-3 byl přidělený ke 2/LeLv 32 na základně Nurmoila. Tuto fotografii pořídil vedoucí Koskinenova roje Aulis Bremer (via Kari Stenman).



převážně stroji Curtiss H-75 Hawk. Počátkem jara téhož roku na finském území také nouzově přistál LaGG-3, série 1, „červená 33“ a po opravě a přelakování byl teď odeslán k LeLv 32 jako LG-2. A konečně 14. září 1942 byl s malým poškozením ukořistěn LaGG-3, série 35, „bílá 57“. Po opravě obdržel sériové číslo LG-3 a byl odeslán k LeLv 32. Finské letouny LaGG-3 se používaly primárně ve snaze o stíhání sovětských průzkumných letounů Pe-2, avšak v této úloze vůbec neuspěly. A jediným letounem, který byl finským strojem LaGG-3 zničen, byl – ironií osudu – sovětský LaGG-3, který připadl 16. února 1944 na LG-1. Jeho pilotem byl při té příležitosti Lentomes-tari (rotmistr) a eso Eino Koskinen, který měl za dobu létání na H-75 na svém kontě 11 sestřelů osobních a jeden skupinový. V 10:45 startoval na poplach a dostal pokyn, aby stíhal Pe-2 doprovázený dvěma stroji LaGG-3. Jeho bojové hlášení z této mise zní:

Setkal jsem se s Pe-2 a jeho doprovodem, LaGGy-3, severozápadně od Kinkijeva. Byl jsem asi 200m pod formací a právě jsem chtěl zaútočit na ten Pe-2, když

mě LaGGy-3 zpozorovaly a vedoucí zatočil do mého směru. Směřovali jsme k sobě, ale když se za mou záda dostal ten druhý LaGG, byl jsem nucen uhnout. Vedoucí LaGG se opět vracel přímo ke mně a já znovu vypálil. Můj cíl přešel do střemhlavého letu a z boje zmizel.

Ten druhý LaGG byl teď opět za mnou a po úhybu před jeho první dávkou jsme se v boji pustili do kroužení, během kterého se mi podařilo ruskou stíhačku zasáhnout, čímž jsem způsobil vysunutí jejího levého podvozku. Rus se úporně snažil dostat se na vnitřek mé zatačky, až to konečně vzdal a pustil se střemhlav k zemi. Já se dal do jeho pronásledování a dostihl jsem ten LaGG právě ve chvíli, kdy přelétal nad klášteřem Svir. Má jediná dávka způsobila, že se ze stroje vyvalil kouř černého dýmu, ale on pokračoval v úniku ve výšce stromů napříč krajinou. Nakonec pilot vystoupil do výšky zhruba 50m, než havaroval do lesa, levým křídlem napřed.

Ruský pilot bojoval statečně a oba dva mě dostali pryč od toho Pe-2. Moje stíhačka neutrpěla žádné škody.