

**V minulých třech číslech jsme psali o zrodu a výcviku 2. čs. samostatné paradesantní brigády v SSSR (dále 2. pdb), o jejím přidělení do zálohy velitele 1. ukrajinského frontu maršála Koněva a zasazením do těžkých bojů v Karpatsko-dukelské operaci v předhůří polských Karpat. Víme, že parabrigáda za cenu velkých ztrát úspěšně splnila bojové úkoly a účinně pomohla k průlomu nepřátelské obrany, poté se tankové sbory Rudé armády probjovaly 20. září k polskému městu Dukla. V pokračování chceme čtenářům přiblížit problematiku leteckého mostu na Slovensko, kterým byla přepravena 2. pdb a s ní námi sledovaných 13 zbývajících žen.**

O realizaci přepravy se dochovala jen torza archivních materiálů, spíše ve fondech 1. čs. sboru v SSSR (dále 1. sbor) a československé vojenské mise v SSSR (dále ČsVM). Při ústupu povstalecké armády do hor štáb parabrigády veškeré písemnosti 27. října 1944 na Donovalech spálil. Práce historiků během let uváděly různé údaje z našich i sovětských archivů, včetně občas i subjektivních vzpomínek pamětníků.

Někteří z autorů, bez konfrontace s dalšími materiály, dávali přednost údajům velitele brigády plk. Přikryla, ze Zprávy o bojové činnosti 2. čs. paradesantní brigády z 21. 2. 1945, zpracované v několika průklepech a uložené ve VÚA-VHA Praha (např. ve fondu SSSR IV, VI a ČsVM v SSSR). Zpráva velitele zahrnuje období od září 1944 do února 1945 a byla sepsána s odstupem času v Kežmarku po návratu z hor, bohužel obsahuje občas nepřesnosti. V podstatě obdobné hodnoty je subjektivní kniha brig. gen. Vladimíra Přikryla Pokračujte v horách, Praha 1947.

Při práci na textu o leteckém mostu do SNP jsme také vycházeli ze starších prací historiků, zejména Karla Krátkého a Juraje Rajnince, které tak jak během let pokračoval výzkum a bádání, upřesňovali a doplňovali další autoři. Rozhodně velkým přínosem v této problematice je z nedávné doby kniha Jána Stanislava a Viliama Klabníka Slovenské letectvo 1944–1945, svazek 3, Magnet press Slovakia, Bratislava 2003; škoda jen, že nemá poznámkový aparát. Pro získání širších poznatků můžeme čtenářům doporučit 7. kapitolu s názvem Sovětský vzdušný most na pomoc SNP (str. 167–196), s četnými fotografiemi. Velmi pěkně a čtivě ji zpracoval bývalý ředitel Muzea SNP Banská Bystrica, PaedDr. Ján Stanislav, CSc. Zkušený historik obdivuhodně zpracoval letecké tema v širším sledu událostí a snažil se i za pomoci Stanislava Bursy podrobněji rozvést dostupné údaje.

Bohužel, ani Ján Stanislav se nevyvaroval drobných nepřesností u parabrigády v době 18.–27. září 1944 a následně i závěrů (s. 176–177, 180, např. data odchodů jednotek 2. pdb z bojů, příchody a činnost v Krościenku, odklady letů Přikrylem a návštěva čs. delegace, první odlety).

Pravděpodobně dal také přednost výše zmíněné Zprávě plk. Přikryla a nevyužil významnější autentické prameny, např. operační svodky 2. pdb z těchto dnů.

Čtenářům předkládáme téma, zpracované i s využitím údajů 7. kapitoly Jána Stanislava a odlišné údaje upřesňujeme v naší práci dalšími prameny, též dosud nepublikovanými operačními svodkami. Významnou pomocí nám byla spolupráce se slovenským leteckým badatelem Stanislavem Bursou. Výzkum v této oblasti není stále ukončen a předpokládáme, že naše řádky mohou být přínosem a inspirací pro další badatele.

## ▣ Slovenské národní povstání

29. srpna 1944 začalo předčasně povstání na Slovensku. O jeho přípravě dostávaly informace sovětské vojenské i politické orgány, včetně NKVD, bohužel ne včas a na potřebné vojenské úrovni. Sovětské velení mělo k dispozici stanovisko generálního štábu Rudé armády (dále GŠ) k vojenskému plánu slovenského povstání a ten plán pokládal za nereálný: nebral v úvahu rychlá německá protipatření, silnou nepřátelskou obranu na přístupech v Karpatech a též nebyly rozpracované přechody východoslovenské armády k RA.

Povstání tak začalo v okamžiku, kdy na Slovensku ještě nebyly dokončeny vojenské přípravy a kdy slovenské vedení neznalo sovětské strategické záměry. V plánech povstání měl zásadní úlohu východoslovenský sbor, dobře vyzbrojené a vycvičené slovenské jednotky na hřebenech Karpat východního Slovenska. Jeho dvě pěší divize, údajně připravené na přechod k RA, měly zajistit průsmyky, a tím otevřít cestu postupu sovětským vojskům na Slovensko.

Dne 31. srpna navštívil čs. velvyslanec v SSSR Zdeněk Fierlinger, spolu s náčelníkem čs. vojenské mise v Moskvě brig. gen. Heliodorem Píkou, náměstka lidového komisaře zahraničních věcí SSSR A. J. Vyšinského a tlumočil žádost čs. vlády v Londýně o pomoc Sovětského svazu povstaleckému Slovensku. Zároveň požádal o okamžitou leteckou pomoc, zbraně a odeslání 2. čs. paradestní brigády na Slovensko. Vyšinskij přislíbil, že okamžitě věc přednese sovětské vládě a rozhodující slovo budou mít kompetentní vojenské orgány.

2. září oznámil vedoucí IV. evropského odboru lidového komisariátu zahraničních věcí SSSR A. V. Zorin čs. velvyslanci Fierlingerovi, že sovětská vláda je rozhodnuta povstání na Slovensku pomoci. Ten sděluje londýnskému ministerstvu zahraničních věcí 3. září: „*Narkominděl soudí, že boje na Slovensku představují celonárodní akci a že jsou předpoklady dávající oprávněnou naději na úspěch. Proto je třeba pomáhati.*“

1. září se gen. Píka dozvěděl, že Prešov obsadila německá vojska, že 1. pěší divize dostala rozkaz probíjet se na střední Slovensko a spojení s 2. pěší divizí bylo ztraceno. Ihned informoval sovětské velení, a tak byl ještě 1. září GŠ informován o změně situace u východoslovenského sboru. Tím byly zpochybněny předpoklady, že by slovenské divize mohly zaútočit na pásmo německé obrany a spojit se s RA. Skutečnost byla ještě horší, východoslovenské divize, desetitisíce dobře vycvičených vojáků s nejlepší výzbrojí, selhaly. 31. srpna začaly německé jednotky odzbrojovací akci Kartoffelernte, lehce se zmocnily armádního velitelství v Prešově a za dva dny bez vážnějšího odporu odzbrojily většinu příslušníků divizí. Vrchní sovětský velitel, maršál J. V. Stalin, nařídil 2. září 1944 GŠ, aby okamžitě zorganizoval zásobování povstání na Slovensku vzdušným mostem. Též GŠ uložil vydat směrnice pro útočnou operaci 1. a 4. ukrajinského frontu (dále UF) horským terénem Karpat. Téhož dne obdržel velitel 1. UF, maršál I. S. Koněv, očekávané příkazy, připravit a nejpozději 8. září zahájit útok na styku 1. a 4. UF „... з простору Кросно а Санок ве всеобецнім směру на Прешов, ...“

*proniknout k čs. hranicím a spojit se s povstalcí“* . Následující den 3. září odeslal vypracovaný plán, třetí den měla být dosažena slovenská hranice a pátý den Prešov. Ještě téhož dne bylo zahájení operace potvrzeno hlavním stanem. Pro útok byl k 38. armádě 1. UF přidělen 1. čs. sbor a část 1. gardové armády 4. UF gen. plk. I. F. Petrova. V krátké, jen pětidenní přípravě KDO, kdy RA byla vzdálena 40 km od slovenských hranic, nepočítalo sovětské velení s vysazením 2. čs. parabrigády. Koněv ji sice v původním plánu zamýšlel vysadit na padácích severně od Stropkova na podporu východoslovenských divizí, ale po jejich odzbrojení tato varianta padla (dle úvahy ve štábu 1. UF ze 2. září měly třetí den operace obě tyto divize spolu s partyzány útočit od Stropkova vstříc RA). Již 3. září bylo rozhodnuto použít 2. pdb dle průběhu KDO (do 9. září byla v záloze velitele 1. UF). Velitel 1. UF také potřeboval navázat přímé spojení s velením povstalecké armády a vyslal na Slovensko skupinu v čele se svým zkušeným styčným důstojníkem mjr. I. I. Skripkem-Studenským. Byl to základ sovětské vojenské mise, která přiletěla v několika vlnách. Pobočníkem byl S. I. Ryndin, radistkou a šifrantkou M. R. Šusčevová, specialistou pro spojení a velitelem radistů byl G. J. Stalnyj. 6. září, letounem Fw 189 s pilotem J. Slivkem, přiletěl na letiště Tri Duby náčelník mise mjr. Skripko s pobočníkem. Povstaleckého velitele 1. čs. armády na Slovensku, pplk. gšt. Jána Goliana, seznámili se svým posláním a ten je umístil na velitelství 1. čs. armády. 11. září byla skupina doplněna přiletem trojice specialistů-radistů RA.

### **Shozy zbraní a střeliva z B-25 Mitchell**

Nejvyšší sovětské velení uložilo hned 2. září veliteli 1. UF maršálu Koněvovi, do jehož operačního pásma patřilo Slovensko, připravit urychleně zbraně s vojenským materiálem a veliteli dálkového letectva, maršálu E. A. Golovanovovi, zorganizovat shozy této výzbroje do prostoru Banské Bystrice. Zásobovat letecky povstaleckou armádu na vzdálenost 200–250 km od frontové linie nebylo nijak jednoduché.

V operačním prostoru 1. UF měl maršál Golovanov 4. a 5. bombardovací letecký sbor (dále bls). Do první fáze přepravy výzbroje ihned nasadil 4. gardový (dále g.) gomelský bombardovací letecký sbor (velitel gen. mjr. G. S. Sčetnikov). Ten měl 4. g. brjanskou bombardovací leteckou divizi (dále bld) složenou z 13. g. roslavského bombardovacího leteckého pluku (dále blp), 15. g. sevastopolského blp a 335. blp. Druhou byla 5. g. gomelská bld, složená ze 14. g. smolenského blp, 22. g. sevastopolský blp a 337. blp.

Všech šest pluků divize bylo vyzbrojeno letadly North American B-25 Mitchell, schopnými dopravit na vzdálenost 2 240 km jednu tunu nákladu (z 870 strojů tohoto typu zakoupených v USA v rámci smlouvy o půjčce a pronájmu bylo do SSSR dodáno 682). Pluky 4. g. brjanské bld byly dislokovány na letišti Uman (200 km jižně od Kijeva) a 5. g. gomelské bld na letišti Kalinovka (180 km jz od Kijeva a 30 km severně od Vinnice).

Ještě 2. září byly na příkaz velitele 4. g. gomelského bls genmjr. Sčetnikova vyčleněny ze všech šesti pluků vybrané posádky s výcvikem v nočním létání. Obě divize tak měly začátkem září k dispozici nejméně 42 posádek B-25 na velmi náročný úkol, to je na noční lety do slovenských hor se shazováním výzbroje na padácích. Posádky B-25 vyletěly shodit zbraně na slovenské letiště Tri Duby v noci ze 3. na 4. září, ale prudká bouře nad Karpaty je přinutila vrátit se zpět do Umaně a Kalinovky.

Následující noc se počasí vyjasnilo, a tak vojáci pomocné slovenské letky měli se sběrem shozu dostatek práce. „S tlumeným duněním se vynořovaly v pravidelných intervalech

z měsíčního svitu tmavé siluety letounů, jen poziční světla rozsvícená. V krátkém okamžiku se mihly v ohlušujícím řevu motorů nízko nad zemí s modrými plamínky šlehajícími v výfuků. A zatím co dunění jejich motorů, znásobené ozvěnou okolních vrchů, doznívalo v dálce, na temnou plochu letiště klesaly bílé kopule padáků s kontejnery ... Za pět minut se úchvatné divadlo opakovalo.“

Tu noc ze 4. na 5. září vyletělo 30 Mitchellů, jedna polovina byla ze 13. g. roslavského blp, druhá z 22. g. sevastopolského blp. 19 posádek bylo úspěšných a ve 121 PDM (plátěných vacích) a 4 bedničkách byl na padácích shozen náklad o váze 17,76 tuny. V zásilce bylo množství střeliva, 22 kulometů, 120 samopalů a zejména 40 protitankových pušek, které byly ihned dopraveny k obráncům Strečnianské tiesňavy pro boj s německou 178. divizí Tatra. Zpravodajský důstojník špkt. Jaroslav Krátký v radiogramu MNO do Londýna hlásil: „Naši útočí směrem na Vrútky. Boj o Vrútky za použití prvních protitankových ruských zbraní. Morálka o 50 procent lepší následkem ruské pomoci.“

Prezident Beneš 8. září ve svém rozhlasovém projevu vysoce vyzvedl význam povstání na Slovensku. Řekl mimo jiné: „Slovensko v rozhodné, důstojné a statečné revoltě povstalo a před celým světem se postavilo za Československou republiku ... Budiž za to vysloven slovenským bojovníkům věřelý dík a věčná, nehynoucí sláva!“

Shazování zbraní na Tri Duby pokračovalo s nezměněnou intenzitou další noci až do 18. září. Např. v noci z 5. na 6. září odstartovalo 32 B-25 opět ze 13. g. blp a 27 letounů shodilo na padácích 170 vaků o celkové váze 22 tun, další noc ze 6. na 7. září letělo z letiště Uman 28 posádek 15. g. blp a na Tri Duby shodily 168 vaků. O den později, v noci ze 7. na 8. září vzlétly dvě skupiny Mitchellů ze 13. a 335. blp, ale pro silnou bouřku se mnohé letouny vrátily zpět a bojovou úlohu nesplnily, obdobně dopadly lety další noci, bylo špatné počasí nad Karpaty a jen ojedinělé B-25 provedly shoz.

Až od noci ze 13. na 14. září se meteorologické podmínky zlepšily a z 29 Mitchellů 13. g. blp dopadlo na Tri Duby 21 tun zbraní a střeliva. Ještě další dvě noci létaly B-25 na Tri Duby, avšak počasí jejich lety značně znesnadňovalo. Z 15. na 16. září vyletěl 15. g. blp a všech 15 strojů shodilo na Tri Duby 11 tun nákladu.

V noci na 21. září začala druhá etapu shozů materiálu z B-25 Mitchell, nyní na pomocné letiště Rohozná u Brezna, letiště Tri Duby bylo nutno uvolnit pro přistávání dopravních letadel. Startovaly stroje 335. blp 4. g. brjanské bld a také 14. g. smolenského blp a 337. blp z 5. g. gomelské bld. Byl to poslední let 5. g. gomelské bld na Slovensko, poté se 22. září přemístila z Kalinovky na letiště v Rumunsku. Mitchelly 4. g. brjanské bld přeletěly 23. září z Umaně 140 km sz na novou základnu Kalinovka, nedaleko ukrajinské Vinnice. Odtud shozy materiálu na Rohoznou pokračovaly a naposledy tam hromadně B-25 všech tří blp letěly za velmi špatného počasí v noci ze 16. na 17. října 1944.

Poslední vaky na padácích dopadly na Rohoznou v noci na 19. října. Jeden z posledních potvrzených letů tam provedla posádka A. M. Zajceva za velmi špatného počasí v noci z 21. na 22. října, náklad nebyl shozen a let tam i zpět trval 5.10 h. Úplně naposledy, v noci na 24. října, vyletěl z Kalinovky směrem na Rohoznou letoun B-25 jako průzkumník počasí, to však bylo pro lety naprosto nevhodné. Jak v tabulce uvádí letecký badatel Stanislav Bursa, 4. g. brjanská bld provedla během září a října 498 letů, z toho 352 úspěšných, kdy bylo shozeno 2 112 vaků o váze 253 440 kg.

Pro zabezpečení provozu na Rohozné byla vyčleněna skupina 50 vojáků por. T. Zachara. Jejich úkolem byla obsluha světelného majáku a agregátu na výrobu elektrického proudu, střežení a shromažďování shozeného nákladu. Každý den navečer doručil kurýr por. Zacharovi

zapečetěnou obálku s kódovým písmenem, platným pro tu noc. Obsluha potom dala patřičný kotouč do majáku, který kolmo nahoru vysílal světelné záblesky, to je písmeno morseovkou. Další 4 světla osvětlovala plochu pro shazování.

Náklad o váze 110–120 kg byl na padáku v plátěném vaku 2–2,3 m dlouhém a byl obalen silnou vrstvou vaty a slámy. Některé druhy zbraní, jako např. protitankové pušky PTDR vz. 41, byly dávány do dřevěných bedniček. Každý B-25 Mitchell nesl 6 vaků, z toho 4 na závěsech v bombové šachtě uvolňoval navigátor, po jednom bylo v přední a zadní kabině; ty přes vstupní otvory shazoval druhý pilot a radiooperátor na pokyn navigátora. Shazovány byly z výšky 200–800 metrů. Každý vak byl očíslován, čísla měla posádka zapsaná v palubním deníku, tím byla záruka, že je shodí na určené místo, případně přiveze zpět.

Jednotlivé pluky měly určeny vlastní trasy ze základny k cíli a zpět. Letci se orientovali podle navigačních bodů, které identifikovali vizuálně nebo pomocí radiokompasu. Startovali v pětiminutových intervalech a trasu prolétali ve výšce 3 000 m, v cíli sestupovali do 800–500 m, pokud pro oblačnost neviděli, sestupovali až do 200 m. Po identifikaci kódu ze světelného majáku a vzájemné výměně světelných raket mezi zemí a letadlem (barva byla předem stanovena) shodili náklad. Plocha pro shoz byla ohraničena ohni. Když v hornatém terénu a malých výškách nefungovaly spolehlivě palubní přístroje, používali navigátoři radiokompas pro let k naváděcí stanici u Užhorodu a dále na základnu.

Stanislav Bursa dodává: „Začátkem září 1944, souběžně se shazováním materiálu z letounů B-25 Mitchell na Tri Duby, začaly na tomto letišti ojediněle přistávat Li-2 a C-47 ze sestavy 200. noční bombardovací letecké divize, 2. letecké armády, 1. UF. Tyto přivážely zbraně a střelivo výhradně pro partyzánské jednotky a též přepravily i významné politické osobnosti. C-47 hrdiny SSSR kpt. G. A. Taranova přistála v noci ze 4. na 5. září na letišti Tri Duby a přivezla K. Šmidkeho, jeho syna Dragana s radiostanicí, plk. Ferjenčíka, kpt. Jemeljanova a kpt. Andrejeva s jeho sestrou Zinou. Původně měli seskočit na padácích, posádka viděla na letišti signály, spojila se s UŠPH v Kyjevě a ten po kontrole povolil přistání. Letěli s mezipřistáním z Moskvy. Ferjenčík byl členem slovenské delegace do Moskvy, kam přivezl vojenské informace SNR. Kpt. G. A. Taranov s C-47 také přiletěl na Tri Duby 28. září, kdy přivezl z kyjevského UŠPH plk. A. N. Asmolova s pracovníky operační skupiny partyzánského hnutí a z moskevského vedení KSCĽ Jana Švermu, Rudolfa Slánského a Marka Čulena.“

### **Přípravy k letům s parabrigádou**

Mezitím, co B-25 po nocích shazovaly zbraně se střelivem na Tri Duby a poté na Rohoznou, probíhaly přípravy na přesun 2. čs. paradesantní brigády na Slovensko. Pro přesun značného množství osob a výzbroje bylo nutno soustředit větší počet dopravních letadel.

Maršál letectva Golovanov určil pro tuto etapu přepravy 5. orelský bombardovací letecký sbor (velitel gen. por. I. V. Georgijev), který měl dvě divize. 53. stalingradská bld byla složena z 1. g. brjanského blp, 23. g. bělgorodského blp a 336 blp. Další 54. orelskou bld tvořily 7. g. gatčinský blp, 29. g. krasnoselský blp a 340. blp. Pluky byly dislokovány ve Lvově a na letištích vzdálených do 30 km od Lvova (53. bld Lvov, Gorodok-Čerljany, Cunjuv; 54. bld Busk-Stroni Baby a Kuroviči; pozn. aut.: sovětské materiály psaly odlišně Kurovicy).

Vyzbrojeny byly dopravními letouny Lisunov Li-2 a jen šesti stroji Douglas C-47 (každý blp měl jen jeden stroj C-47, většinou neozbrojené verze). SSSR zakoupil v roce 1942 v USA v rámci smlouvy o půjčce a pronájmu celkem 709 dvoumotorových letadel Douglas C-47 Skytrian, které

měly silné motory, nosnost 2,5 tuny a dolet 2 400 km. Část těchto letadel byla zařazena do 5., 6., 7. leteckého sboru dálkového letectva, další se dostaly k útvarům, které plnily speciální úkoly, jako např. 1. bld dálkového letectva (prováděla také výsadky skupin Ukrajinského štábu partyzánského hnutí). Lisunov Li-2 byl licenční letoun konstruktéra B. P. Lisunova, vyráběný v SSSR, dříve byl označován jako PS-84. Létal se čtyř až šestičlennou posádkou, unesl 13–20 osob, nebo do 2 t nákladu. Měl však slabší motory a kratší dolet než C-47.

10. září 1944 prolomila 241. střelecká divize Rudé armády německou obranu u Krosna. Na dobytém území tak získal 1. UF letiště v Krosně a pomocné letiště v Krościenku-Ležanech (nedaleko Iwonicz), která se nacházela nejbližší povstaleckému Slovensku, nadále však zůstávala v dostřelu německého dalekonosného dělostřelectva. Brzy bylo rozhodnuto, že tato přífrontová letiště budou využita pro přepravu parabrigády.

Polský letecký historik prof. Andrzej Olejko v práci Baza lotniskowa po polskiej stronie Karpat w okresie „mostu powietrznego“ dla Slowackiego Powstania Narodowego v 1944 r. uvádí, že: „... pluky 5. orelského sboru dálkového letectva přilétaly ze Lvovského leteckého uzlu do vojvodství Rzeszów a přistávaly tam na čtyřech již předválečná polská letiště, Krosno, Krościenko-Ležany, Rzeszów-Jasionka a Rzeszów-Zalesie. Odtud odlétaly s českou parabrigádou na povstalecké Slovensko. ... Dvě první letiště byla v dostřelu německých dalekonosných děl, Jasionka a Zalesie v dostřelu nebyly. Již od 19. září začala ruská transportní letadla přivážet válečný materiál od Lvova do Krosna, Rzeszów-Jasionky a Rzeszów-Zalesie. ... 2 Samodzielna Czechochowska Brygada Powietrzno-Desantowa byla najlepsza jednostka 1 Czechoslowackiego Korpusu Armijnego...“

Letecký badatel Stanislav Bursa upřesňuje: „V ruských a čs. dokumentech jsou tato letiště nazývána: a) Krosno – letiště v okolí města, kde byla i betonová vzletová plocha; b) Iwonicz – louka nacházející se poblíž Krosna, v blízkosti vsí Krościenko a Ležany, ale nazvaná podle blízké železniční stanice Iwonicz (v dokumentech uváděno Ivonič); Rzeszów-Jasionka, v té době obyčejná louka mezi vesnicemi Nw. Wies a Jasionka, nazvaná Jasionka, dnes je tam poměrně velké mezinárodní letiště. Jen tato tři letiště používali pro lety na Slovensko od 18. 9. 1944. Rzeszow-Zalesie, k tomu letišti nic nevím, ani Rusové to nikde neuvádějí.“

Dle rozkazu maršála Golovanova byl 15. září 1944 vypracován rámcový plán přepravy 2. pdb na Slovensko během 4 nocí, od 18. do 21. září.

*Plán letecké přepravy 2. čs. paradesantní brigády z 15. září 1944.*

Zodpovědní za přepravu: plk. Udalcov, ze štábu 1. UF; gen. por. Georgijev, velitel 5. Orelského leteckého sboru dálkového letectva.

Představitel: gen. mjr. Veličenko, ze štábu velitelství dálkového letectva; pplk. Berdnik, z týlu 2. letecké armády; plk. Bogdanov, náčelník štábu 5. leteckého sboru dálkového letectva.

*Rozpis přepravy podle dní.*

*První noc: 18. 9. 1944 – 50 letadel Li-2 a 3 letadla C-47 přepraví 1. paradesantní prapor s výzbrojí a výstrojí v počtu 850 bojovníků.*

*Druhá noc: 19. 9. 1944 – 32 letadel Li-2 a 3 letadla C-47 přepraví 2. paradesantní prapor s výzbrojí a výstrojí v počtu 850 bojovníků.*

*Třetí noc: 20. 9. 1944 – 80 letadel Li-2 a 12 letadel C-47 přepraví dělostřelecké oddíly brigády a brigádní jednotky s výzbrojí a výstrojí v počtu 850 bojovníků.*

*Čtvrtá noc dopravní operace: 116 letadel Li-2 a 3 letadla C-47 přepraví zbytek materiálu a*

zásoby, potřebné pro dlouhodobé bojové zasazení 2. čs. paradesantní brigády.

Téhož dne nařídil gen. Georgiev v bojovém rozkazu č. 20 přípravu jednotek 5. orelského bls od 16. do 22. září na prioritní úkol 1. UF, přepravu 2. čs. parabrigády s kompletní výzbrojí, včetně aut Willis a děl, na povstalecké Slovensko. Určil vybrat z každé bld (53. a 54.) minimálně 40 Li-2 a po jednom C-47 se zkušenými posádkami, schopnými přistát v noci jen při ohních na letišti Tri Duby. Ze základen v oblasti Lvova byl nařízen odlet tak, aby přistání na předsunutých letištích v oblasti Krosna bylo jednu hodinu před setměním. Maximální počet vojáků 2. pdb s osobními zbraněmi měl být 18 v Li-2, nebo 15–17 tun nákladu. C-47 byly určeny na přepravu aut a děl. Zkušené posádky letící na Tri Duby v čele každé skupiny měly vyloučit chyby v navigaci a navést letouny pro přistání k cíli. Za hlavního organizátora na letišti Tri Duby, zodpovědného za noční bezpečné přistání 80–100 letounů, rychlé vyložení a organizaci startů, byl určen plk. B. F. Čirskov, zástupce velitele 53. Stalingradské bld.

Rozkaz doplnily pokyny vedoucího navigátora 5. orelského bls plk. Obytova, kterými určil plukům trasy letů, výšku, režim letu v cíli při přistání a startu, též frekvenci radiostanice a světelné signály. Průzkumná letadla počasí, vyčleněná z každého pluku, odlétala o jednu hodinu dříve a z prostoru Popradu hlásila štábu sboru ve Lvově počasí na letové trase. Až po tomto hlášení mohly být další starty. Mezi 19.05–19.30 měly odstartovat letouny 53. bld z předsunutého letiště Jasionka u Rzeszówa, které letěly ve výšce 3 000–3 100 m. Až po odletu poslední Li-2 měla startovat letadla 54. bld z předsunutých letišť Krosno a Iwonicz.

Dle rozkazu velitele 5. orelského bls byly ze šesti leteckých pluků obou divizí vybrány do leteckého mostu na Tri Duby nejlepší posádky letounů Li-2 se zkušenostmi z nočních letů a dva ze šesti strojů C-47. Přestože již letci absolvovali četné dálkové noční lety, nebyli dosud v horách nasazeni, nyní je čekal přelet Karpat a náročné noční přistání na letišti obklopeném horami.

### **Operační skupina plk. RA Čirkova**

Plk. B. F. Čirskov sestavil operační skupinu pro plnění svého náročného úkolu na letišti Tri Duby. Na Slovensko vezli zejména radiostanici pro spojení s letadly ve vzduchu a druhou pro spojení se štábem sboru ve Lvově, světelný maják k signalizování letounům, agregát k výrobě proudu a další potřebný materiál. Ze Lvova měli odletět letounem C-47, pilotovaným pplk. B. G. Jezerským, jedním z nejlepších letců, a velitelem 7. g. gatčinského blp, 54. orelské bld. Posádka pplk. Jezerského přiletěla 15. září do Lvova k 1. g. brjanskému blp. Tam spolu s místní posádkou Li-2 por. J. M. Jabloková převzaly bojový rozkaz velitele 53. stalingradské bld: „*V noci z 15. na 16. 9. letět přes Karpaty, najít letiště Tri Duby, přistát a vyložit operační skupinu plk. Čirkova s radiostanicemi a obsluhou.*“

Letci vzlétli kolem 21. h. a po dvouhodinovém letu velmi dlouho kroužili v prostoru nad letišťem Tri Duby. Tam nebyly zapáleny ohně a letci rovněž neviděli předem domluvený signál. Úkol nesplnili a vrátili se do Lvova. Následující noc ze 16. na 17. září se oběma letounům podařilo přistát na letišti Tri Duby. Po vyložení skupiny a materiálu pplk. Jezerskij s C-47 odstartoval do Lvova.

Souhrn hlášení velitele 54. orelské letecké divize dálkového letectva veliteli 5. leteckého sboru dálkového letectva po dnech dopravní operace: ... 17. 9. 1944 54. Iddl přepravila letadlem C-47, na palubě pplk. Jezerskij a mjr. Teresčenko, 2 tuny materiálu a 7 osob na letiště Tri Duby.“  
(Pozn. aut.: sovětská hlášení o nočním

*letu mají data až dne po půlnoci; Iddl je letecká divize dálkového letectva.*

)

Během dne plk. Čirskov zařídil potřebné a navečer 17. září v 17 h. odeslal do Lvova radiogram, že letiště Tri Duby je schopné přijmout v noci letadla. Tato malá skupina plk. Čirskova odváděla svědomitou práci po celou dobu trvání leteckého mostu na Tri Duby.

První hromadný let na Tri Duby s přistáním 40 Li-2 z pluků 5. orelského bls se uskutečnil ještě tuto noc ze 17. na 18. září. Pro 1. čs. stíhací letecký pluk bylo dovezeno 123 příslušníků pozemního personálu a materiál o váze 56 668 kg. Rovněž pro stíhací pluk přepravilo 8 Li-2 v noci na 21. září dalších 5 lidí a 13 000 kg materiálu, o další noci na 22. září 9 Li-2 ještě 16 800 kg nákladu. Další hromadné přílety na Tri Duby se do noci z 26. na 27. září neuskutečnily.

Práce historiků toto období chybně vysvětlují většinou špatným počasím na Slovensku. Např.

Ján Stanislav píše:

*„Další lety posádek z leteckých pluků 5.*

*orelského sboru se pro nepříznivé povětrnostní podmínky nad územím Slovenska ve dnech 19.-24. září neuskutečnily.“*

Podívejme se na začátek rozkazů k přistavení letounů pro 2. pdb (následují rozkazy až do 30. října, nejvyšší počet 80 Li-2 k přistavení byl 17. října, z 53. Iddl 25 a z 54. Iddl 55):

*Souhrn rozkazů velitele 5. Orelského sboru dálkového letectva generálporučíka Georgijeva na dopravní operaci po dnech:*

*21. 9. 1944 - 54. Iddl přistaví 10 letadel Li-2 k letu na Tri Duby*

*22. 9. 1944 - 54. Iddl přistaví 11 letadel Li-2 k letu na Tri Duby*

*23. 9. 1944 - 53. Iddl přistaví 32 letadel Li-2 k letu na Tri Duby*

*□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□ - 54. Iddl přistaví 32 letadel Li-2 k letu na Tri Duby*

*24. 9. 1944 - 53. Iddl přistaví všechna letadla Li-2 k letu na Tri Duby*

*□□□□□□ - 54. Iddl přistaví všechna letadla Li-2 k letu na Tri Duby*

*27. 9. 1944, 28. 9. 1944, 29. 9. 1944, 30. 9. 1944, 1. 10. 1944, 4. 10. 1944, 3. 10. 1944, 5. 10.*

*1944, 7. 10. 1944*

*□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□ - 53. Iddl přistaví všechna letadla Li-2 k letu na Tri Duby*

*□□□□□□ - 54. Iddl přistaví všechna letadla Li-2 k letu na Tri Duby*

*8. 10. 1944 - 53. Iddl přistaví 40 letadel Li-2 k letu na Tri Duby*

*□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□ - 54. Iddl přistaví 40 letadel Li-2 k letu na Tri Duby.*

### **Kdy odletí parabrigáda?**

Víme již z předchozích čísel Kaleidoskopu, že od rána 17. září pokračovaly oba paradesantní prapory v útocích. 18. září v 16.15 h obdržel 2. pd prapor rozkaz velitele brigády k soustředění pro odlet v okolí Krosna. Po vystřídání sovětskými jednotkami se jeho skupiny postupně shromažďovaly během večera a noci u obce Besko, kde bylo stanoviště velitele parabrigády. Vzdušnou čarou 8 km sz od Beska byla polská obec Krościenko Wyżne, prostor soustředění brigády. Až 19. září dopoledne začal přesun 2. pd praporu z Beska, do cíle dojel ve 13 h. Názvy polských obcí jsou v archivních materiálech psány dle sovětských map, které parabrigáda používala, mírně se liší od názvů polských. Záznamy 2. pdb uvádějí Nizne a Vyzne Kroskenko, čs. mapy z r. 1946 pouze Krościenko (3 km od Krosna). V následující svodce uváděná obec Senjava má polský název Sieniawa.



### **Operační svodka č. 6 k 18. 9. 1944–17.00 h**

... V 16.15 h vydán rozkaz II. pd praporu stáhnout se do Senjavy a Beska. Operační skupina byla vyslána dopředu, aby dirigovala vystřídání II. pd praporu. V 16.45 h odchází první skupina ... v 17.40 h skončeno vystřídání. ... V 19.00 h vrací se operační skupina na původní SV (Besko). Je nařízeno vystřídání brigády a odjezd během noci do prostoru Krosno. Přednosta oper. odd. kpt. Brožík. NŠ škpt. Hlásný.

### **Operační svodka č. 7 k 19. 9. 1944–17.00 h**

... Během noci se měly jednotky přesunout do nového rajónu, ale nedošlo k přesunu, za tak krátkou dobu jednotky nemohly dospět do rajónu soustředění. Proto odjezd odložen na ráno 19. 9. V 9.30 h odjíždí štáb, štábní rota a spojovací rota. Následuje II. pd. prapor. Příjezd do prostoru ubytování (Kroszenko) asi ve 13 h. Během odpoledne došel II. pd prapor, ostatní jednotky na přesunu. ... Štáb umístěn v sz. části Kroszenka. Přednosta oper. odd. kpt. Brožík. NŠ škpt. Hlásný.

1. pd prapor byl ještě 19. září v boji a ve 21 h dobyl, společně s 242. tankovou brigádou RA, rozhodující kótu u osady Pulawy. V této době již 2. pd prapor dokončil přesun k soustředění brigády v Krościenku Wyżnem (dále jen Krościenku) a již následujícího večera, to je 20. září, měl dle nařízení velitele 1. UF odletět na Slovensko. 1. pd prapor byl ještě v noci z 19. na 20. září vystřídán RA a měl odletět o dva dny později. 1. pd prapor dojel do Krościenka 20. září v 16.40 h a již na 18.00 h bylo svoláno shromáždění velitelů na velitelství brigády.

### **Operační svodka č. 8 k 20. 9. 1944–17.00 h**

... Během večera 19. 9. dojela ženijní rota, část PO (pozn. aut.: předzvědného oddílu), část PLO, část PTO a část dělostřeleckého oddílu. Během dne doplňována výstroj, výzbroj, munice a proviant. ... Ve 12.30 h dojel velitel PLO s částí svého oddílu. V 16.40 h dojel I. pd prapor. V 18.00 h shromáždil velitel všechny velitele útvarů a přednosta oddělení, zbraní a služeb. Přednosta oper. odd. kpt. Brožík. NŠ škpt. Hlásný.

Poprvé od počátku bojů byla parabrigáda celá pohromadě, a tak se pomalu zjišťovaly ztráty. Dle výkazu počtů jednotek z 22. září měla 2. pdb jen 2 100 mužů, v tomto počtu je i 10 žen v jednotkách 2. pdb (dalších 9 žen bylo v pomocné rotě). Víme již, že 4. září, před odjezdem z Proskurova do Przemyślu, bylo ve 2. pdb 2 806 příslušníků (po odpočtu 127 lidí pomocné rotě) a v tankovém praporu dalších 48 rudoarmějců. V bojích v předhůří polských Karpat ztratila brigáda 630 mužů a 10 rudoarmějců z tankového praporu. Největší bojové ztráty byly v obou elitních paradesantních praporech, téměř polovina mužů.

Dle výkazu počtů z 28. září (po reorganizaci, již bez tankového praporu a pomocné roty) měla 2. pdb 2 144 příslušníků, z toho 103 důstojníků, 99 rotmistrů, 962 poddůstojníků a 980 vojáků. V této hektické době se mezi pohyby tisíců vojáků téměř ztrácí námi sledovaných 19 žen. Až na výjimky (např. chirurgické sestry, které spolu s lékaři zůstaly u raněných) byly ženy dle zařazení v podstatě neustále se svými jednotkami, připraveny k odletu.

Pro letecký přesun 2. pdb na Slovensko připravilo velení 1. UF obě letecké divize 5. orelského bls a předpokládalo, že noční lety budou zahájeny nejpozději 20. září a ukončeny během 3–4 nocí. Protože 1. pd prapor, část PO a menší podpůrné skupiny byly ještě navečer 19. září v bojích, požádal velitel 2. čs. parabrigády plk. Prikryl velitele 1. UF maršála Koněva o odklad odletu o dva dny, to je do 22. září. Potřeboval brigádu po bojích zorganizovat, doplnit střelivo, materiál a výstroj. Ve své knize Pokračujte v horách, Praha 1947, na str. 56–57 uvádí brig. gen. Vladimír Prikryl činnost brigády v tyto dny nepřesně a se špatnými daty. Tím se dostal na chybný údaj „odložení odletu o dva dny, t. j. do 24. 9.“

Ve skutečnosti však velitel brigády vydal první skupině v Krościenku již 22. září rozkaz pro odlet, č. j. 34/taj. oper. 1944 z 22. 9. 1944, kterým bylo nařízeno zahájení nakládky letadel téhož dne v 18.00 h. Letadla od Lvova však nepřiletěla, bylo to zklamáním i pro dvě radiotelegrafistky spojovací roty. Z žen jen tato mladá děvčata měla odletět z letiště v Krosně na Tri Duby ve skupině letadel s velitelem brigády, samozřejmě každá v jiné Li-2. A tak se svob. Lydie Studničková a svob. Vlasta Kadaňková s výstrojí a výzbrojí vracely zpět k ubikaci spojovací roty, která byla v blízkosti štábu v Krościenku.

Následující den zůstával rozkaz v platnosti. Přípravným rozkazem pro odlet, č. j. 34/taj. oper. 1944 z 23. září, byl oznámen počet 67 letounů přidělených brigádě a jejich označení. Pro první skupinu bylo na noční let určeno 34 letadel, pro druhou 32 (z toho 29 pro 2. pd prapor), zbývající 1 letoun byl pravděpodobně rezervou. Letouny byly označeny bílými, modrými, nebo červenými číslicemi k orientaci při nakládání a nastupování. Rozkaz také nařizoval, pro případ nepříznivého počasí, ponechat materiál se stráží u letiště a jednotky se měly vrátit na ubikace. Bohužel, tak se také k lítosti všech i tento večer stalo. Obdobně proběhlo u brigády několik dní. Stále čekání, odjezdy a příjezdy z letiště. Ubytování bylo i nadále v Krościenku, v blízkosti letiště nazývaném dle železniční stanice Iwonicz.

### **Operační svodka č. 12 k 23. 9. 1944–17.00 h**

Jednotky brigády rozmístěny v prostoru Kroszenko u Krosna takto:

PO a děl. odd. v západní části Nizne Kroszenko

Štáb, štábní rota, spojovací rota, tyl, ženijní rota ve střední části Nizne Kroszenko

*PTO, PLO, I. pd. prapor v jihovýchodní části Nizne Kroszenko*

*II. pd. prapor v blízkosti pomocného letiště Vyzne Kroszenko*

*23. 9. nástup celé 2. pdb ve třech skupinách:*

*11.00 h PTO, PLO a I. pd. prapor*

*12.00 h PO, děl. odd., štáb, štábní rota, spojovací rota, tyl a ženijní rota*

*15.00 h II. pd. prapor.*

*Při této příležitosti byla udělena vyznamenání za boje v předhoří Karpat od 11. 9.–19. 9., a to:*

*Čs. válečný kříž 1939 27 příslušníkům brigády, medaile Za chrabrost 35 příslušníkům*

*brigády. Dekoroval div. gen. Rudolf Viest za přítomnosti brig. gen. Chodského (pozn. aut.: krycí jméno Bohumila Bočka)*

, velitele brigády a mjr. RA Mišina.

V 16.00 odchod skupin na letiště. Odletí dnes v noci ty útvary, které pro nepříznivé počasí včera odletět nemohly. Odletí ze dvou letišť současně, z hlavního a pomocného letiště Krosno.

Za tím účelem utvořeny dvě skupiny:

Skupina I.: velitel brigády, operační skupina, polovina štábní roty, spojovací rota, rota VKPL (po zn. aut.: velkorážních protiletadlových kulometů)

a jedna baterie 45 mm – z hlavního letiště. Skupina II.: pd prapor II a jedna baterie 76 mm – z pomocného letiště.

Se skupinou I. odletí též div. gen. R. Viest a brig. gen. Chodský, kteří jsou tohoto času hosty u 2. čs. sam. paradesantní brigády. ...

Přednosta oper. odd. kpt. pěch. Marszálek Ant. Zatímní NŠ brigády škpt. děl. Brožík V.

Jak upřesňuje Stanislav Bursa: „V leteckém uzlu u Lvova bylo připraveno jen 67 Li-2, žádná C-47. Letouny přeletěly před večerem 23. září do Krosna. Když se po dobu nakládky zhoršilo počasí, byli vyloženi příslušníci 2. pdb a materiál a letouny odletěly zpět domů. 6 naložených Li-2, které z Krosna předtím vyletěly, se pro nepříznivé počasí vrátilo zpět.“

### **Operační svodka č. 13 k 24. 9. 1944–17.00 h**

Rozmístění jednotek 2. pdb se nezměnilo. Pro nepřízeň počasí byl odložen odlet skupin, které měly odletět 23. 9. Materiál byl uskladněn na letišti a jednotky se vrátily do svých rajónů.

Dne 23. 9. ve 20.30 h přijeli k brigádě členové vlády, určení pro Slovensko: ministr Fr. Němec, poslanec Fr. Uhlíř, poslanec Josef Valo, poslanec Bohumil Laušman, dr. Prokop Drtina, div. gen. Nižborský (pozn. aut.: krycí jméno Antonína Hasala, přednosta vojenské kanceláře prezidenta republiky v Londýně, který byl jmenován velitelem osvobozeného území). ... V 16.00 h odešly skupiny znovu na letiště. Mají odletět dle původního plánu. Ostatní jednotky pokračují v přípravě k odletu.

Přednosta oper. odd. kpt. pěch. Marszálek Ant. Zatímní NŠ brigády škpt. děl. Brožík V.

### **Operační svodka č. 14 k 25. 9. 1944–17.00 h**

Rozmístění jednotek se nezměnilo. ... Nepříznivé počasí, opět odložen odlet ... V 10.30 h konalo se shromáždění velitelů útvarů, oddílů a samostatných setnin na velitelství brigády. Na tomto shromáždění nařízeno velitelům, aby předložili náčrty míst, kde byli pochováni příslušníci brigády, padlí v bojích o předhoří Karpat. Dále nařízeno jednotkám, aby denně v 17.00 h byly připraveny odjet na krátký rozkaz ihned na letiště. Velitelé byli upozorněni, aby si připravili, jaké doplňky budou potřebovat k příští organizaci na Slovensku (jedná se o doplňky mužstva, zbraní a materiálu). ... Povětrnostní podmínky: zamračeno, silný déšť, cesty nesjízdné. Během dnešního dne byly dokončeny spisky pro přelet brigády.

Přednosta oper. odd. kpt. pěch. Marszálek Ant. Zatímní NŠ brigády škpt. děl. Brožík V.

### **Operační svodka č. 15 k 26. 9. 1944–17.00 h**

*... Jednotky prvních dvou skupin pro nepříznivé počasí dosud neodletěly, jsou v pohotovosti denně od 17.00 h, aby při objevení se prvních letadel Li-2 mohly hned odjet na letiště. V 9.50 h shromáždění všech důstojníků a rotmistrů 2. brigády ve školce Nižne Krosenko. ... Tito hosté: div. gen. Nižborský, ministr Němec, dr. Drtina, poslanec Laušman a poslanec Valo. V 10.10 h měl ministr Němec krátký proslov, tlumočil pozdravy prezidenta Beneše a vyzdvihl náš příští boj. V 10.30 h odchází civilní představitelé a velitel brigády se ujímá slova: probírá boje 11. 9.–20. 9. a upozorňuje na nedostatky a chyby, které se vyskytly. ... V 11.15 h konec. ... Ve 14.45 odjel div. gen. Nižborský, ministr Němec, dr. Drtina a pplk. let. Pernikář na velitelství 1. čs. sboru.*

Přednosta oper. odd. kpt. pěch. Marszálek Ant. Zatímní NŠ brigády škpt. děl. Brožík V. Až večer 26. září odstartovaly z letišť u Krosna Li-2 z 5. orelského bls, zejména z 23. g. bělgorodského blp a 336. blp (53. g. stalingradské bld). 33 letadel s příslušníky parabrigády konečně odletělo na slovenské letiště Tri Duby. Za krajně nepříznivého počasí tam přistálo v dešti jen 13 letadel. Další, 14. letoun s velitelem plk. Přikrylem a jeho štábem (16 lidí s materiálem), přistál v mlze a v dešti na polním letišti Rohozná u Brezna nad Hronom. Zbývající letouny nenašly v mlze Tri Duby a vracely se i s příslušníky 2. pdb zpět. Na Slovensko se tak v noci z 26. na 27. září dostalo ve 14 letounech Li-2 prvních 122 mužů parabrigády se 13 tunami materiálu. Některé historické práce uvádějí jiné počty letounů, které přistály té noci na Slovensku a případně i jiná data. I tyto údaje upřesníme v další části.

*Pokračování příště*

*Václav Kameník*