

Rudé hvězdy nad Československem 1968–1991

Část 1

Aleš Hottmar, Stanislav Mackovík

Na přelomu 80. a 90. let 20. století došlo v tehdejších socialistickém Československu a dalších státech tzv. východního bloku k výrazným vnitropolitickým změnám, které mimo jiné znamenaly ukončení politického a vojenského napětí mezi NATO a Varšavskou smlouvou. Nastalé změny dále přispěly k postupnému snižování vysoké koncentrace vojenských sil ve střední Evropě.

Konec studené války a především změna zahraniční politiky SSSR umožnily celkový odsun sovětských vojsk z území členských států Varšavské smlouvy na jedné straně a snižování vojenské přítomnosti NATO v Západním Německu na straně druhé. Tyto události nakonec vedly k definitivnímu ukončení činnosti vojenských struktur Varšavské smlouvy a jejímu oficiálnímu zrušení dne 1. července 1991.

Poválečné období 1948–1968

Po skončení 2. světové války se Rudá armáda, která osvobodila podstatnou část Československa, stáhla ještě v průběhu roku 1945 na Stalinův příkaz z našeho území. Poválečné rozdělení světa vycházející především z dohod mezi spojenci protihitlerovské koalice, předurčilo budoucí postavení některých států střední a východní Evropy na několik desítek let dopředu. Další poválečný vývoj u nás a zvláště pak po únoru 1948 vedl k vojensko politické orientaci našeho státu na SSSR. Od té doby byla československá zahraniční politika a budování armády až do roku 1989 úzce spjata se sovětskou vojenskou doktrínou a celosvětovým vnímáním SSSR jako velmocí.

Padesátá léta, charakterizovaná vstupem Československa do struktur Varšavské smlouvy v květnu 1955, byla ve znamení mohutného rozvoje československé armády, včetně jejího letectva. Dochází k formování mnoha leteckých útvarů, k výstavbě nových vojenských letišť a samozřejmě i k výcviku velkého počtu kádrů čs. letectva za odborného dohledu sovětských poradců. Formování nových svazků a útvarů čs. letectva s sebou přineslo i rozsáhlé nákupy nové techniky. Do výzbroje jsou od 50. let zařazovány v obrovských počtech moderní stíhací letouny MiG-15, MiG-17 a MiG-19, doplněné bombardéry Il-28, zatímco v 60. letech začínají do výzbroje přicházet dvoumachové stíhací letouny MiG-21 a stíhací bombardéry Su-7.

Československá lidová armáda patřila v 60. letech mezi nejmodernější a nejpčetnější ozbrojené síly států Varšavské smlouvy společně s Polskem a Sovětským svazem. Československo mělo počátkem druhé poloviny 60. let ve zbrani nejvyšší procento obyvatelstva (1,64 %) všech zemí východního bloku a ČSLA vyčleňovala do přímého podřízení spojenému velení ozbrojených sil Varšavské smlouvy 14 vševojskových divízi.*

Československo rovněž společně s NDR zaujímalo důležitý geopolitický a vojenskostrategický prostor na styku dvou největších mocensko politických a vojenských uskupení - NATO a Varšavské smlouvy. ČSLA měla v případě vypuknutí ozbrojeného konfliktu a vytvoření tzv. Československého frontu bojovat jako armáda prvosledová a měla připravit podmínky pro nasazení druhého strategického sledu sovětských vojsk, tvořeného na daném operačním směru svazky z Příkarpatského vojenského okruhu. V Československu totiž nebyly na rozdíl od NDR, Polska a Maďarska do roku 1968 umístěny žádné sovětské vojenské útvary.

Proto v roce 1962 vznikly v rámci ČSLA speciální útvary letištního zabezpečení, tzv. „S“ roty, určené k pozemnímu zabezpečení sovětských leteckých útvarů 57. letecké armády PrikVO (původně 14. letecká armáda)**, přisunovaných na území Československa v době mimořádných opatření. Přítomnost sovětské letecké armády na území Československa byla ovšem připravována minimálně od roku 1957, kdy se pro její útvary začaly na našem území připravovat zásoby leteckých pohonných hmot a munice. V polovině

* Pro ilustraci o reálných počtech vojáků a techniky na území Československa je možné uvést, že mírové počty ČSLA čítaly k 1. 9. 1963 celkem 239.583 vojáků (válečná ČSLA k 1. 9. 1963 čítala až 584.690 osob), 3.161 tanků, 460 samohybných děl, 1.165 lehkých a 119 středních obrněných transportérů, 4.503 dělostřeleckých prostředků, 487 stíhacích a 232 stíhacích bombardovacích letounů plus 177 vrtulníků.

** V roce 1949 dal J. V. Stalin příkaz k neodkladné změně číslování mnohých leteckých armád a divízi. V roce 1968 však dochází k dalšímu přečíslování a většina leteckých svazků a svazků opět získává své původní číslování. Ještě před změnou v roce 1968 bylo číslování následující: Skupina sovětských vojsk v Německu - 24. letecká armáda (původně 16. letecká armáda), Severní skupina vojsk v Polsku - 37. letecká armáda (původně 4. letecká armáda), Jižní skupina vojsk v Maďarsku - 59. letecká armáda (později 36. letecká armáda), Příkarpatský vojenský okruh - 57. letecká armáda (původně 14. letecká armáda), Kyjevský vojenský okruh - 69. letecká armáda (původně 17. letecká armáda), Běloruský vojenský okruh - 26. letecká armáda (původně 1. letecká armáda)

60. let se předpokládalo v sestavě 57. VA přesunout na naše území útvary 131. stíhací letecké divize (92. iap, 159. iap, 168. iap, 192. iap), dále útvary 289. stíhací bombardovací letecké divize (236. ibap, 806. ibap, 947. ibap)*** plus několik dalších útvarů, jako 230. bap, 733. bap a 48. ograp. Kromě těchto útvarů se mimo jiné plánovalo i nasazení 184. gvtbap sovětského letectva k provedení několika úderů „speciální“ municí v prostoru předpokládaného směru útoku Československého frontu.

Z těchto a mnoha dalších důvodů sovětské vedení kladlo neúměrně vysoké požadavky na početnost, výzbroj a výcvik ČSLA a také na zbrojní výrobu v Československu. V polovině 60. let je však už zcela jasné, že dostát takovým požadavkům je možné jen za krajního vypětí a mobilizace všech materiálních a lidských zdrojů země. To byl hlavní důvod, proč dochází koncem první poloviny 60. let k redukci bojového složení ČSLA, se kterým sovětská strana samozřejmě nesouhlasila. Přibližně v tuto dobu začali Sověti uvažovat nad nutností umístit v ČSSR svá vojska za každou cenu.

Letouny sovětských VVS se na československých letištích objevují samozřejmě už před srpnem 1968. Neděje se tak pouze v rámci velkých společenek cvičení Varšavské smlouvy, jako bylo zářijové cvičení „Vltava“ v roce 1966, při kterém byla na našich letištích zaznamenána obrovská koncentrace sovětských bojových a transportních letounů#, ale jsou realizovány různé družební návštěvy přímo mezi konkrétními leteckými útvary. „Družba“ se většinou držela se sovětskými leteckými svazky a útvary 24. VA z NDR a 57. VA z PrikVO. Sovětské vojenští piloti byli vždy během těchto družebních návštěv nebo společných cvičení srdečně vítáni a bylo navázáno množství osobních přátelství s příslušníky našeho letectva. Po invazi pěti členských států Varšavské smlouvy do Československa v srpnu 1968 se však mnohé z dosavadního přístupu změnilo.

Operace „Dunaj“

Invaze pěti členských států Varšavské smlouvy do Československa v srpnu 1968

„Pražské jaro“

Proces politických a celospolečenských změn, započatý v Československu na jaře 1968, který Alexandr Dubček označoval jako „socialismus s lidskou tváří“, vyvolával u sovětského vedení v Kremlu silné znepokojení. Už v dubnu 1968 začal sovětský generální štáb plánovat vojenskou intervenci, která se ovšem měla uskutečnit pouze v případě, že by politický vývoj v Československu nebyl orientován směrem, který byla sovětská strana ochotna akceptovat. Sovětský svaz nechtěl provést vojenskou akci takového rozsahu za každou cenu, zpočátku spíše sázel na sílu svého politického vlivu vůči ČSSR a jejím vedoucím představitelům. Tímto vlivem se však podle sovětského vedení nedařilo prosazovat změny v očekávaném rozsahu.

První pokus o trvalé umístění sovětských vojsk v Československu byl učiněn už v květnu 1968 během oslav vítězství nad fašistickým Německem!

*** Až do roku 1976 se u leteckých svazků a útvarů stíhacího bombardovacího letectva používalo značení IBAD a ibap. Rozkazem hlavního štábu VVS z listopadu 1976 je toto značení změněno na ADIB a apib

Celkem se cvičení „Vltava“ mělo za ČSLA zúčastnit ve vojskové části 78.000 osob, 21 odpalovacích zařízení taktických a operačně-taktických raket, 670 tanků, 1.160 obrněných transportérů, 13.800 automobilů a v jeho teritoriální části 9.000 osob, 24 odpalovacích zařízení protiletadlových raket, 50 letounů a 1.200 automobilů. Spojenecké armády se na vojskové části měly podílet účastí 9.900 osob, 6 odpalovacích zařízení taktických raket, 200 letounů, 225 tanků, 360 obrněných transportérů a 1.500 automobilů

Dne 9. května 1968 měla 24. „Samaro-Uljanovská“ Železná motostřelecká divize genmjr. G. P. Jaškina z Příkarpatského vojenského okruhu, narychlo přesunutá do Polska, překročit polsko-československou hranici v oblasti Cieszyn-Těšín a soustředit se na sklonku 10. května 90km západně od Slaného, kde měla v součinnosti s čs. vojsky ZVO uzavřít západní hranici ČSSR. Celá narychlo připravená akce však byla na poslední chvíli zrušena samotným maršálem Jakubovským, Hlavním velitelem spojených ozbrojených sil VS.

Ve stínu stupňujících se rozdílů a politických představ SSSR o uspořádání v zemích svého vlivu, byla následně zahájena rozsáhlá řada cvičení armád Varšavské smlouvy. Tím fakticky plány na případný vojenský zásah vůči ČSSR začínají nabývat reálnou podobu. Během roku 1968 probíhala kolem Československa řada různých cvičení vojsk Varšavské smlouvy, jako například „Pochmurné léto“ v Polsku, „Nebeský štít“ v SSSR, námořní cvičení „Sever“ v SSSR, PLR a NDR, tylové cvičení „Němen“, konané na území Ukrajiny, Polska a spojovací cvičení „Horizont“, uskutečněné v Maďarsku. V červnu 1968 se na našem území dále uskutečnilo velitelsko-štabní cvičení, pojmenované „Šumava“. Následující problémy s odsunem vojsk SA z tohoto cvičení, které pomalu a neochotně opouštěly Československo, celou už tak napjatou situaci spíše vyostřily. Sovětské útvary, účastníci se cvičení, se začaly stahovat až 13. 7. 1968 po několika urgencích z čs. strany a jejich odsun byl definitivně zakončen až v noci 3. 8. 1968!*

Všechna tato cvičení, kterých se ČSLA téměř neúčastnila, byla prováděna v podmínkách blízkých reálnému prostředí předpokládané bojové činnosti a s útvary, které byly později aktivně zapojeny do intervence vůči Československu. Dnes už můžeme s jistotou říci, že cvičení „Šumava“ bylo z vojenského hlediska vlastně jakousi generálkou na ozbrojenou intervenci vůči ČSSR. Koncem července roku 1968 bylo sovětskému vedení zcela jasné, že jediným možným způsobem, jenž zastaví dosavadní politický vývoj v ČSSR, je vojenská intervence s následným rozmístěním vojsk SA na čs. území.

Přípravy k provedení operace „Dunaj“

Celkový plán k obsazení Československa dostal krycí název operace „Dunaj“ a velitelem intervenčních vojsk se stal armádní generál Ivan Grigorjevič Pavlovskij. Vojenské akce se zúčastnilo celkem 5 států Varšavské smlouvy - Sovětský svaz, Polsko, NDR, Maďarsko a Bulharsko. Jediné Ceaușescovo Rumunsko se této vojenské operace nezúčastnilo. Prvotní přípravy na provedení operace Dunaj začaly už 8. dubna 1968 po přijetí direktivy ministra obrany SSSR maršála A. A. Grečka GOU/1/87654. Pro realizaci operace byly improvizovaně vytvořeny následující štáby a strategicko-operační svazy:

Hlavní velitelství - Legnica

Hlavnímu velitelství podléhala vojska 4 sovětských armád (1. GvTA, 20. GvOA, 11. GvOA, 38. OA) a jedné polské armády (2. A) ve dvou frontových velitelstvích a dále se v jeho přímé podřízenosti nacházely dvě sovětské operační skupiny. Konkrétně se jednalo o Armádní skupinu Jih a Výsadkovou skupinu. Hlavním velitelem, jak už bylo uvedeno, byl armádní generál I. G. Pavlovskij.

Střední front - velitelství Dresden

Velitelem Středního frontu byl genplk. I. N. Škadov. Součástí frontu byly 1. gardová tanková armáda a 20. gardová armáda (GSVG). Leteckou podporu frontu zabezpečovala 16. letecká armáda (GSVG).

Příkarpatský front - velitelství Lvov

Velitelem Příkarpatského frontu byl genplk. V. Z. Bisjarin. Součástí frontu byly 11. gardová armáda (PribVO), 38. armáda (PrikVO) a 2. armáda (polská). Leteckou podporu frontu zabezpečovaly 14. letecká armáda (PrikVO) a 4. letecká armáda (SGV).

Armádní skupina Jih - polní velitelství Csákvár

Velitelem Armádní skupiny Jih byl genplk. K. I. Provalov. Skupinu tvořily 8. motostřelecká divize MLA, 13. gardová tanková divize (JGV), 48. motostřelecká divize (OdVO), 93. gardová motostřelecká divize (JGV) a 254. motostřelecká divize (JGV). Leteckou podporu skupiny zabezpečovala především 36. letecká armáda (JGV).

* Celkem se cvičení „Šumava“ na území ČSSR zúčastnilo 23.721 vojáků (z toho 17.693 spojeneckých), 6.344 kusů automobilní techniky (z toho 4.845 spojenecké), 79 tanků (z toho 68 spojeneckých) a 87 letadel a vrtulníků (z toho 66 spojeneckých). Sovětské letectvo se během cvičení rozmístilo na letištích Čáslav, Hradčany, Mladá a Pardubice.

Výsadková skupina - polní velitelství Legnica

Velitelem Výsadkové skupiny byl genplk. V. F. Margelov. Skupinu tvořily 7. a 103. gardová výsadková divize (VDV). Převahu výsadkářů a techniky zabezpečovaly dopravní útvary pěti svazků vojenského dopravního letectva (VTA).

Plán

Cíle operace Dunaj byly v podstatě dva, politický a vojensko-strategický. Politickým cílem mělo být ukončení reformního procesu a nastolení revoluční dělnicko-rolnické vlády, složené z tzv. zdravého jádra strany. Vojensko-strategickým cílem operace bylo dlouhodobé rozmístění vojsk SA na území ČSSR a tím posílení své vojenské přítomnosti ve střední Evropě. Jako oficiální důvod vojenského zásahu na území jiného státu byla uváděna snaha o potlačení

údajně kontrarevoluce probíhající v ČSSR. Již 23. července svolal Grečko do Moskvy poradu sovětských velitelů a náčelníků štábů skupin vojsk určených k intervenci, na níž byl upřesněn a schválen plán operace Dunaj. Sovětské velení nechtělo ponechat nic náhodě a tak v několika případech došlo k „obhlídce“ řady míst a objektů, jejichž zdárné a bezproblémové obsazení mělo vliv na úspěch celé operace v počátečních hodinách. Určitě není potřeba zdůrazňovat, že jedním z takových strategicky důležitých míst bylo mezinárodní letiště Praha-Ruzyně. Asi týden před invazí si letiště prohlédla sovětská delegace, ve které byl i jeden uniformovaný sovětský generál. Sovětská delegace navštívila všechna důležitá pracoviště služby řízení letového provozu.

Dne 18. srpna se v Moskvě konala náhle svolaná schůzka představitelů varšavské pětky, kde padlo definitivní rozhodnutí o vojenském řešení celé krize. Hned druhý den v noci se začínají intervenční vojska přesouvat z prostorů soustředění do výchozích pozic v bezprostřední blízkosti hranic s ČSSR. Z důvodu snadné identifikace techniky intervenčních vojsk jsou na pozemní bojové prostředky namalovány dva kříže dva bílé pruhy, zatímco na bojových letounech jsou namalovány dva svislé červené pruhy. Jedna z největších vojenských poválečných operací v Evropě byla připravena.

Přípravy na výsadkovou operaci

Během příprav na provedení operace Dunaj byla sledována nutnost provedení speciální výsadkové operace s cílem obsazení několika klíčových objektů v prvních hodinách invaze. Počáteční záměr na provedení výsadkové operace předpokládaly vysazení 7. gardové výsadkové divize v prostoru Prahy (hlavní město ČSSR), zatímco k vysazení 103. gardové výsadkové divize mělo dojít v oblastech Příbram (velitelství Západního vojenského okruhu), Blatná (poblíž velitelství 9. tankové divize) a Tábor (velitelství Středního vojenského okruhu). Po obdržení nových zadání byl plán výsadku přepracován a 12. 7. 1968 byly hlavní úkoly obou výsadkových divízi upřesněny: 7. GvVDD měla provést výsadek v okolí hlavního města Prahy plus obsadit letiště Kbely, Vodochody a Ruzyně, vlastními silami vkročit do Prahy a ve spolupráci s vševojskovými divizemi GSVG převzít kontrolu nad důležitými objekty. Část sil 7. GvVDD měla rovněž blokovat obsazená letiště až do přestupu 22. motostřeleckého pluku Bulharské lidové armády. 103. GvVDD měla naopak provést výsadek nedaleko města Brna a obsadit letiště Tuřany a Náměšť nad Oslavou. Následně měla divize převzít kontrolu nad důležitými objekty ve městě, přičemž část sil 103. GvVDD by blokovala obsazená letiště.

Pro výsadek 7. GvVDD bylo vyčleněno 227 transportních letadel An-12 od 6., 7. a 18. VTAD, zatímco pro výsadek 103. GvVDD bylo vyčleněno 213 letounů An-12 od 3. a 12. VTAD. V případě výsadku 7. gardové výsadkové divize musely transportní letouny bez mezipřistání a doplnění paliva překonat vzdálenost od 690km do 960km, zatímco v případě 103. gardové výsadkové divize to bylo od 1100km do 1400km. Jak už bylo uvedeno, 7. GvVDD měla být původně vysazována na třech letištích a 103. GvVDD na dvou, ovšem z důvodu rekonstrukce VPD na letišti Praha-Kbely se příslušníci 7. GvVDD museli nakonec „spokojit“ s výsadkem pouze na dvě letiště. Na každém letišti se plánovalo vysadit ze dvou letadel speciální přepadovou skupinu, která měla během 30-ti minut obsadit důležitá letištní zařízení a zabezpečit přistání zbytku sil. Pro obsazení důležitých objektů na letišti a zabezpečení výsadku se původně počítalo s následujícím stavem: 2. rota 108. gvpdp obsadí Ruzyně, 6. rota 97. gvpdp obsadí Vodochody, 9. rota 119. gvpdp obsadí Kbely a na letišti v Náměšti nad Oslavou se plánovalo vysadit skupinu 317. gvpdp.

Vzdušné krytí a bojovou podporu oběma výsadkovým divizím měly poskytnout 16. a 36. letecká armáda. Pro potřeby 7. GvVDD byly vyčleněny dva stíhací pluky a dva stíhací bombardovací letecké pluky 16. letecké armády z NDR. V prostoru výsadku byly vyčleněny 3 zóny nad letišti Ruzyně, Vodochody a Kbely, ve kterých se předpokládalo nasazení po 4 až 8 stíhacích letounech ve výškách 800-2000m. V případě ohrožení ze země se naopak

počítalo s nasazením dvou pluků stíhacích bombardérů, které měly v případě potřeby provést úder na postavení 8 oddílů protiletadlového raketového vojska ČSLA v okolí Prahy. Pro potřeby 103. GvVDD byly vyčleněny 2 stíhací pluky a jeden stíhací bombardovací pluk ze 36. VA. V prostoru výsadku byly vytvořeny dvě zóny nad letišti Tuřany a Náměšť nad Oslavou, ve kterých se předpokládalo s nasazením po 4 stíhacích letounech ve výškách 2000-3000m. Mimo to měla 36. VA za úkol vyčlenit v případě nutnosti 16 stíhacích bombardérů k úderu proti postavením 4 oddílů protiletadlového raketového vojska ČSLA v okolí Brna.

Dne 30. 6. 1968 byly na výchozích letištích připraveny* transportní letouny VTA, určené k provedení výsadkové operace. Mezi 30. červencem a 18. srpnem byl v blízkosti těchto letišť organizován bojový výcvik společně s nácivkem provedení plánované operace, to vše při udržení stálé bojové pohotovosti a vysokého stupně utajení.

Invaze

Letecká část operace „Dunaj“ byla zahájena již v úterý 20. srpna. Ve 20:52 přistál na mezinárodním letišti v Ruzyni ohlášený „speciál“ z Moskvy, letoun Antonov An-12 (CCCP-11604) s označením Aeroflotu, který zůstal stát na jedné z nepoužívaných pojezdových drah. Ve skutečnosti se pravděpodobně jednalo o vojenský letoun An-12 ve verzi létajícího velitelského stanoviště, z něhož byl později řízen průběh přistávání transportních letounů s výsadkem. Vojenskou dispečerskou službou byla tomuto letu přidělena tzv. „pořadová 89“. Zajímavostí je, že letový plán pro přilet An-12 (CCCP-11604) byl předán dvakrát. Původně měl totiž Antonov přistát v 18:30, k čemuž ovšem nedošlo pravděpodobně z důvodu časového posunu zahájení výsadku na Ruzyni. Druhý letový plán stanovoval dobu příletu do Prahy-Ruzyně na 20:30 hod.

Ve 21:05 přistál na civilním letišti v Brně-Tuřanech jiný sovětský „speciál“ An-12 (opět se zřejmě jednalo o verzi létajícího velitelského stanoviště) s 20-ti civilisty v uniformách Aeroflotu, kteří měli za úkol připravit přistání invazního výsadku na letišti v Tuřanech.

Ve 21:23 přistává na Ruzyni další vojenský speciál. Tentokrát je to Iljušin Il-14 (CCCP-67242), podle letového plánu ze Lvova, jehož velitel se jmenoval Bulajev. Vojenská dispečerská služba přidělila tomuto letu „pořadovou 94“. Podle letového plánu měl Iljušin přilétnout ve 21:30. Z letounu vystoupilo asi 25 civilistů včetně vedoucího pražské pobočky Aeroflotu Markova, kteří následně odjeli do města. Ve 22:21 tento letoun odletá.

Po příletu obou sovětských letadel přišli na pracoviště služby řízení důstojníci oddělení pohraniční kontroly (OPK), kteří měli zajistit hladký průběh přistání letadel výsadkové skupiny na letišti Ruzyně. Na přibližovacím stanovišti řízení a letištní řídicí věž sdělili přítomným dispečerům, že se ve vzdušném prostoru ČSSR koná nějaké vojenské cvičení Varšavské smlouvy a je vydán zákaz přistání či odletu jakéhokoliv civilního letadla. Proto také dala řídicí věž ruzyňského letiště zhasnout světla na VPD. Sovětský gen. Jamščikov (starší představitel hlavního velitele spojených ozbrojených sil VS v Československu) však toto opatření pochopil jako protiintervenční záměr a vynutil si odeslání gen. Vítka a gen. Kalického (oba z Hlavní správy letectva a vojsk PVOS) v doprovodu sovětského gen. Antonova (představitel hlavního velitele u vojsk PVOS ČSSR) na letiště, aby celou záležitost vyřešili. Později se dostavil i velitel letky Ministerstva vnitra, plk. Eliáš. Mezitím se „nedorozumění“ vysvětlilo a VPD ruzyňského letiště byla zase osvětlena.

Kolem 23. hodiny zahájila intervenční vojska pěti států Varšavské smlouvy o síle přibližně 28 divízií a za podpory čtyř leteckých armád obsazování Československa. Nástup vojsk byl zahájen současně ze čtyř směrů:

Severozápadní směr

Ze severozápadu, z území NDR, nastupovalo vojenské uskupení Středního frontu, složené z 1. gardové tankové armády a 20. gardové armády Skupiny sovětských vojsk v Německu. Vzdušnou podporu tohoto uskupení zajišťovala především 16. letecká armáda z NDR. 1. GvTA obsadila oblast západních a jižních Čech a její velitelství bylo umístěno v Plzni. 20. GvOA naopak obsadila oblast středních a jižních Čech, velitelství armády se nacházelo v Praze.

Severní směr

Nejsilnější uskupení tzv. Příkarpatského frontu nastupovalo především ze severu, z území Polska. Bylo složeno z 11. gardové armády PribVO, 38. armády PrikVO a 2. armády PLA. Vzdušnou podporu zajišťovala 14. letecká armáda z PrikVO a částečně i 4. letecká armáda SGV. 11. GvOA obsadila oblast severních Čech (velitelství v Liberci), zatímco část 38. OA obsadila

střední a severovýchodní Moravu plus severovýchodní Slovensko (velitelství Trenčín). 2. armáda PLA obsadila východní Čechy a severozápadní Moravu, velitelství se nacházelo v Hradci Králové.

Jižní směr

Třetí uskupení, tvořené Armádní skupinou „Jih“, nastupovalo od jihu, ze severozápadního Maďarska. Bylo složeno z divízií Jižní skupiny sovětských vojsk v Maďarsku (JGV) a ze zesílené 8. motostřelecké divize Maďarské lidové armády. Podporováno bylo 36. leteckou armádou. Hlavní síly tohoto uskupení postupovaly na Bratislavu a Břeclav, kde se rozdělily na dva proudy, směřující na Brno a Znojmo. U Znojma se silnější proud opět rozdělil. Jeden směřoval na Prahu a druhý pokračoval v postupu podél hranic na Jindřichův Hradec a České Budějovice, kde se měl spojit s 1. gardovou tankovou armádou GSVG a „uzavřít“ tak jihozápadní hranici ČSSR. Velitelství Armádní skupiny „Jih“ se nacházelo v Bratislavě.

Východní směr

Konečně z východu, z prostoru Užgorod, nastupovala část 38. armády PrikVO, doplněná 12. motostřeleckým plukem Bulharské lidové armády. Z prostoru Užgorod se dále přesunula k Armádní skupině „Jih“ 48. motostřelecká divize OdVO, zatímco bulharský 22. motostřelecký pluk byl zasazen v rámci Výsadkové skupiny k zajištění letišť Praha-Ruzyně a Vodochody.

Už v úterý ve 23:56 hodin je vydán zákaz létání nad ČSSR a velitelé 2. a 3. sboru PVOS jsou povoláni na svá pracoviště. Ve středu 21. srpna, v 0:20 hodin zaznamenala čs. vojenská velitelství rozkaz ministra národní obrany genplk. Martina Džúra, který přikazoval:

- všechna vojska ponechat v kasárnách
- štáby svazů a svazků povolati na pracoviště a neopouštět mírovou posádku
- zabezpečit, aby v žádném případě nebylo použito zbraní
- sovětským vojskům, která přešla na naše území, poskytnout maximální všestrannou pomoc

V 0:45 hodin vydává genplk. Džúr druhý rozkaz, směřující k velitelům 10. letecké armády a 7. armády PVOS, ve kterém ministr národní obrany mimo jiné zakazuje s okamžitou platností vzlet všech letounů bez souhlasu MNO nebo NGŠ a zároveň ukládá zabezpečit přistání sovětských letounů na letištích Brno a Ruzyně! Těmito dvěma rozkazy je v podstatě znemožněna jakákoliv aktivita celé ČSLA. V 1:30 hodin zjistil pohotovostní systém radiotechnického vojska zahájení přeletů intervenčních letounů do vzdušného prostoru ČSSR. Čs. hotovostní stíhači mají zakázán start.

Výsadková operace - klíč k úspěchu

20. srpna 1968 ve 21:30 hodin (23:30 moskevského času) vydal ministr obrany SSSR maršál Sovětského svazu A. A. Grečko rozkaz k provedení výsadku 7. a 103. gardové výsadkové divize na 2. hodinu ranní 21. 8. 1968 místo plánované 5. hodiny ranní (07:00 mosk. času), tedy o 3 hodiny dříve oproti plánu. Ve 23:30 (01:30 mosk. času) odstartovala z výchozího letiště speciální přepradová skupina 108. gvdpd a vzala kurs na Prahu. V 01:37 (03:37 mosk. času) přistávají na pražské Ruzyni dva neohlášené letouny An-12 od 7. VTAD, které zde vysadily velitele 7. gardové výsadkové divize a 7. gardové dopravní letecké divize VTA, dále operační skupinu divize VTA a 2. výsadkovou útočnou rotu 108. gardového výsadkového pluku, který patřil do složení 7. GvVDD.

2. rota okamžitě začala obsazovat letiště, zatímco operační skupina divize VTA obsadila řídicí věž. Během 15-ti minut (do 03:52 hodin mosk. času) byly obsazeny všechny důležité objekty letiště. Po převzetí kontroly nad letištem začaly přistávat v jednonominutových intervalech (ruské zdroje hovoří o 30-ti sekundových intervalech) transportní letouny An-12, ze kterých začali vybíhat výsadkáři 7. gardové výsadkové divize, vybavení několika samohybnými děly ASU-85 a ASU-57 plus obrněnými vozidly BRDM. Hlavním úkolem výsadkářů bylo obsazení sídla prezidenta Ludvíka Svobody na Hradčanech a obsazení budovy Ústředního výboru komunistické strany, k čemuž byla určena zvláštní útočná skupina, zformovaná z průzkumné rot divize a 108. gardového výsadkového pluku. Transportní Antonovy do 04:15 hodin (06:15 mosk. času) dopravily na Ruzyni velitelství 7. GvVDD, dále celý 108. gvdpd včetně protitankového oddílu s obrněnými vozidly BRDM, samostatnou průzkumnou rotu, protitankový oddíl vyzbrojený samohybnými děly ASU-85, protiletadlový oddíl vyzbrojený 23mm PL kanóny ZU-23-2 (taženými za automobily GAZ-66), ženijní prapor a spojovací prapor.

Mezi 4. a 5. hodinou ranní sovětská výsadkářská skutečně obsadili budovy ministerstva národní obrany, předsednictva vlády, ministerstva vnitra, Pražský hrad a budovu ÚV KSČ. Straničtí a státní představitelé – Dubček, Smrkovský, Špaček a Kriegel, kteří byli dočasně zadrženi v budově ÚV KSČ, jsou

* Jednalo se většinou o základny na území Litvy (Panevežys, Kedainiai), Běloruska (Vitebsk, Postavy) a západní Ukrajiny (Kolomyja).

později jménem revoluční dělnicko-rolnické vlády zatčeni, naloženi do tří obrněných transportérů BTR-50P a odvezeni na letiště, odkud jsou dopraveni přes polskou Legnicu do ukrajinského Užhorodu, kde jsou následně internováni. Přibližně v 5:00 přiletěl na Ruzyni z polské Legnice velitel intervenčních vojsk gen. Pavlovskij, který se svým štábem obsadil budovu GŠ ČSLA, odkud se po dvou dnech přesouvá do Milovic.

Od 05:08 do 06:13 (07:08 – 08:13 mosk. času) probíhal na letišti ve Vodochodech (severně od Prahy) výsadek 119. gvdpd s jedním oddílem dělostřeleckého pluku. 9. rota 119. gvdpd, vysazená z prvního letounu během 10 minut obsadila řídicí věž, spojovací uzel letiště a zabezpečila příjem dalších letounů. Od 07:00 do 08:05 hodin byl na Ruzyni (místo plánovaných Vodochod) vysazen 97. pdp společně s jednou baterií 1141. dělostřeleckého pluku. V 09:00 hodin začal na stejném letišti výsadek dvou praporů 22. motostřeleckého pluku Bulharské lidové armády, zatímco ve Vodochodech se vysadil zbývající prapor 22. msp. Krátce po 14. hodině převzal 22. msp obě letiště od sovětských výsadkářů pod svou ochranu. V 15:00 přešla celá 7. gardová výsadková divize pod velení 20. gardové armády GSVG.

Podobná situace jako na Ruzyni a Vodochodech se opakovala i na letištích Brno-Tuřany a Náměšť nad Oslavou, pouze s tím rozdílem, že z letounů An-12 vybíhali výsadkáři 103. gardové výsadkové divize. I scénář výsadku byl podobný. V nočních hodinách dostává zástupce velitele 24. vrp z letiště Brno-Černovice pplk. Kopec (velitel pluku pplk. Zamykal byl na rehabilitaci v Jeseníku) rozkaz z nadřízeného velitelství 46. dvld v Olomouci, aby se okamžitě dostavil společně s náčelníkem štábu a letovodem na řídicí věž letiště Tuřany a zabezpečil zde přistání „spojeneckého“ letounu. V 01:10 hodin dostává plk. Gros na řídicí věži tuřanského letiště příkaz osvětlit VPD. Zanedlouho poté se u letounu An-12, který zde přistál 20. 8. večer, začínají pohybovat členové osádky a z letounu se ozval zvuk generátoru na výrobu elektrického proudu.

Nejdříve je Výsadkovou skupinou obsazeno letiště v Náměšti nad Oslavou. Krátce po 4. hodině ranní přistávají na neosvětlené VPD dva transportní letouny An-12 od 229. vtap sovětského letectva, na jejichž palubě se nachází přepadová skupina, tvořená příslušníky samostatné průzkumné roty 103. GvVDD a příslušníky 350. gvdpd. Tato skupina okamžitě část sil obsadila řídicí věž a obě provozní stopy, zatímco druhá část skupiny měla za úkol likvidaci všech spojovacích linek na letišti. Její příslušníci byli natolik důkladní, že přeskrýpli i několik hromosvodů na budovách. Po obsazení všech důležitých bodů na letišti a zabezpečení VPD začaly před 5. hodinou ranní postupně přistávat další transportní letouny An-12, které po vyložení nákladu okamžitě odlétaly zpět na výchozí letiště.

V 05:10 hodin (moskevského času?) přistávají na letišti Tuřany první letouny An-12 se členy přepadové skupiny, opět tvořené příslušníky samostatné průzkumné roty divize a příslušníky 350. gvdpd. Přepadová skupina na letišti Tuřany během 10 minut obsazuje řídicí věž, blížnou a dálnou přívodnou radionavigační stanici, radiolokační stanoviště a další důležité letištní budovy. Na řídicí věži tuřanského letiště jsou sovětskými výsadkáři „zadrženi“ zástupce velitele 24. vrp pplk. Kopec, náčelník štábu a letovod pluku společně s jedním důstojníkem a poddůstojníkem letecké dispečerské služby. Následně se na věž dostavili sovětské důstojníky z operační skupiny VTA, kteří si řídí přistání letounů An-12 Výsadkové skupiny. Do 05:20 hodin je zabezpečena VPD a v 05:30 hodin začíná výsadek zbývajících částí divize s výzbrojí v podobě ASU-85, ASU-57 a BRDM. Hlavním úkolem výsadkářů 103. GvVDD bylo kromě obsazení důležitých strategických bodů v Brně rovněž blokování velitelství 2. sboru PVOS, Vojenské akademie Antonína Zápotockého (VA AZ) a 260. protiletadlové brigády. Ve 14. hodin dorazil k jižnímu okraji Brna 27. gardový tankový pluk 13. GvTD, který podpořil výsadkáře a v 15:00 přešla celá 103. gardová výsadková divize pod velení Armádní skupiny „Jih“.

Letecká operace - vzdušná blokáda začíná

Od časných ranních hodin 21. 8. 1968 nastává tzv. vzdušná blokáda řady našich letišť, kterou zajišťují plně vyzbrojené letouny MiG-21PF/PFM sovětského letectva ze základen na území NDR, Polska a Maďarska. Hlavním úkolem sovětských stíhačů je znemožnění vzletu čs. stíhacích letounů, které by mohly případně ohrozit transportní stroje Výsadkové skupiny, které směřovaly na Prahu a Brno. Svou činnost rovněž začínají v ranních hodinách sovětské průzkumné letouny Jak-27R/28R a Il-28R, které z velké výšky monitorují dění na našich leteckých základnách. Jejich hlavním úkolem je zjistit, zda jsou vzletové a přistávací dráhy čs. letišť použitelné k přistání intervenčních leteckých útvarů, nebo zda jsou naopak „zablokovány“ pozemní technikou, což by přistání znemožnilo a muselo by se čekat na obsazení letišť pozemními sledy, které by následně tuto techniku z VPD odstranily. Nasazen je rovněž 226. letecký pluk těžkých bombardérů s letouny Tu-16P, který pro operaci Dunaj vyčlenil dvě letky těchto strojů, jejichž hlavním úkolem bylo oslepení systému PVO účinným rušením rádi-

ových a radiolokačních stanic. Jde o letouny pro vedení radioelektronického boje, které každé tři hodiny vzlétají z ukrajinského letiště Stryj a ve skupině složené ze 6 letounů Tu-16P provádějí rušení celého radiolokačního systému 7. armády PVOS. K prvnímu zaznamenanému elektronickému rušení radarů dochází již v úterý 20. 8. okolo 23. hodiny.

Tankové a motostřelecké útvary intervenčních vojsk jsou v mnoha případech „doprovázeny“ sovětskými vrtulníky, které jim vypomáhají s orientací na našem území. Dalším úkolem sovětských a polských vrtulníků je monitorování řady kasárenských objektů ČSLA, sledování možného přesunu vojenské techniky v těchto objektech a rovněž shazování propagandistických letáků nad městy.

Během prvních dvou dnů intervence začíná obsazování většiny čs. vojenských letišť leteckými svazky a útvary, které se vyčlenily převážně z 16. letecké armády v NDR, dále 4. letecké armády v Polsku, 36. letecké armády v Maďarsku a 14. letecké armády z PrikVO. Letiště v příhraničních oblastech s NDR, PLR a MLR jsou obsazeny pozemními sledy již v prvních hodinách invaze a následně na nich přistávají první sovětské letecké útvary. Nutno podotknout, že v několika případech byl postup zcela opačný, tedy nejdříve přistání letadel a teprve poté následoval opožděný příjezd pozemního sledu! Československé vojenské letouny jsou odtahovány a soustředěny na jedno místo, kde jsou následně blokovány sovětskými tanky nebo obrněnými transportéry. Vstup čs. vojáků na letištní plochu a k letounům je přísně zakázán, takže na technice nejsou zpočátku prováděny udržovací práce. Prvním čs. vojenským letištěm, na kterém přistál sovětský bojový letecký pluk, byly pravděpodobně Hradčany.

Podle prvotní zprávy GŠ ČSLA se na čs. letiště mělo přemístit 600 až 750 letadel, zařazených v rámci tří stíhacích leteckých divízi a dvou stíhacích bombardovacích divízi, společně s jedním bombardovacím leteckým plukem a dvěmi vrtulníkovými pluky. Svazky a útvary měly být podřízeny blíže nezjištěné letecké armádě (pravděpodobně se jednalo o 4. VA) s velitelstvím v Milovicích. Tomuto štábu letecké armády, kterému pravděpodobně velel genmjr. B. D. Mělechin, bylo podřízeno veškeré letectvo Varšavské smlouvy, umístěné během invaze v Československu. Předsunuté velitelství této letecké armády, kterému velel genmjr. Vagin, se nacházelo v Líních a byly mu podřízeny všechny sovětské letecké útvary na západ od čáry Vltava-Labe, tzn. letiště Žatec, Líně, Bechyně a České Budějovice. Velitelství leteckých divízi byla identifikována v Brně-Tuřanech (11. GvIAD), Přerově (zřejmě 149. IBAD), Líních (zřejmě 6. GvIAD), Pardubicích (zřejmě 131. IAD) a Mošnově (IBAD ?).

Podle přesnějších údajů se mělo jednat celkově o 645 letounů, z toho 325 stíhacích, 240 stíhacích bombardovacích a 80 průzkumných. Náčelník Generálního štábu ČSLA gen. Rusov ve svém vystoupení na schůzi předsednictva Národního shromáždění 26. 8. 1968 sdělil, že na území Československa bylo k 25. 8. celkem asi 27 intervenčních divízi v plných bojových stavech, z toho 12 tankových, 13 motostřeleckých a 2 výsadkové, dále jedna silná letecká armáda (~20 leteckých pluků) se všemi prostředky včetně raketových. Těžkou bojovou technikou těchto sil představovalo na 6.300 tanků, 2.000 děl, 550 bojových a 250 transportních letounů. Přibližné počty letecké a vrtulníkové techniky, umístěné na čs. letištích k 26. 8. 1968, přináší následující tabulka:

Tabulka - strana 11

Pro intervenci do Československa byly podle dostupných informací vyčleněny následující svazky a útvary:

Tabulka - strana 11-14

16. letecká armáda GSVG vyčlenila pro operaci Dunaj poměrně velké množství leteckých útvarů. Stíhací letouny 16. VA zajišťovaly vzdušnou ochranu pozemním sledům Středního frontu a blokovaly řadu letišť v severních a západních Čechách. Stíhací útvary se vyčlenily především ze 6. gardové „Doněcké a Szegedské“ stíhací letecké divize s velitelstvím v Merseburgu. Průzkumnou činnost zajišťovaly dva letecké útvary, konkrétně 11. orap s průzkumnými letouny Il-28R a Jak-27R/28R plus 931. ograp s letouny Jak-27R. 239. „Bjelgorodský“ gvopp měl být podle prvotních úvah použit k vrtulníkovému výsadku na letišti Praha-Ruzyně. Následně, v průběhu prvních dnů operace Dunaj, se některé letecké útvary 16. VA přemisťují na československá letiště v jižních, západních a severních Čechách.

4. letecká armáda SGV prokazatelně vyčlenila pro operaci Dunaj velitelství 149. IBAD, dále 42. gvibap, jenž se přemístil na letiště Hradec Králové, 159. gviap, 164. „Kerčský“ ograp, 215. oae TR a 688. ovp, který se svými vrtulníky působil z mezinárodního letiště v Praze-Ruzyni. 688. ovp měl být podle prvotních úvah použit k vrtulníkovému výsadku na letišti Praha-Kbely. Podle polských pramenů byl pro operaci Dunaj ještě vyčleněn 3. ibap z Krzyweje, který ale vykonával pouze lety z polského území a na čs. letiště

se pravděpodobně nepřemístil. Před zahájením operace Dunaj se na několik polských letišť dále přesunuly letecké útvary 14. letecké armády z Příkarpatského vojenského okruhu, které se později přemístily přímo do ČSSR. 36. letecká armáda JGV, kterou tvořily 11. GvIAD s podřízenými útvary, 1. gvibap, 727. gvabp NOTE: Poměrně nejasná je situace okolo 727. gardového „Čerkasského“ bombardovacího leteckého pluku, který v srpnu 1968 používal 33 letounů Il-28 a Il-28U. Podle maďarských pramenů byl i tento útvar vyčleněn pro operaci Dunaj, bližší podrobnosti však prozatím nejsou k dispozici plus zabezpečovací a obslužné útvary, byla během operace Dunaj začleněna do tzv. armádní skupiny „Jih“. Některé maďarské prameny rovněž uvádějí, že pro tuto operaci bylo vyčleněno i samotné velitelství 36. VA.

Letecký průzkum letouny 36. VA byl zahájen 21. 8. v 01:50 hod. Hlavní metodou bylo vizuální pozorování a údaje byly ihned sdělovány z paluby letadla. Od 21. 8. se uskutečnilo 210 průzkumných letů, při nichž bylo pozorováno 16 čs. letišť a 11 vojenských posádek. Od 2. 9. do 14. 9. provedla 97. ogra s letouny Jak-28R fotografování nad prostorem Hustopeče, Martin, Šahy a nad uzavřeným prostorem podél československo-maďarských a československo-rakouských hranic (s výjimkou pohraničního pásma 5-25 km) a uskutečnila při tom 22 vzletů.

Od zahájení činnosti vojsk armádní skupiny „Jih“ sledovala 36. VA vedle leteckého průzkumu i postup tohoto uskupení, poskytovala mu ochranu a blokovala čs. letiště Náměšť nad Oslavou, Brno-Tuřany, Malacky-Kuchyňa a Bratislava-Ivánka. Kromě toho byla u každého leteckého pluku 36. VA držena jedna letka v bojové pohotovosti 2. stupně. Ke splnění úkolů bylo z 36. letecké armády nasazeno 195 bojových letadel a 38 vrtulníků. Z toho bylo 111 stíhacích, 31 stíhacích bombardovacích, 30 bombardovacích a 23 průzkumných. Celkem uskutečnila 36. VA v době od 21. 8. do 31. 8. k plnění bojových úkolů 460 vzletů letadel a 732 vzletů vrtulníků a v rámci bojové přípravy 459 vzletů. V době od 1. 9. do 15. 9. bylo uskutečněno 1235 vzletů letadel a 1079 vzletů vrtulníků, zejména v souladu s plánem bojového výcviku.

Letecký Pobaltského vojenského okruhu vyčlenilo pro operaci Dunaj pravděpodobně pouze 2 letecké útvary, a to 689. gvap ze základny Nivenskoje (Južnyj) pod Kaliningradem a 67. letku DRLO s letouny Tu-126, vybavenými RL systémem „Liana“. V roce 1968 bylo ve výzbroji letky 8 těchto speciálních letounů.

Činnost útvarů 14. letecké armády během operace Dunaj je možné částečně rekonstruovat podle vzpomínek plk. Zdobnikova, náčelníka operačního oddělení 131. smíšené letecké divize z Milovic, zaznamenaných v květnu 1971. Dne 1. srpna 1968 byl povolán velitel 14. letecké armády PrikVO na velitelství vzdušných sil do Moskvy. Po jeho návratu byly zahájeny přípravy k nasazení leteckých útvarů 14. VA v operaci Dunaj. Po několika dnech byl na velitelství 14. VA do Lvova povolán velitel 131. stíhací letecké divize z Ivano-Frankovska a společně s plk. Zdobnikovem dostali rozkaz dostavit se do polské Legnice. Zde byli podrobně seznámeni s úkolem, který na místě začali zpracovávat a jenž spočíval v přípravě zabezpečení vzdušného krytí výsadkového svazu, jehož letouny měly provést výsadkovou operaci na letištích Ruzyně, Vodochody, Tuřany a Náměšť. Od této chvíle měli zakázán jakýkoliv kontakt s ostatními důstojníky. Podle vzpomínek plk. Zdobnikova měla 131. IAD v součinnosti s ostatními silami poskytovat vzdušné krytí transportním letounům An-12, aby tak nedošlo k jejich případnému sestřelení ve vzdušném prostoru Československa. Pro splnění tohoto úkolu se stíhací útvary 131. IAD přemístily těsně před zahájením operace Dunaj na polská letiště v příhraničních oblastech s ČSSR. V sestavě divize byly zřejmě nasazeny následující stíhací pluky: 159. iap, 168. iap, 192. iap a jejich výzbroj se v roce 1968 skládala převážně z letounů MiG-21PF/PFM/S a MiG-19P.

Polská armáda se intervence do Československa zúčastnila silami 24.341 osob, 647 tanků, 285 děl, 13 letadel a přibližně 36 vrtulníků. Pro zabezpečení své 2. armády vyčlenila vrtulníkovou skupinu (zgrupowanie śmigłowcow) polského letectva, zformovanou z několika jednotek, umístěných na letištích v Pruszczy Gdańskim, Inowroclawi, Poznani a Modlinu. Dne 26. července 1968 se část 49. PŠ z letiště Pruszczy Gdański přesunula v rámci cvičení „Pochmurne Lato“ na letiště Wrocław-Strachowice. To samé čekalo piloty 56. PŠ z Inowroclawi, kteří se s vrtulníky Mi-8 a SM-1/2 přesunuli pod velením plukovníka Bolesława Andrychowského rovněž na wrocławské letiště. Zde byla vytvořena již zmínovaná vrtulníková skupina, podřízená veliteli 49. PŠ, pplk. Jerzemu Knyszewskemu. Dne 29. července se celá skupina přesunula na polní letiště pod Świdnicí (nedaleko Wałbrzychu, cca 25km od čs. hranice a 80km od Hradce Králové). U Świdnice piloti po tři týdny vykonávali pouze cvičné lety a to pouze nad dolním Slezskem.

Podle polských pramenů byly 20. 8. 1968 k podpoře 2. armády připraveny: 13 průzkumných letounů typu Lim-2R od 21. PLRTiA ze Sochaczewa, 3 Mi-8T od 56. vrtulníkového pluku v Inowroclawi, 10 Mi-2 od 49. vrtulníkového pluku v Pruszczy Gdańskim a 7 Mi-4 (z toho 4 od 47. PLŁSz v Modlinu, 2 od 17. letky v Poznani a 1 od 26. letky v Bemowu). Polské

zdroje dále uvádějí, že dne 22. 8. 1968 se v Československu nacházelo 6 vrtulníků, z toho 3 u 10. tankové divize a 3 u 11. tankové divize, zatímco 26. 8. 1968 se v Československu nacházelo 36 vrtulníků, z toho 3 u 10. tankové divize a 3 u 11. tankové divize, 4 u 4. motostřelecké divize, 22 u 49. vrtulníkového pluku a 5 u speciální skupiny.

Zmapovat působení polské vrtulníkové skupiny na území ČSSR se prozatím zcela nepodařilo. Každopádně mezi nejzajímavější akce, kterých se polské vrtulníky účastnily, byly speciální operace 1. úderního praporu. Už první den invaze bylo rozhodnuto „zneschopnit“ radiostanici poblíž obce Měník. K provedení akce byly vyčleněny 4 speciální skupiny 1. bszturm, které byly na místo přepraveny vrtulníky Mi-8. Jiné speciální skupiny ještě tentýž den vyřadily z provozu televizní vysílač v Trutnově a televizní převaďeč v Pardubicích. O den později speciální skupiny 1. bszturm „zneschopnily“ radiostanici v Poděbradech a další den provedly ten samý úkol v lokalitách Bríza, Stěžírky a Litomyšl.

Mezi další zajímavé akce polských speciálních skupin patřilo prověřování vyřazených letounů, které byly v mnoha městech a vesnicích rozmístěny jako ozdoba. Potvrzena je například „kontrola“ vyřazeného MiGu-15 v obci Všestary.

Maďarská armáda se intervence do Československa zúčastnila silami 10.372 osob, 177 tanků a 165 děl. Vojenské letectvo vyčlenilo přímo pro operaci okolo 100 letounů, z čehož bylo 55 typu MiG-21 a 44 typu MiG-15. V zájmu letecké ochrany a podpory 8. motostřelecké divize MLA byly na letištích v Taszáru, Pápě a Kecskemétu uvedeny do stavu pohotovosti třetího stupně dvě letky se stíhacími letouny MiG-21F-13 (celkem ~30 trojů), na letišti ve Szolnoku 2 letky s letouny MiG-15bis (celkem ~24 strojů) a zřízena 2 záložní letiště (pravděpodobně v Mezőkövesd a Csákváru).

Určené letecké síly začaly plnit své úkoly 21. 8. v 6:19 hodin. Zajišťovaly vzdušnou ochranu maďarské motostřelecké divizi, postupující na čs. území a v případě nutnosti jí byly připraveny poskytnout leteckou podporu. Celkem 100 (některé zdroje uvádějí počet 104) „bojových“ letounů, které operovaly z maďarských letišť, zajišťovalo veliteli 8. MSD značnou leteckou převahu a úderní sílu, neboť na území Slovenska byly dislokovány v podstatě pouze školní letecké útvary čs. letectva. Logistickou podporu maďarské divizi zajišťovala 86. smíšená letecká skupina z Kecskemétu, která se ale k plnění úkolů v rámci operace Dunaj pravděpodobně přemístila na budapeštské letiště Budaörs. Pro operaci vyčlenila 8–10 vrtulníků Mi-1 a transportní letoun Li-2.

Během operace Dunaj uskutečnilo maďarské vojenské letectvo značný počet vzletů. Došlo tak například ke 128 vzletům stíhacích letadel (především první den invaze) s celkovým náletem 124 hodin a 17 minut letové doby. Jen piloti 59. hvre z Kecskemétu uskutečnili zhruba 33 průzkumných letů nad čs. územím. Dále se uskutečnilo 1228 vzletů vrtulníků Mi-1 s náletem 622 hodin 44 minut letové doby a konečně transportní Li-2 mají na svém kontě 132 vzletů se 76 hodinami a 3 minutami letové doby.

Bulharská lidová armáda, která se operace Dunaj zúčastnila silami 2.168 osob, nevyčlenila na podporu obou svých motostřeleckých útvarů žádné letecké prostředky. Část 22. msp byla v poledních hodinách 21. 8. vysazena dvěma transportními letouny An-12 sovětského letectva v Praze jako součást 7. gardové výsadkové divize, od níž bulharský pluk převzal úkol zajistit kruhovou obranu letišť Ruzyně a Vodochody. První letadlo startovalo z letiště Kolomyja v 9:00 hodin a přistálo na Ruzyni v 11:05. Druhé letadlo přistálo týž den v 19:30. Úkolem pluku bylo převzít od části 7. gardové výsadkové divize objekty k ochraně letišť Ruzyně a Vodochody, organizovat jejich kruhovou obranu a nepřipustit start a přistání československých letadel.

Československá letiště, obsazená vojsky Středního frontu

Situace na letišti Praha-Ruzyně

Děni na ruzyňském letišti v prvních hodinách invaze bylo podrobně popsáno v předchozím textu. Kromě dopravních letounů An-12 (první den invaze bylo na Ruzyni údajně zaznamenáno 320 přistání těchto letounů) zde byly rovněž umístěny vrtulníky Mi-6 a Mi-4 ze 688. samostatného vrtulníkového pluku s domovskou základnou v polské Legnici, které přistály na Ruzyni brzy ráno 21. 8. Vrtulníky se po přistání a vyložení nákladu okamžitě vracely zpět do Polska pro nový náklad, což se první den intervence opakovalo několikrát. Těžké stroje Mi-6 především dopravovaly různý vojenský materiál, munici, potraviny a v několika případech i obrněné transportéry BTR-152. Kruhovou obranu letiště zajišťovaly dva prapory 22. motostřeleckého pluku Bulharské lidové armády.

Situace na letišti Hradčany

21. srpna brzy ráno, přibližně mezi 2. a 4. hodinou ranní, přistávají na

Hradčanech první sovětské transportní letouny An-12. Hned po nich následuje přistání letounů MiG-21PFM, které pravděpodobně patří 833. stíhacímu leteckému pluku (833-й истребительный авиационный полк) ze základny Altes Lager u Jüterbogu v NDR. Přistávání letounů je prováděno za asistence blíže neurčeného typu vrtulníku, který se pohyboval v blízkosti letiště během jejich přistávacího manévru. Zajímavé je, že v době přistání prvních MiGů ještě nebylo letiště obsazeno pozemním sledem SA, ten dorazil v podobě sovětského tankového praporu mnohem později! Rovněž zabezpečovací útvary leteckého pluku přijíždějí se zpožděním. Celkově na Hradčanech přistálo podle údajů zpravodajské správy GŠ ČSLA 44 „Jednadvacítka“ 833. iap (některé zdroje uvádějí počet 43ks). Na letišti je dále zaznamenán provoz přibližně osmi transportních letounů An-12 a německé prameny dále uvádějí, že na Hradčany byl ještě přemístěn 931. ogrup ze základny Stendal s letouny Jak-27R. Tento průzkumný pluk zde měl být dislokován v období srpen-září, ovšem jedná se o nepotvrzenou informaci. Na letišti je dále mimo letounů zaznamenáno i několik transportních vrtulníků typu Mi-6. Stroje An-12, Mi-6 a MiG-21 vedou z letiště Hradčany aktivní letovou činnost od samého počátku a rozhodně nelze říci, že nemají vytvořeno logistické zázemí. Především stroje An-12 zajišťují dopravu materiálu a lidí nutných k zajištění provozu bojových letounů MiG-21. Příslušníci našeho letectva mají od prvních hodin po obsazení letiště zákaz vstupu k letounům a na provozní stojánky. Některé čs. stroje jsou proti případnému použití „upraveny“ například přerезáním hadic hydrauliky nebo elektrické kabeláže. Začátkem října přistává na letišti Hradčany dopravní letoun Il-14 čs. letectva, na jehož palubě je 28 pilotů 30. sbolp. Ti mají společně s piloty 2.sbolp přelétnout letouny MiG-15bis a MiG-15UTI do Hradce Králové. 2. sbolp musí uvolnit místo pro sovětský letecký útvar nově formované Střední skupiny vojsk a z tohoto důvodu dochází i k jeho rozpuštění. Samotný odlet čs. letounů byl provázen ze sovětské strany zvláštním přístupem. Nejdříve musela být rozpojena elektrická instalace palubních zbraní, podruhé zase vyjelo z lesa deset sovětských tanků a zaujalo postavení podél pojižděcí dráhy s hlavními namířeny na stojánku. Letouny 2. sbolp nakonec startují z časových důvodů po dvojicích. Sovětské MiGy-21 od 833. iap odlétají na své domovské letiště až v průběhu října.

Situace na letišti Žatec

V úterý 20. srpna přišel 11. slp během letové akce o letoun MiG-21F-13 (ev.č. 0409) v důsledku vyzázení motoru, pilot kpt. Ladislav Valentin se naštěstí stačil katalpultovat. Žatecké letiště patřilo rovněž mezi nejdříve obsazené základny čs. letectva. Pozemní sled SA v podobě tankové rot, jejímž velitelem byl mjr. Atljuchin, dorazil k letišti už ráno okolo 4. hodiny. Tanky „blokovaly“ letištní plochu, stojánky a důležité objekty na letišti. V odpoledních hodinách přistává v Žatci přibližně 12 letounů MiG-21PF/PFM sovětského letectva. Podle německých pramenů se mělo jednat o letouny 31. gardového „Nikopolského“ stíhacího leteckého pluku (31-й гвардейский истребительный Никопольский Краснознаменный ордена Суворова авиационный полк) ze základny Falkenberg v NDR. Naopak podle bývalých příslušníků 11. slp se jednalo o útvar z letiště Merseburg, jehož piloti byli v Žatci na součinnostním cvičení několik měsíců předtím. „Jednadvacítka“, které přistály bez výzbroje, jsou umístěné na východní stojánce. Velitelem letky je pravděpodobně pplk. Poljakov.

Přibližně za 2 – 3 dny v Žatci přistává 36 letounů MiG-19P/PM z výzbroje 689. gardového „Sandomirského“ stíhacího leteckého pluku (689-й гвардейский истребительный Сандомирский ордена Александра Невского авиационный полк им. трижды Героя Советского Союза маршала авиации Александра Покрышкина), jehož domovskou základnou je letiště Nivenskoje pod Kaliningradem. 689.gviap stíhacího letectva protivzdušné obrany, vyčleněný ze svazku 3. divize PVO 2. armády PVO, začíná na letišti okamžitě držet ostrou hotovost. Krátce po přiletu „devatenáctka“, přibližně 24. 8. nebo 25. 8., ze Žatce odlétá letka „Jednadvacítka“ 31. gviap, která se s největší pravděpodobností přemísťuje na letiště Líně (Dobřany). V tomto období začínají do Žatce létat i transportní letouny An-12, které zabezpečují přísun materiálu pro stíhací útvar s MiGy-19 a zaznamenány jsou i občasné přílety vrtulníků Mi-4. Každý den jsou zaznamenány zhruba 2 – 3 lety transportních An-12.

Čs. letouny jsou umístěny v hangárech, zatímco MiGy-17PF čtvrté letky 11. slp jsou postaveny proti sobě z důvodu znemožnění úletu. Po celkovém uklidnění situace se sovětské tanky stahují z prostoru letiště k obci Staňkovic a příslušníci stíhacího pluku s MiGy-19P/PM si začínají organizovat své vlastní letové akce. Palivo je dopravováno transportními letouny An-12 a intenzita létání stíhacího útvaru je poměrně vysoká. V prostoru ostré hotovosti, kde bylo umístěno sovětské velitelské stanoviště, bylo připraveno až 8 vyzbrojených letounů MiG-19P/PM k okamžitému vzletu. S výzbrojí v podobě raket R-3S a RS-2U se zpočátku létalo i k cvičným letům. Během provozu došlo k několika narušením vzdušného prostoru Západního

Německa piloty letounů MiG-19, kteří se ocitli několik kilometrů za „železnou oponou“. V Žatci jsou zaznamenány dvě lehká poškození sovětských letounů, podrobněji viz tabulka na str. 41.

Situace na letišti Vodochody

Tovární letiště Aera Vodochody sehrálo důležitou úlohu během výsadkové operace, která byla popsána v úvodu. Z transportních letounů An-12 zde byl 21. 8. vysazen celý 119. gardový výsadkový pluk a jeden prapor 22. mostostřeleckého pluku Bulharské lidové armády, který měl za úkol blokovat letiště a zorganizovat zde kruhovou obranu. Zajímavostí je, že ve Vodochodech měl být původně vysazen 97. výsadkový pluk, který je však nakonec vysazen na pražské Ruzyni. K uvolnění letiště došlo 11. 9. 1968 a od 23. 9. 1968 jsou povoleny tovární zálety „bojových letounů“.

Situace na letišti Líně

Dne 20. 8. 1968 probíhala u 5. slp příprava na letovou akci, jež se měla uskutečnit příští den. Naopak 45. dpzlp měl letový den a v noci z 20. na 21. srpna 1968 prováděl naplánované noční létání, při kterém se kromě jiných úkolů plnily také navigační lety. Okolo půlnoci dostal řídicí létání příkaz z nadřízeného velitelství ukončit letovou akci a velitel pluku naznačil, že patrně cvičí Varšavská smlouva. Na obrazovkách RL se totiž objevilo značné množství cílů, s nimiž nebylo spojení. Noční směna proto ukončila zaměstnání a odjela domů. Jenže Varšavská smlouva z 20. na 21. 8. rozhodně necvičila.

Vedoucí funkcionáři 5. slp, 45. dpzlp a zabezpečujících praporů se o invazi Varšavské smlouvy dozvěděli ve středu 21. 8. 1968 přibližně okolo 1:30 hod. a okamžitě následoval jejich svoz na letiště.

Mezi 5. a 6. hodinou ranní začaly nad letištěm kroužit první sovětské letouny MiG-21PF/PFM ze základny v NDR, které „zabezpečovaly“ tzv. vzdušnou blokádu letiště. Jiné zdroje uvádějí, že se první sovětské MiGy-21 začaly nad letištěm objevovat již okolo 3. hodiny ranní. Velitel 3. praporu RTZ nechal vypnout bližnou a dálnou přívodnou radiostanici, aby se stížila orientace sovětských stíhačů, kteří prolétávali nad letištěm. Piloti ostré hotovosti 5. slp s MiGy-19PM žádají o povolení ke startu proti narušitelům, což je však vzhledem k rozkazu ministra národní obrany o zákazu veškerých letů zamítnuto.

První tanky a obrněné transportéry sovětského motostřeleckého praporu, posíleného tankovou rotou, dorazily k bráně línského letiště okolo 6. hodiny ranní. Sovětští vojáci s technikou postupně obsadili prostory kolem VPD, prostor ostré hotovosti, stojánky a hangáry. V 7:20 hodin je obsazena i řídicí věž. Ubytovací objekty, štábní objekty a sklady obsazeny nebyly. V odpoledních hodinách přijíždí i pozemní zabezpečovací sled sovětského leteckého útvaru, který ovšem nedisponuje zásobami leteckého paliva a je bez jakýchkoliv radiotechnických a radiolokačních prostředků. Druhý den dopoledne (22. 8.) přistávají první letouny MiG-17F sovětského letectva. „Sedmnáctky“ přilétaly ve formacích po čtyřech letounech a okamžitě po dotyku kol hlavního podvozku těsně za prahem VPD piloti intenzivně brzdili. Celkově bylo na letišti Líně zaznamenáno přibližně 10 MiGů-17, i když některé zdroje uvádějí počet pouze 8ks. Později, patrně někdy okolo 24. 8. nebo 25. 8., ještě v Líních přistála jedna letka s 12 letouny MiG-21PF/PFM. Tyto letouny s největší pravděpodobností přilétly ze Žatce a patřily 31. gviap z Falkenbergu, nebo 85. gviap z Merseburgu.

V Líních byly rovněž zaznamenány transportní letouny An-8 s bortovými čísly „04“ a „09“, pravděpodobně od 197. gvtap. Zpravodajská správa GŠ ČSLA dále uvádí, že na letišti Líně bylo umístěno předsumité velitelské letické armády (pravděpodobně 4. VA – velitel genmjr. Vagin) a velitelské neznámé stíhací letecké divize (pravděpodobně 6. GviAD z Merseburgu – velitel plk. Landrát a ZVP plk. Valjoško). Sovětská armáda letiště opustila koncem října 1968.

Situace na letišti České Budějovice

20. srpna 1968 bylo u 1. slp naplánováno denní a noční létání, kterého se účastnili i piloti z ostré hotovosti. Jejich MiGy-21 byly netradičně umístěny na západní stojánce, neboť na hotovostní stojánce ve východní části letiště byly prováděny nějaké úpravy. Přibližně okolo 23. hodiny bylo létání náhle přerušeno. Obrazovky radarů na velitelském stanovišti (VS) byly najednou plné neznámých cílů a nikdo nevěděl, co se děje. Předpokládalo se nějaké neohlášené cvičení Varšavské smlouvy v severní části republiky a proto VS navrhlo řídicímu létání ukončení noční letové akce. O intervenci Varšavské smlouvy se příslušníci 1. slp dozvěděli z velitelského stanoviště až po 24. hodině.

První intervenční letouny sovětského letectva byly nad českobudějovickým letištěm zaznamenány už 21. 8. 1968 před 7. hodinou ranní. Jednalo se o několik přeletů průzkumného letounu Il-28R ve výšce 300 – 400m, letoun pravděpodobně přilétl ze základny v NDR. V 7:00 hod. došlo k předání hotovosti poslední směně, jejíž služba však už byla vzhledem k celkové

situaci ve vzdušném prostoru Československa spíše formální. První den invaze se jinak českobudějovického letiště na rozdíl od jiných základů příliš nedotkl.

Teprve druhý den brzy ráno se dostávají první sovětské kolony k letišti Planá. Ve 4:30 hod. je obsazen prostor ostré hotovosti. Okolo 11. hodiny dopolední k letišti dorazila rota tanků a začíná obsazování celého letiště. Od 16:00 hod. platí pro příslušníky ČSLA zákaz vstupu na letištní plochu. V odpoledních hodinách dochází k přistání prvních transportních letadel, které ovšem nekončí příliš šťastně. Za špatného počasí nezvládá posádka transportního An-8 přistávací manévry a havaruje v předpolí na konci VPD. V pátek 23. 8. dopoledne dochází k první poradě zástupců našeho a sovětského velení. Porada je ovšem přerušena příjezdem sovětských tanků do kasárenských objektů na letišti. Odpoledne přistávají v Plané první letouny MiG-21PF od 85. gardového „Sevastopolského“ stíhacího leteckého pluku (85-й гвардейский истребительный Севастопольский Краснознаменный ордена Богдана Хмельницкого авиационный полк) z německého Merseburgu, kterému velí pplk. Mirošničenko*. Celkem je na letišti zaznamenáno 36 sovětských „Jednadvacítek“ včetně dvoumístné „spárky“ MiG-21U „červená 96“, která neměla na trupu namalované červené invazní pruhy. Společně s leteckým plukem dorazil i pozemní zabezpečovací sled v podobě letištního praporu a praporu RTZ, které zabezpečovaly letový provoz útvary z českobudějovického letiště. 85. gvíap totiž začal na českobudějovickém letišti držet ostrou hotovost. Všechny „jednadvacítky“ byly umístěny na hlavní stojance ve východní části letiště, u které byly položeny velké vakovité nádrže na palivo.

Asi za týden přistál v Českých Budějovicích další sovětský stíhací letecký pluk s přibližně 36 letouny MiG-19P/PM ze Smolenska v čele s velitelem pluku plk. J. J. Gluščenkem. S největší pravděpodobností se jednalo o 401. iap stíhacího letectva protivzdušné obrany (401-й истребительный авиационный полк ПВО) 32. sboru PVO Moskevského okruhu PVO. Na rozdíl od sovětského útvaru s MiGy-21, který měl s sebou kompletní pozemní zabezpečení, pluk ze Smolenska s MiGy-19 žádným pozemním zabezpečením nedisponoval a byl zcela odkázán na čs. pomoc. Sovětskému příslušníku zabezpečovacího útvaru od „jednadvacítek“ totiž svým kolegům od „devatenáctek“ v ničem nepomohli! Po celkovém uklidnění situace započaly oba sovětské útvary s běžným letovým provozem a plánováním letových akcí z českobudějovického letiště. 401. iap s MiGy-19P/PM měl na starosti zabezpečení čs. vzdušného prostoru ve spolupráci s obdobným útvarem z Kaliningradu, který byl umístěn na letišti v Žatci. Během provozu bylo zaznamenáno několik narušení vzdušného prostoru Západního Německa piloty letounů MiG-19, kteří nebyli zvyklí na malé rozměry čs. vzdušného prostoru a proto se občas ocitli několik kilometrů za „železnou oponou“. Na letišti byl po celou dobu zaznamenáván provoz transportních letounů An-8 a těžkých vrtulníků Mi-6, které zabezpečovaly sovětské útvary různým materiálem a palivem. Od 30. 9. byl u 1. slp povolen provoz cvičných a cvičně-bojových letounů. Prvním letounem s československým výostným označením, který vzlétl po více než třicetidenní přestávce z českobudějovického letiště, byl MiG-15UTI (ev.č. 2506). Oba sovětské pluky odlétly z Českých Budějovic 30. října 1968 a od dalšího dne mohlo být u 1. slp obnoveno létání v plném rozsahu, stejně tak jako držení ostré hotovosti k ochraně vzdušného prostoru.

Situace na letišti Bechyně

Letiště v Bechyni bylo během invaze obsazeno oproti jiným čs. letišťům poměrně pozdě. Dne 22. 8. je zaznamenán první průlet průzkumného letounu Il-28R, který zjišťuje, že hlavní VPD a pojižděcí dráha jsou zablokovány automobilní technikou a různými letištními úklidovými prostředky. Zablokovány jsou rovněž všechny vjezdy na letiště. V odpoledních hodinách je zaznamenána silná činnost sovětského letectva přímo nad letištěm. Mimo stíhacích letounů MiG-21, které plní tzv. vzdušnou blokádu letiště, jsou zaznamenány další průlety průzkumných strojů Il-28R a před druhou hodinou odpolední také průlet dvou transportních letounů An-12. Okolo 17. hodiny se u letiště objevuje trojice sovětských tanků, které se rozmisťují po jednom u obou konců a uprostřed letištní plochy za VPD. Do samotného areálu letiště však nevjíždějí. V pátek 23. 8. se do prostoru letiště dostává větší počet sovětských tanků T-55 a následně je provedeno obsazení samotného letiště vrtulníkovým výsadkem, který přiletá od severu, pravděpodobně s vrtulníky typu Mi-6. Následuje odklizení techniky z VPD a odpoledne zde již přistávají za poměrně špatného počasí první transportní letouny An-12 s pozemním personálem a logistickým zabezpečením. Podle zpravodajské správy GŠ ČSLA bylo v Bechyni celkem 12 těchto transportních letounů, ovšem 23. 8. zde přistávají údajně pouze 3 – 4 letouny tohoto typu.

* Bývalý velitel 1. slp, genmjr. Jaroslav Štecha ovšem udává, že tímto útvarem byl 296. iap z Altenburgu.

Zřejmě už v pátek 23. 8. navečer (některé zdroje uvádějí až sobotu 24. 8.) dochází k přiletu sovětského 33. stíhacího leteckého pluku (33-й истребительный авиационный полк) s 25 letouny MiG-21PFM a 19 letouny MiG-19S ze základny Wittstock v NDR. Sovětské letouny byly rozmístěny prakticky po celé letištní ploše, tedy na stojánkách a kolem pojižděcí dráhy. Sovětská vojska zabrala celou letištní plochu, řídicí věž a několik přilehlých dřevěných objektů. Hangáry a kasárenský komplex zůstaly pod naším velením. Letouny 9. slp zůstaly v hangárech, stojánkách a v prostoru kolem hangárů, stráženy sovětskými tanky. Později mohl čs. technický personál provádět pod dozorem sovětských vojáků nejnужnější údržbové práce na letecké technice. Na západním okraji letiště, vpravo od VPD byly na trávě položeny velké vakovité nádrže na palivo, které sem přivážely transportní An-12. Později začal 33. iap provádět vlastní letecký výcvik a organizoval zde svoje letové akce. V Bechyni je dále zaznamenán provoz několika sovětských vrtulníků Mi-4. 33. iap odlétá údajně 31. října (některé publikace uvádějí termín odletu až na 7. listopad). K prvnímu létání u 9. slp dochází asi až 27. 9. 1968 a to pouze na dvoumístných letounech MiG-15UTI. „Jednadvacítky“ mohou do vzduchu až 30. 10. 1968.

Situace na letišti Plzeň-Bory

Během operace Dunaj je borské letiště obsazeno sovětským dělostřeleckým plukem ze Skupiny sovětských vojsk v Německu. Dělostřelecký útvar je rozmístěn u letiště v prostoru obce Nová Hospoda. Následuje okamžitý zákaz veškeré letecké činnosti a všechny údržbové práce na technice je možné provádět pouze se souhlasem velitele sovětského útvaru. K přistání intervenčního vrtulníkového útvaru na Borech nedošlo a zaznamenám je pouze ojedinelý provoz sovětských vrtulníků Mi-1.

Situace na letišti Praha-Kbely

Těsně před invazí se 50. spojlp, umístěný na letišti Kbely, přesunul i s technikou na polní letiště u Mladé Boleslavi, kde mělo probíhat letecko taktické cvičení. Pražské letiště ve Kbعلích mělo sehrát velmi důležitou roli během výsadkové operace v prvních hodinách intervence. Původně se měl totiž na letišti vysadit 119. gardový výsadkový pluk ze 7. GvVDD. K tomu ale nakonec nedošlo a 119. gvdpd byl vysazen na letišti ve Vodochodech. Ve Kbعلích totiž právě probíhala rekonstrukce dráhy a podařilo se na ní rozmístit stavební stroje, čímž bylo znemožněno přistání transportních letadel An-12 s výsadkáři a technikou na palubě.

Situace na provizorním letišti Praha-Letná

V Praze na Letné byla hned v prvních dnech invaze zřízena provizorní přistávací plocha pro vrtulníky. Podle dobových záběrů zde byly zaznamenány nejméně 2 – 3 vrtulníky Mi-4 a velké množství sovětské bojové a automobilní techniky, jako ASU-85, BRDM, ZIL-157, GAZ-69 apod.

Československá letiště, obsazená vojsky Karpatského frontu

Situace na letišti Mošnov

V úterý 20. srpna 1968, několik hodin před zahájením intervence, bylo u 8. slp prováděno noční létání, které je rozkazem z vyššího velitelství předčasně ukončeno. Ráno 21. srpna obsazuje mošnovské letiště sovětský tankový pluk ze 24. „Samaro-Uljanovské“ motostřelecké divize, vyzbrojený tanky T-54, který k Mošnovu dorazil od polské hranice.**

Následně zde v ranních až dopoledních hodinách (některé prameny udávají dokonce 4. hodinu ranní) přistává 31 letounů Su-7B/BM/U od 1. gardového stíhacího bombardovacího leteckého pluku (1-й гвардейский истребительно-бомбардировочный Красногвардейский дважды Краснознаменный орденов Ленина и Кутузова II. степени авиационный полк им. 50-летия СССР) z maďarského Kunmadarasu. 1. gvíap nejdříve přelétl ze své domovské základny na letiště v Pápe a teprve odtud vykonal přelet do Mošnova. Pluk z Kunmadarasu se však na mošnovském letišti nezdržuje dlouho a hned večer 21. 8. odlétá s největší pravděpodobností zpět do Pápy, odkud se po čtyřech dnech přemisťuje na další čs. letiště, tentokrát v Náměšti nad Oslavou.

Během prvního dne intervence v Mošnově údajně přistává ještě jeden sovětský letecký útvar, kterým byla pravděpodobně 97. samostatná gardová „Viselská“ průzkumná letka s 9 letouny Jak-28R z maďarského Debrecenu. Zpravodajská správa GŠ ČSLA uvádí, že v srpnu bylo na mošnovském letišti 10 letounů Jak-28. Průzkumná letka se zřejmě po několika dnech působení v ČSSR vrací zpět do Maďarska a její místo zaujímá útvar stíhacího letectva protivzdušné obrany (IA-PVO) přímo ze SSSR.

V září 1968, kdy 97. ograev odlétá zpět do Debrecenu, byl do Mošno-

** Zajímavostí je, že mošnovské letiště měl původně obsadit a následně blokovat výsadkový pluk Bulharské lidové armády (BLA). K tomu ale z dosud nezjištěných příčin nedošlo.

va přemístěn 738. iap stíhacího letectva protivzdušné obrany (738-й истребительный авиационный полк ПВО) z ukrajinského letiště v Záporoží, podřízený útvar 11. divize PVO 8. armády PVO. Do Československa přilétl s přibližně 28 letouny Jak-28P posledních výrobních sérií. Velitelem pluku byl V. I. Skomorochov. Přelet na čs. území proběhl s mezipřistáním na ukrajinském letišti Stryj. Technický personál pluku s vybavením pro obsluhu letecké techniky byl ovšem přemístěn po zemi. Krátce po přeletu do Mošnova byl u útvaru zahájen letecký výcvik, který spočíval v případech vzdušných cílů. Letouny Jak-28P standardně nesly dvě rakety K-98 a dvě R-3S. Výcvik probíhal ve spolupráci s leteckými útvary VVS SSSR, umístěnými během operace Dunaj na letištích v ČSSR. 738. iap se vrací zpět na svoji základnu v Záporoží koncem října 1968. Zajímavostí je, že už za 4 roky se čs. piloti 8. slp setkali s příslušníky 738. iap na střelbách v Astracháni.

Od prvních dnů invaze je v Mošnově rovněž zaznamenán provoz transportních letounů An-12 v počtu 12 – 16 kusů. Podle údajů zpravodajské správy GŠ ČSLA se na letišti dále nacházelo velitelství neznámé stíhací-bombardovací letecké divize. Palivo pro letouny Jak-28 od 97. ograie a 738. iap přivážely transportní An-12. Letové akce těchto strojů ale zase nebyly tak časté. Všechny sovětské letouny byly rozmístěny na druhé straně VPD ve směru k obci Albrechtičky, kde se rovněž nacházel polní stanový tábor. Dne 5. 9. dochází k uvolnění letiště pro vnitrostátní leteckou dopravu. Pravidelný letecký výcvik zahájil 8. slp již v září 1968.

Situace na letišti Hradec Králové

30. sbolp se na přelomu července a srpna roku 1968 nacházel fakticky ve stavu rušení a jeho letecký výcvik byl silně omezen. 31. července byla pluku odebrána bojová zástava a byla zahájena postupná likvidace útvaru, s jeho zrušením se počítalo do konce výcvikového roku. Vše ale změnil 21. srpen 1968.*

O vstupu vojsk se vedoucí funkcionáři útvaru dověděli krátce po 2. hodině ráno. Okolo 5. hodiny ranní prolétá nad hradeckým letištěm jeden průzkumný letoun Jak-27R, který pokračuje dále k letišti Pardubice. Pravděpodobně se jedná o stroj patřící 164. „Kerčskému“ ogra z polského Brzegu. Zanedlouho se opět vrací nad hradecké letiště. Letoun ve velké výšce provádí přímo nad letištěm takzvané „osmičky“ a monitoruje situaci a „pohyb“ na základně. Po půl šesté se k němu přidává druhý letoun Jak-27 (nebo Jak-28P), ovšem plně vyzbrojený. Okolo 9:00 hod. přilétá ze severovýchodu letecký svaz, celkové asi 50 letounů, rychlostí 700 km/h a ve výšce 3000 m, přilet do prostoru letiště je prováděn po rojích. Jedná se o MiGy-17A ze 42. gardového „Tannenberského“ stíhacího bombardovacího leteckého pluku (42-й гвардейский истребительно-бомбардировочный Танненбергский Краснознаменный авиационный полк) z polské Žaganě. Tento pluk je podřízeným útvaru 149. IBAD s velitelstvím v Szprotawě. Krátce na to začíná rušení všech RL prostředků na hradeckém letišti. Nejdříve přistává dvoumístný MiG-15UTI, ve kterém přilétl letovod divize pplk. Gaponov. Letoun po přistání intenzivně brzdí, otáčí se k prostřední spojce a roluje přímo k řídicí věži. Pplk. Gaponov žádá o zapnutí radiostanice, radarů a všech prostředků pro řízený sestup, zbylé MiGy-17 mezitím krouží nad letištěm. Jeho žádost je pochopitelně zamítnuta a proto si musí přistání zbytku pluku řídit sám. Velitelem 42. gvibap je plk. Těmnikov, náčelníkem štábu je pplk. Čepurenko a zástupce velitele pro politické věci je mjr. Dubovik.

Kolem poledne se v okolí letiště objevuje polský pozemní sled, představovaný 42. mechanizovaným plukem 11. tankové divize Polské lidové armády. Dobový tisk přinesl informaci, že 21. 8. ve večerních hodinách bylo na hradeckém letišti 40 sovětských letounů MiG-17, dva MiGy-15 a jeden An-2. Teprve večer 21. 8. přijíždí část pozemního sledu sovětského leteckého útvaru, ovšem bez cisteren s palivem. Skoro všechny sovětské letouny tak byly po přistání prakticky neakceschopné, protože neměly palivo. Podzemní bunkry paliva na letišti v Hradci Králové propouštěly a nebyly používány. Palivo se muselo dopravovat železničními cisternami a před letovým dnem se přečerpávalo do automobilních cisteren. Letištní prapor měl ve svých automobilních cisternách stále připraveno palivo na jeden plukovní vzlet, to ale nebylo sovětskému útvaru poskytnuto. Další palivo se nacházelo v NZ skladu na svazarmovském letišti v Jičíně, jenže zde někdo vypustil veškeré zásoby do země. Je pravděpodobné, že sovětská plánovací situací s palivem na hradeckém letišti silně podcenili, přitom museli díky přípravám na tzv. velitelské cvičení v květnu 1968 dobře vědět, že na letišti žádné palivo není.

Brzy ráno 22. 8. vjíždějí přímo do prostoru letiště polské tanky a obrněné transportéry 42. mechanizovaného pluku, které obsadily důležité objekty letiště, jenž jsou následně předány zástupcům sovětské letecké divize (pravděpodobně 149. IBAD). O den později se do prostoru hradeckého letiště

přemístil 14. radiotechnický prapor a ráno 24. 8. dosáhl prostoru letiště štáb 2. armády. Poblíž letiště se dále rozmístil 1. úderný prapor a část polského vrtulníkového útvaru se stroji Mi-2 a Mi-8. Celkem je k 26. 8. na hradeckém letišti 35 čs. letounů MiG-15bis/UTI od 30. sbolp, dále 40 sovětských MiGů-17A, dva letouny MiG-15UTI, okolo 27 polských vrtulníků Mi-2/4/8 + SM-1/2 a několik transportních letounů Li-2 a An-2. Mimo polských vrtulníků byly v Hradci několikrát zaznamenány i vrtulníky sovětské, které zde ovšem nebyly umístěny na stálo.

Mimo letecké a vrtulníkové techniky byla na hradeckém letišti samozřejmě umístěna i technika pozemního vojska. Konkrétně se jednalo o 20 tanků T-54 ze 2. tankové roty 29. tankového pluku a 2. tankové roty 42. mechanizovaného pluku, obrněné transportéry SKOT-2A ze 2. praporu 42. mechanizovaného pluku 11. tankové divize Polské lidové armády a přibližně 150 – 200 vozidel. Tanky a OT byly společně zakopány na záložním travnatém pásu podél silnice u Ruseka, kde zajišťovaly kruhovou obranu letiště, přičemž část OT navíc blokovala čs. letouny 30. sbolp, umístěné na stojánkách. Některé tanky byly v tzv. věžovém postavení a to dokonce i ve směru přistání. Záložní travnatý pás byl nedlouho před invazí rekonstruován a zpevněn, ovšem díky provozu těžké techniky byl dokonale poničen. Polští vojáci ze speciální skupiny (pravděpodobně od 1. bszturm) rovněž obsadili a zcela zdemolovali polní velitelské stanoviště, které se nacházelo v lese přibližně 10km od letiště na okraji letecké střelnice Bělečko (směr Hradec Králové – Holice). Polní velitelské stanoviště tvořily dva dřevěné baráky, které ještě pamatovaly německou Luftwaffe.

Dne 26. září a následně 8. a 10. října je u 30. sbolp povoleno létání na dvoumístných MiG-15UTI, jednomístné stroje mohou do vzduchu až v listopadu. Ke konci října začínají hradecké letiště konečně opouštět intervenční útvary. Nejdříve odlétají 24. 10. polské vrtulníky a 31. 10. odlétá 42. gvibap s letouny MiG-17. Den před odletem došlo u sovětského pluku ke katastrofě jedné „Sedmnáctky“.

Situace na letišti Mladá (Milovice-Boží Dar)

V noci z 20. na 21. 8. 1968 bylo u 47. pzp na letišti Mladá naplánováno noční létání. Okolo půlnoci byla všem letounům, které byly ještě ve vzduchu, oznámena výzva k okamžitému přistání. Následně je stejně jako na všech ostatních letištích zaznamenáno přijetí rozkazu ministra národní obrany genplk. Dzúra, ve kterém ministr zakazuje s okamžitou platností vzlet všech letounů bez souhlasu MNO nebo NGŠ.

V 01:35 hod. je poprvé nad letištěm zaznamenán hluk intervenčních letadel. Podle zvuku se prý jednalo o transportní An-12, dopravní Il-18 a doprovodné MiGy-21. Sovětské letectvo chtělo pravděpodobně v Mladé přistát v brzkých ranních hodinách (ještě za tmy), protože již v 02:40 hod. začíná několik transportních letounů kroužit nad letištěm. Přistát ale nemohou, protože veškerá naváděcí zařízení jsou vypnutá. V 04:20 hod. přijíždějí k zadní bráně v lesním masivu první dva sovětské obrněné transportéry, které však po chvilce odjíždějí. V 06:26 se na východním okraji letiště objevují dva sovětské tanky T-54. Jeden zastavuje na konci betonové VPD, zatímco druhý vjíždí na záložní travnatý pás. Zanedlouho, přesně v 06:55 hod. se na druhém konci letiště objevují další tanky a obrněné transportéry. Následně je pozemním sledem obsazena budova letištní kontroly, hangáry a stojánky.

První transportní letouny An-12 sovětského letectva v Mladé přistály až za denního světla a teprve poté, zhruba okolo 13. hodiny, zde přistál 159. „Novorossijský“ gvíap (159-й гвардейский истребительный Новороссийский Краснознаменный ордена Суворова III степени авиационный полк) s letouny MiG-21S nebo R, které přilétly z polského Kluczewa a podle vzpomínek pamětníků byly plně vyzbrojené. První šel na přistání dvoumístný MiG-15UTI „červená 47“, ve kterém se nacházel řídicí létání, jenž řídil přistání zbytku pluku. Zpravodajská zpráva GŠ ČSLA uvádí, že v Mladé přistálo 37 letounů MiG-21, některé jiné zdroje uvádějí počet „jednadvacítek“ v Mladé číslem 40. Všechny stroje měly červená, černě lemovaná bortová čísla. Velitelem stíhacího pluku byl pplk. Dušankovskij a jeho zástupcem pro věci politické (ZVP) byl mjr. Raketanskij.

V Milovicích byly dále zaznamenány transportní letouny Li-2, Il-14, An-24 a vrtulníky Mi-6. Velký počet různých dopravních letounů na milovickém letišti byl dán umístěním štábu intervenčních vojsk gen. Pavlovského právě v posádce Mladá. Podle údajů zpravodajské správy GŠ ČSLA bylo na letišti v Mladé rovněž rozmístěno velitelství prozatím neznámé letecké armády (pravděpodobně 4. VA z Polska). Příslušníci sovětského stíhacího pluku s MiGy-21 si již ke konci srpna začínají organizovat vlastní letové akce a intenzita jejich provozu je poměrně vysoká. Koncem srpna nebo začátkem září do Mladé přilétají průzkumné MiGy-21R od 2. letky 10. „Moskevsko-Kenigsberského“ ogra z běloruského Ščučinu. Velitelem letky je mjr. Aleksej Draskov a průzkumné MiGy zůstávají na území ČSSR, neboť jsou začleněny do 390. osap letectva CGV.

Již na konci měsíce září, po jednáních delegací československých a sově-

* 25. 8. 1968 byl vyhlášen rozkaz, který rušil předchozí rozhodnutí o likvidaci 30. sbolp.

ských ozbrojených sil v Mukačevu, je zcela jasné, že letiště v Mladé bylo vyčleněno pro letecké útvary Střední skupiny vojsk, což si vynutilo redielokaci všech útvarů ČSLA z této posádky. A tak již 25. září 1968 odlétá z Mladé 47. pzp. Zatímco letouny Il-28R a MiG-21F-13 přistávají v Pardubicích, dvě letky s MiGy-15bisR přistávají v Čáslavi. Odlet letounů Výcvikového střediska letectva do Brna, původně plánovaný na 4. 10., se uskutečnil až 10. 10. 1968 a byl velice emotivní. Například pilot Božetěch Roman natočil při motorové zkoušce záď své „jednadvacítky“ směrem na sovětskou stojánku a rádně ji „ofoukl“. Další pilot – Dušan Schneider, zase při vyjždění ze stojánky „rozehnal“ nastoupenou čestnou sovětskou jednotku. I samotný let do Brna se neobešel bez emocí. Dvojice mladých pilotů, Attila Szabó a Ondrej Vaňo, „protáhla“ své letouny v malé výšce nad sovětskou stojánkou čáslavského letiště. Zbytek letu už proběhl v klidu a všechny letouny v pořádku přistály v Brně-Tuřanech.

Situace na letišti Čáslav-Chotusice

V předvečer invaze, v úterý 20. 8. 1968, se do Čáslavi přemisťuje 35 letounů MiG-21F-13 ze 4. slp v Pardubicích kvůli plánované rekonstrukci VPD na tomto letišti. Ve stejný den zde ještě přistává skupina letounů Su-7 od 3. letky „domácího“ 28. sbolp, které se vrací z létání v Náměšti nad Oslavou, kdy byly od 19. srpna.

Během prvního dne intervence bylo okolo 8. nebo 9. hodiny ranní zaznamenáno několik přeletů průzkumného letounu Il-28R nad čáslavskou VPD. Průzkumný stroj provádí tzv. pásování a monitoruje situaci na letišti. Prvním sovětským letounem, který přistává v Čáslavi 21. 8. krátce po poledni, byl dvoumístný MiG-15UTI s velitelem sovětského stíhacího pluku, který z tohoto letounu později řídil přistání celého útvaru. „Spárka“ po dojezdu zabočila ke třetí spoje na pojižděcí dráhu a zůstala stát u okraje VPD. Následně, okolo 15. hodiny odpolední, přilétá z polské Legnice 38 stíhacích letounů MiG-19P sovětského letectva. Letouny přistávají od východu na dráhu 32 a zajíždějí na východní stojánku 1. PO u „výškové“ budovy. Do Legnice se tento stíhací útvar přemístil nedlouho před zahájením operace Dunaj a s největší pravděpodobností se jednalo o 168. stíhací letecký pluk 131. IAD ze Starokonstantinova v Příkarpatském VO. Již během přistání údajně dochází k první havárii letounu MiG-19, který vyjíždí z VPD do nebezpečného terénu. První transportní letoun An-12 sovětského letectva přistává v Čáslavi ve večerních hodinách.

V pozdních odpoledních hodinách se u hlavní brány čáslavského letiště objevil průzkumný obrněný transportér typu FUG nebo BRDM, jehož osádka si chtěla vynutit silou vjezd na letiště. Příslušníci strážní služby na hlavní bráně se však nenechali zastrašit a transportér na letiště nepouštějí. Až za tmy se u letiště objevují polské jednotky 3. tankového pluku s celkem 33 tanky T-55, které vjíždějí na letiště a zpočátku se zde pohybují díky neznalosti prostředí a zatemnění velice zmateně. Po projetí hlavní branou totiž pokračují přes celé letiště a vyjíždějí zadní výjezdovou pomocnou branou ven ze základny! Svůj omyl zjišťují až někde u obce Nové Dvory a vrací se zpět. Tanky jsou následně rozmístěny na všech důležitých místech letiště, včetně budovy štábu pluku. Pólské tanky se přímo na letišti zdržují pouze 7–10 dnů, poté strážní a bojovou službu přebírají Sověti.

Pozemní zabezpečovací sled sovětského leteckého útvaru přijíždí do Čáslavi s velkým zpožděním až druhý den ráno, což znamená, že všechny letouny MiG-19 sovětského pluku byly více než 16 hodin v podstatě nebojeschopné! Všechny čs. letouny jsou postupně přetahovány na jednu stojánku, kde jsou kvůli znemožnění případného úletu postaveny přídílí proti sobě, a stojánka je hlídána polskými tanky. Polským vojáků ale nikdo nesdělil, že letouny mají tzv. parkovací brzdu, což se samozřejmě projevilo během samotného přetahování na stojánku. Těžké „Súčko“ musely táhnout 2–3 nákladní automobily a výsledkem byly prodřené gumy kol hlavního podvozku.

Po úplném obsazení letiště se sovětské vojáky ze zabezpečujících útvarů usídlili v dřevěných objektech 3. PO u západní a forsážní stojánky, padáčkárny a v hangáru 2. PO. Za několik dnů si začali příslušníci sovětského leteckého útvaru provádět vlastní letecký výcvik a organizovali zde své letové akce, které ale nejsou příliš časté. Na letišti je kromě častých přiletů transportních letounů An-12, které přivážejí různý materiál, zaznamenáno i přistání dvoumotorového letounu An-8. Rovněž těžké transportní vrtulníky Mi-6 se v Čáslavi objevují poměrně často, zatímco spojovací Mi-1 (nebo SM-1/2) pouze v několika ojedinělých případech.

25. září přistávají v Čáslavi letouny MiG-15bisR od 47. pzp z Mladé, které musejí uvolnit místo pro letecké útvary Střední skupiny vojsk. Sovětský stíhací pluk s MiGy-19 prý opouští čáslavské letiště už v září, pozemní jednotky však zůstávají a jejich odsun je uskutečněn až na konci října.

Situace na letišti Pardubice

20. srpna 1968 bylo u 4. slp zorganizováno denní i noční létání, ze kterého se měl v rámci LTC provést pozemní a letový přesun techniky na letiště Čáslav. Do Čáslavi se tedy v úterý večer přemístily letouny 2. a 3. let-

ky, 1. letka měla přelétnout na čáslavské letiště až ve středu dopoledne. V Pardubicích totiž byla od 21. 8. 1968 plánována střední oprava VPD, která měla trvat zhruba tři týdny. Krátce po přistání posledních letounů 2. a 3. letky 4. slp v Čáslavi z nočního létání došla zpráva o vstupu vojsk pěti států Varšavské smlouvy na území ČSSR.

Už 21. srpna, okolo 5. hodiny ranní, byl údajně nad pardubickou VPD zaznamenán průzkumný letoun Jak-27R (pravděpodobně od 164. ograp), jenž přilétl směrem od Hradce Králové a který prováděl vzdušný průzkum, zda je pardubické letiště schopné přijmout intervenční leteckou techniku. Po chvíli se průzkumný stroj vrací zpět nad hradecké letiště.

První den intervence přijíždějí k pardubickému letišti polští vojáci s tanky T-54A a obrněnými transportéry SKOT, do areálu základny však nevjele a blokují pouze její okolí. K samotnému obsazení letiště polskými příslušníky 11. tankové divize prý došlo až druhý nebo třetí den (22. – 23. 8.), kdy byly obsazeny a střeženy důležité objekty na letišti a zabezpečena VPD. První přistání sovětských letadel je pravděpodobně zaznamenáno až 23. 8. 1968, kdy v Pardubicích přistála spárka MiG-21US „červená 05“, v jejíž kabině byl pilot v hodnosti podplukovníka, který měl zabezpečit přistání sovětského leteckého útvaru.* Na řídicí věž nebyl vpuštěn a proto si přistání útvaru, vyzbrojeného letouny MiG-21, musí řídit sám. MiGy pravděpodobně přilétly z některého příhraničního letiště v Polsku, jejich domovskou základnou však bylo letiště v Příkarpatském vojenském okruhu. Podle údajů Zpravodajské správy GŠ ČSLA mělo být na pardubickém letišti dislokováno celkem 44 strojů MiG-21, jiné prameny udávají počet pouze 33, což se zdá mnohem pravděpodobnější. Každopádně, během prvních dnů invaze bylo v Pardubicích prokazatelně zaznamenáno 17 letounů MiG-21PFM starších výrobních sérií (pravděpodobně od 159.iap nebo 192. iap, 131.IAD, PrikVO), dále 16 strojů MiG-21S od 192.iap z Ivano-Franskovska, dvě spárky MiG-15UTI a jeden MiG-21US. Všechny „jednadvacítky“ byly umístěny na východní provozní stojánce.

Zpravodajská správa GŠ ČSLA dále uvádí, že v Pardubicích mělo být umístěno ještě 8 transportních letounů An-12 a velitelství neznámé stíhací letecké divize (zřejmě se jednalo o 131. IAD). V prvních dnech invaze zde však byly zaznamenány pouze jeden An-12, jeden An-14, jeden spojovací Jak-12, dvojice vrtulníků Mi-6 a jeden Mi-4, umístěné na stojánce před řídicí věží. Dále se během operace Dunaj na pardubické letiště přemístil jeden roj průzkumných letounů Jak-28R, pravděpodobně od 164. ograp z polského Brzegu. Někteří pamětníci, sloužící v roce 1968 na pardubickém letišti dokonce uvádějí, že průzkumné Jaky přistály v Pardubicích už první den invaze v dopoledních hodinách. Tyto letouny byly po celou dobu rovněž umístěny na východní provozní stojánce.

Z pozemní techniky byly mimo tanků T-54A 3. tankové roty a obrněných transportérů SKOT-2A 1. praporu 42. mechanizovaného pluku 11. tankové divize Polské lidové armády na pardubickém letišti zaznamenány i pontonové přepravníky AP-64 na podvozku automobilu Star 660 s naloženými díly k pontonové soupravě PP-64.

Během měsíce září si začali příslušníci sovětského stíhacího útvaru pravděpodobně provádět vlastní letecký výcvik a organizovali zde své letové akce. Během jedné z nich údajně dochází k poškození jednoho stroje. Už 25. září je umožněno první létání u 4.slp, ovšem pouze na letounech MiG-15UTI. Ve dnech 5. a 6. října se zase dokončovala v TO prohlídka po 100 letových hodinách na spárce MiG-21U (ev.č. 4820). V pondělí 7. října 1968 byli piloti 4. slp převezeni autobusy do Čáslavi, odkud k večeru přelétli letouny pluku zpět do Pardubic. K odsunu intervenčních útvarů, dislokovaných na letišti, začíná docházet ke konci října. 25. října odjíždí z letiště kolona 17 automobilů, dvou OT a 19 tanků Polské lidové armády. 30. října 1968 byla povolena první letová akce se všemi typy letounů, používaných u 4. slp. Ve stejný den rovněž dochází k odsunu sovětských útvarů z letiště, který je ukončen ráno 31. 10. 1968.

Situace na letišti Přerov-Bochoř

V první den invaze vojsk Varšavské smlouvy byly na dráhu (VPD) letiště vytaženy různé prostředky pozemního zabezpečení, především vozíky na výzbroj a žádnému letounu se nepodařilo přistát. Sovětské letectvo pouze provedlo několik přeletů průzkumného letounu Il-28R nad letištěm, při kterých monitorovalo situaci a prvním sovětským letounem, který na letišti přistál, byl starý dopravní Li-2. Ten zde přistál 22. 8. a po zarolování před věž nechal pilot spuštěné motory, které vypnul až po určité době. Z letounu vystoupili tři sovětské důstojníky, kteří se vydali vyjednat na věž. Opačným směrem se k letounu vydala skupinka čs. vojáků, kteří se snažili předat sovětské osádce různé tiskoviny a zjistit, co je cílem jejich návštěvy. Sovětský technik „Lička“ ale nechtěl o invazi nic slyšet a spíše se strachoval o svůj

* V jednom ze srpnových vydání východočeského deníku Pochodeň je naopak uvedeno, že v Pardubicích přistálo přibližně 23 letounů MiG-21 už ve večerních hodinách 21. srpna..

letoun. Tankový prapor sovětské armády obsadil letiště až 23. srpna a teprve poté následovalo odklizení techniky z VPD. Výzbroj tankového praporu se skládala z tanků T-55, které zajišťovaly kruhovou obranu letiště. Před hlavní bránou bylo ještě zaznamenáno několik obrněných transportérů. Prvním sovětským leteckým útvarem, který 23. 8. přistál na přerovském letišti, byl 515. „Pomořanský“ stíhací letecký pluk (515-й истребительный Померанский орден Богдана Хмельницкого авиационный полк) s 20 letouny MiG-21PF, který se ale už 29. 8. přesouvá na letiště Brno-Tuřany. Dne 23. 8. v Přerově přistál i jeden stíhací bombardovací letecký pluk, vyzbrojený 27 letouny Su-7BM. Podle údajů zpravodajské správy GŠ ČSLA se na přerovském letišti nacházelo i velitelství neznámé stíhací bombardovací letecké divize. Během následujících dnů je například zaznamenáno přistání jednoho sovětského letounu An-14A. Sovětský pluk s letouny Su-7BM, umístěný na západní stojánce, zahajuje po určité době běžný letový výcvik, přičemž specialitou sovětských pilotů se staly průlety v 50 metrech nad VPD, ovšem příčně ve směru jih-sever přes kasárenské objekty. Po odletu sovětského pluku zůstaly na místním vrakovišti u západní stojánky nepoužité jednorázové přídavné nádrže, zhotovené z tvrdého papíru s duralovou kostrou.

Situace na záložním letišti Mnichovo Hradiště

Během srpnové invaze byly sovětské letouny a vrtulníky zaznamenány i na záložním letišti Mnichovo Hradiště. Samotné letiště bylo obsazeno s největší pravděpodobností už během prvního dne intervence jednotkami 12. mechanizovaného pluku PLA s výzbrojí v podobě tanků T-54 a průzkumných obrněných transportérů BRDM. Z letecké techniky zde v následujících dnech působily především vrtulníky Mi-1, Mi-4, jeden Mi-6 a dopravní letouny An-12. Ty byly v počtu 1-2ks umístěny stejně tak jako vrtulník Mi-6 na západní stojánce. Mimo tyto převážně dopravní stroje zde v průběhu intervence přistály i dvě letky bojových letounů typu MiG-21 a Su-7 od zatím neidentifikovaných útvarů. „Jednadvacítky“ a „Sůčka“ jsou následně umístěny na východní stojánce, zatímco na okraji západní stojánky byl umístěn hotovostní roj letounů MiG-21 nezjištěné verze.

Situace na záložním letišti Mladá Boleslav

Dne 20. 8. 1968, tedy pouhý den před zahájením operace Dunaj, přelétl celý 12. vrp z Neředína na polní letiště u Mladé Boleslavi, kde měl provádět letecko-taktické cvičení. Obsazení letiště Mladá Boleslav pravděpodobně provedl 2. prapor 12. mechanizovaného pluku PLA, další podrobnosti však nejsou prozatím k dispozici. Z Mladé Boleslavi se vrtulníky 12. vrp vrátily na Neředín až 11. září 1968.

Situace na letišti Prostějov

K obsazení prostějovského letiště dochází až 24. 8. v ranních hodinách (některé zdroje uvádějí 23. 8.), kdy letiště začíná blokovat sovětský tankový pluk z Příkarpatského vojenského okruhu, vyzbrojený tanky T-54. Postarší velitel sovětského pluku v hodnosti plukovníka vznáší na štábu 22. výsadkové brigády velitel plk. F. Mansfeldovi několik požadavků, například aby výsadkáři složili zbraně, vpustili jeho pluk do kasáren a odstranili ze střež budov 82mm bezzákluzové kanony vz. 59, jež mířily na sovětské tanky. Sovětský velitel po několika „stakanech“ vodky slevuje ze svých požadavků a nakonec byl po dvou dnech ve své funkci vystřídán.

Situace na letišti Olomouc-Neředín

Den před intervencí států Varšavské smlouvy přelétl celý 12. vrp na polní letiště u Mladé Boleslavi, kde měl provádět letecko-taktické cvičení, zatímco 331. vrtulníkový roj zůstal se svými vrtulníky v Neředíně. Olomoucké letiště nebylo v prvních dnech srpnové invaze jako jedno z mála obsazeno. Polští vojáci z 25. mechanizovaného pluku (10. tankové divize) dorazili k severozápadnímu okraji Olomouce ve večerních hodinách 21. 8. 1968, na samotné letiště však nevstoupili a zaujali prostor rozmístění směrem k Hněvotínu. O tři dny později (24. 8. 1968) se polští vojáci stahují k Šumperku a jejich místo u olomouckého letiště zaujímají sovětské vojáci. Veškerá sovětská pozemní technika včetně kolových obrněných transportérů BTR-152 byla rozmístěna na polních cestách u letiště směrem k Hněvotínu a dále na staré cestě k Hněvotínu, která šla paralelně s letištěm a odkud byl velmi dobrý rozhled na celé letiště. V Neředíně došlo i k jednomu drobnému incidentu, kdy sovětské vojáci reagovali na otvírající se vrata jednoho hangáru střelbou z velkorážního kulometu. Nikdo nebyl naštěstí zraněn.

Během operace Dunaj nebylo na olomouckém letišti zaznamenáno žádné přistání vrtulníků SA kromě jediného případu, kdy zde přibližně 27. – 28. 8. 1968 sovětský vrtulník Mi-6 vysadil skupinu důstojníků SA. Ten samý vrtulník předtím rozhazoval propagandistické tiskoviny nad Olomoucí. 12. vrp se z Mladé Boleslavi vrátil na Neředín až 11. září. Přelet byl uskutečněn v sestavě pluku a nad Olomoucí byly před přistáním provedeny tři průlety, což bylo Sověty bráno jako provokace.

Situace na letišti Havlíčkův Brod

V prvních hodinách invaze vyhlásilo velení ČSLA poplach bez výjezdu, pouze se svozem vojáků z povolání k útvarům. Stalo se tak i u 4. vrtulníkové letky na letišti Havlíčkův Brod. Velitel letky, pplk. Vladimír Chadalík, měl okamžitě po svozu na letiště několik telefonních hovorů, jejichž přesný obsah není doposud znám. První hovor vedl s velitelstvím Středního vojenského okruhu v Táboře a další telefonický hovor pak vedl s velitelstvím 10. letecké armády v Hradci Králové. Mezitím již technik Ladislav Šmíd obdržel rozkaz připravit k letu pro velitele letky vrtulník Mi-1M (ev. č. 3003), přestože byl již rozkazem ministra národní obrany genplk. Džúra vydán zákaz všech letů vojenských letadel bez souhlasu MNO a NGŠ. Pplk. Chadalík s vrtulníkem vzletl kolem 4:30 hod. západním směrem. Údajně pak přistál na záložním vojenském letišti Tábor-Všechov, kde naložil jednu osobu, patrně zpravodajského důstojníka, což ale není potvrzeno. V dalším letu směřoval pplk. Chadalík směrem na Železnou Rudu, kde přelétl státní hranici a pokračoval nad územím NSR, kde nakonec přistál u kasáren Bundeswehru v Straubingu. Jednalo se o jediný úlet čs. vojenského letounu za hranice během operace Dunaj.

Československá letiště, obsazená vojsky Armádní skupiny „Jih“

Situace na letišti Náměšť nad Oslavou

Dne 20. srpna 1968 probíhala u 20. sbolp příprava na letovou akci, jež se měla uskutečnit následující den. Na letišti ještě 20. 8. létala skupina letounů Su-7 od 3. letky 28. sbolp v Čáslavi. Poslední ze strojů, dvoumístný Su-7U, pilotovaný kpt. Haláskem a pplk. Kloboučnickem (velitel 28. sbolp) odlétl okolo 22. hodiny zpět do Čáslavi.

O vstupu vojsk se vedoucí funkcionáři útvaru včetně velitele 20. sbolp, mjr. Komínka, dověděli krátce po půlnoci. Následující výsadková operace za použití letounů An-12 byla podrobně popsána v úvodu, zbývá pouze dodat, že během prvního dne přistálo v Náměšti nad Oslavou celkem 72 těchto letounů.

Dne 25. 8. 1968 v Náměšti přistál sovětský 1. gardový stíhací bombardovací pluk (1-й гвардейский истребительно-бомбардировочный Красногвардейский дважды Краснознаменный орден Ленина и Кутузова II. степени авиационный полк им. 50-летия СССР) s 31 letouny Su-7B/BM/U, jehož domovskou základnou byl maďarský Kunmadaras. 1. gvibap ovšem přilétl do Náměště z maďarské Pápy, odkud během operace Dunaj působil. „Sůčka“ pocházela z prvních výrobních sérií, čemž odpovídalo i jednodušší přístrojové vybavení a podle pamětníků byl jejich přilet spojen s určitými navigačními problémy. Společně s letouny Su-7 od 1. gvibap v Náměšti přistály i čtyři (jiné zdroje uvádějí pět) dvoumístné letouny MiG-15UTI. Maďarské prameny se zmiňují o tom, že první sled pluku v podobě osmi Su-7B a tří MiG-15UTI přilétl do Náměšti už 23. 8. odpoledne. Zabezpečovací útvary leteckého pluku – 229. obato a 785. obs i RTO dorazily značně opožděně, v důsledku čehož nebyly po určitou dobu k dispozici materiálně-technické prostředky k zajištění bojových úkolů 1. gvibap. Navíc se podařilo příslušníkům našeho 19. letištního praporu přemístit několik cisteren s palivem z letiště na nádraží v Třebíči, aby nemohly být využity pro létání „Sůček“ 1. gvibap. Sovětské letouny byly umístěny na provozní stojánce u Sedlece, odkud byly letouny 20. sbolp přetaženy na „horní“ stojánku a střeženy. V následujících dnech nebyl umožněn čs. technikům přístup k letounům. Až teprve po podepsání moskevského protokolu byla umožněna údržba letecké techniky, ovšem pod namířenými hlavními tanky a OT.

Dne 26. 9. je u 20. sbolp dovoleno létat s cvičnými letouny MiG-15UTI a od 23. 10. i s bojovými letouny Su-7. Sovětské intervenční útvary opouštějí letiště ve druhé polovině října, přičemž letouny Su-7 od 1. gvibap odlétají 27. října 1968.

Situace na letišti Brno-Tuřany

Obsazení brněnského letiště v Tuřanech bylo popsáno již v úvodní části, věnované výsadkové operaci 103. gardové výsadkové divize. Některé prameny uvádějí, že během prvního výsadkového sledu přistálo v Tuřanech 75 transportních letounů An-12 s výsadkáři a technikou na palubě.

Dne 29. 8. se přesouvá z Přerova do Tuřan sovětský 515. „Pomořanský“ stíhací letecký pluk (515-й истребительный Померанский орден Богдана Хмельницкого авиационный полк) s 20 letouny MiG-21PF, jejichž domovskou základnou je maďarský Tököl u Budapešti. Některé materiály se však zmiňují až o 31 letounech MiG-21. Velitelem pluku byl údajně pplk. Baranov. Podle vzpomínek pamětníků bylo chování a jednání příslušníků sovětského pluku velmi korektní – na rozdíl od chování příslušníků výsadkové divize. Do Brna je rovněž přesunuto velitelství 11. gardové „Dněpropetrovské“ stíhací letecké divize (11-я гвардейская истребительная Днепропетровская Краснознаменная орден Богдана Хмельницкого авиационная дивизия) z Tökölu a dále je zde zazname-

nán provoz 5 transportních letounů An-12BP (Zpravodajská správa uvádí počet 6), patřících 201. samostatné „Stalingradské“ smíšené letce (201-я отдельная смешанная Сталинградская авиационная эскадрилья), opřít s domovskou základnou v maďarském Tökölu. MiGy-21 sovětského pluku odlétají z Tuřan někdy ve druhé polovině září.

Situace na letišti Bratislava-Ivánka

Mimo výsadkových operací v Praze a Brně byl prvního dne invaze ještě proveden vrtulníkový výsadek na letišti v Bratislavě. Ten však měl zcela odlišný průběh. 21. srpna v 07:20 hodin byl na bratislavské letiště vysazen z 8 vrtulníků Mi-6 a 12 Mi-4T bojový výsadek o síle dvou motostřeleckých rot, sestavený z mužstva 254. „Čerkasské“ motostřelecké divize, který rychlou akcí v krátké době blokoval letiště, převzal kontrolu nejdůležitějšího letištního zařízení a zajistil bezpečný přesun 396. samostatného gardového „Volgogradského“ vrtulníkového pluku (396-й отдельный Волгоградский Краснознаменный вертолетный полк) z maďarského letiště Kalocsa-Föktö, který na bratislavské letiště v průběhu dne přemístil celkem 11 vrtulníků Mi-6 a 25 Mi-4T. 396. gvovp zůstal na bratislavském letišti od 3. září 1968.

Dalším intervenčním útvarem na Ivánce měl být podle maďarských pramenů 5. „Berlínský“ gviar (5-й гвардейский истребительный Берлинский Краснознаменный ордена Богдана Хмельницкого авиационный полк) z maďarského Sármeleku, vyzbrojený letouny MiG-21PF/U, který se sem přemístil i se svými zabezpečujícími útvary 23. srpna. Naopak čs. prameny hovoří o sovětském stíhacím bombardovacím útvaru, vyzbrojeném letouny Su-7B. Podle dobového tisku byly bojové letouny 10. září 1968 stále na bratislavském letišti. Jakékoliv další informace však zatím nejsou k dispozici. Mimo vrtulníků a bojových letounů byl na Ivánce dále zaznamenán provoz nezjištěného počtu transportních letounů An-12.

Situace na letišti Břeclav

Svazarmovské letiště v Břeclavi bylo obsazeno už 21. 8. sovětským útvarem pozemního vojska (zřejmě se jednalo o 97. motostřelecký pluk 254. motostřelecké divize JGV) a zaznamenán je zde mimo jiné provoz několika vrtulníků Mi-6, které pravděpodobně patřily 396. gvovp, umístěnému v rámci operace Dunaj na bratislavské Ivánce.

Situace na letišti Piešťany

Piešťanské letiště je obsazeno pozemním sledem intervenčních vojsk již během prvního dne invaze. 2. prapor 14. motostřeleckého pluku Maďarské lidové armády obsadil celé letiště bez odporu do 13:00 hodin. K obsazení piešťanského letiště se váže i jedna zajímavost. Maďarské velení mělo před zahájením operace Dunaj naprostý nedostatek přesných a aktuálních zpravodajských informací o dislokaci a výzbroji útvarů ČSLA na území Slovenska. K překvapení maďarských velitelů na letišti v Piešťanech nenalezli bojový letecký útvar čs. letectva. 7. slp, náležející do sestavy 2. sboru PVOŠ, byl totiž k 30. 8. 1967 zrušen a jeho výzbroj předána k jiným útvarům. Podle údajů Zpravodajské správy GŠ ČSLA se měl na piešťanské letiště přemístit jeden sovětský stíhací letecký pluk, vyzbrojený 45 letouny MiG-21. Tento údaj je však nezakládá na pravdě.

Situace na letišti Košice

Košické letiště, stejně tak jako Vyšší letecké učiliště, jsou obsazeny hned první den invaze pozemním sledem SA (pravděpodobně z PrikVO) jež disponuje tanky T-62. Druhý den (22. 8.) na letišti pravděpodobně přistává sovětský 14. gardový „Leningradský“ stíhací letecký pluk (14-й гвардейский истребительный Ленинградский Краснознаменный ордена Кутузова авиационный полк им. Жданова) s 35 letouny MiG-21PF/U, jež přilétl z maďarské Kiskunlacházy. Zpravodajská správa GŠ ČSLA naopak udává počet „jednadvacítek“ v Košicích číslem 40. Další informace o působení 14. gviar na košickém letišti bohužel nejsou k dispozici.

Situace na letišti Sliac

Dne 22. 8. 1968 na Sliaci pravděpodobně přistává sovětský stíhací letecký pluk s 30 letouny MiG-21PF. Zřejmě se jednalo o stíhací pluk z PrikVO. Jakékoliv další informace o působení tohoto útvaru na Sliaci zatím bohužel nejsou k dispozici. Na letišti se dále přemístil 390. osap z PrikVO a část bulharského 12. motostřeleckého pluku, který toto letiště blokoval od 22. 8. 1968. Dne 5. 9. dochází k uvolnění letiště pro vnitrostátní leteckou dopravu. K obnovení leteckého výcviku u 4. lšp dochází již 14. září 1968, ovšem po krátké době přichází rozkaz k přesunu na letiště Piešťany, který je realizován 3. října 1968.

Situace na letišti Prešov-Nížná Šebastová

Intervence pěti států Varšavské smlouvy v srpnu 1968 se samozřejmě nevyhnula ani prešovskému letišti. Už ráno 21. 8. 1968, okolo 4. hodiny ranní, se

po silnici č. 18 okolo kasáren začíná „valit“ technika do vnitrozemí směrem od Kapušan. Nejdříve to jsou tanky a obrněné transportéry, později velké množství automobilní techniky. Samotná letištní plocha je obsazena hned první den invaze. Přímo do zadní brány, vedoucí na letiště, je například postaven jeden sovětský tank. Do kasárenských objektů letiště vstupují sovětské vojsko přibližně za 2-3 dny.

Na letišti mezitím vyrostl obrovský stanový tábor, který se údajně rozprostíral podél silnice až do Kapušan. Na ploše bylo rozmístěno velké množství bojové a automobilní techniky, zaznamenány jsou i občasné starty a přistání sovětských vrtulníků, pravděpodobně typu Mi-1 a Mi-4.

Situace na letišti Brno-Černovice

V noci z 20. na 21. 8. 1968 bylo u třetí letky 24. vrtulníkového pluku naplánováno noční létání. Naplánovány byly orientační lety na trase Brno - Hodonín - Kyjov (mezipřistání) - Vyškov (mezipřistání) - Brno. Osádka vrtulníku Mi-4 (ev.č. 0152) se během noční letové akce nacházela okolo 21. hodiny v prostoru elektrárny Hodonín, kde obdržela rozkaz k přerušení letu a okamžitému návratu na mateřské letiště. Nadržené velitelství totiž vyhlásilo tzv. „Podvozek“, tedy zákaz letecké činnosti nad územím republiky. „Podvozek“ měl trvat až do odvolání a proto celá letová směna po ukončení létání odešla z letiště domů s nástupem do zaměstnání ve 12 hodin následujícího dne. Drtivá většina příslušníků útvaru se však na letiště dostavila už ráno, neboť do televize a rádia už pronikly zprávy o invazi vojsk Varšavské smlouvy.

První den invaze se černovického letiště přímo nedotkl, ovšem druhý den (22. 8.) přijíždějí k letišti sovětské výsadkáři (pravděpodobně z 350. gvovp) na dvou „ukořistěných“ vojenských automobilech T-805 z výzbroje ČSLA. Vynucují si vstup na letištní plochu, stanoviště vrtulníkové techniky a obsazují strážnici. Po podepsání tzv. moskevského protokolu a celkovém uklidnění situace se na letišti v Černovicích stahují sovětská vojska s tanky a obrněnými transportéry, doposud rozmístěná v ulicích města Brna. Přibližně v polovině října je u 24. vrp obnoveno létání.

Uklidnění situace

V průběhu měsíce září, po podepsání tzv. moskevského protokolu, dochází k částečnému uklidnění situace. Na základě požadavků československé strany je 2. 9. 1968 umožněno pokračovat v opravě VPD na letišti Pardubice a dochází k uvolnění letišť Praha, Brno a Bratislava pro vnitrostátní dopravu. Mimo to je umožněn provoz zdravotních a spojovacích letounů. Dne 5. 9. dochází k uvolnění letišť Mošov, Košice, Zvolen, Piešťany, Holešov, Karlovy Vary a Prešov pro vnitrostátní dopravu. Od 6. 9. 1968 je umožněno pokračovat ve výcviku 40-ti iráckých pilotů u 4. lšp na Sliaci a od 7. 9. 1968 je povolen letecký výcvik ČSLA.

Sovětská strana rovněž svolila k přeletu 12. vrtulníkového pluku z Mladé Boleslavi do Neředína a k návratu letounu Il-14 z Maďarska. Od 10. 9. je umožněno provádění továrních záletů na letišti v Trenčíně, 11. 9. dochází k uvolnění letiště Vodochody, 12. 9. je umožněn provoz voj. cvičných letounů (L-29) a 14. 9. je uvolněno letiště Letňany. Následně od 23. 9. přichází povolení letů na letounech s dvojitým řízením všech kategorií a ke konci října je umožněn provoz všech letounů, tedy i bojových.

Tabulka - strana 32-38

Ztráty sovětského letectva během operace „Dunaj“

Je samozřejmé, že při nasazení tak velkého množství letecké a vrtulníkové techniky intervenčních armád došlo na našem území k několika haváriím. Během prvních hodin invaze bylo při výsadku na letišti Praha-Ruzyně poškozeno na letištní ploše několik transportních letounů An-12, pravděpodobně v důsledku kolizí při pojiždění. Takto poškozené letouny pak byly odstavené před hangáry a čekaly několik dní na opravu.

K první skutečné havárii došlo hned 21. 8. na letišti Čáslav-Chotusice. Pilot sovětského MiGu-19 nezvládl přistávací manévra a vyjel s letounem do nebezpečného terénu za VPD. K závažnějšímu zranění pilota pravděpodobně nedošlo. Poškozený stroj byl zanedlouho vytažen z předpolí a krátce poté odvezen sovětským transportním letounem An-12 z čáslavského letiště.

K další havárii, tentokrát s horšími následky došlo o den později. Dne 22. 8. při večerním přistání na letišti v Českých Budějovicích pilot letounu An-8, který startoval z Líní, provedl špatný rozpočet na přistání a s otevřeným podvozkem došel do předpolí na západním konci dráhy. Letoun zastavily až stromy za VPD, přičemž celá přední polovina Antonova „skončila“ v lesním porostu. Celá událost si podle nepotvrzených údajů vyžádala 6 zraněných. Trup zničeného An-8 údajně odvezl z letiště v Plané těžký transportní vrtulník Mi-6, celá operace se však podařila až na druhý pokus.

Při prvním pokusu totiž došlo k nebezpečnému „rozkyvání“ břemene a to muselo být nouzově odhozeno.

O dva dny později došlo k první katastrofě, tentokrát vrtulníku Mi-4, která byla sovětskou stranou silně medializována. V sobotu 24. 8. 1968, kolem 8:17 hod. ráno, havaroval v katastru obce Kostomlaty pod Milešovkou sovětský vrtulník Mi-4 (výr. č. 1870) s nákladem propagandistického materiálu, který plnil letový úkol na trati Drážďany – Praha. Vrtulník letěl nízko nad zemí směrem od Teplic a při průletu nad obcemi Bžany, Bukovice a Hlince vykazoval jeho motor podle očitých svědků známky technické závady. Stroj narazil za nepříznivého počasí (mlha a nízká dohlednost) do zalesněného kopcovitého terénu východně od kostomlatského hradu Sukoslav a okamžitě po dopadu začal hořet. Tříletná osádka vrtulníku ve složení kpt. Batišev K. I. (pilot, velitel osádky), npor. Šulajev L. L. (pilot, navigátor) a por. Pavlovskij V. M. (palubní technik) se zachránila, ovšem v troskách stroje uhořeli dva sovětské novináři agentury Novosti – Něpomňaščij K. J. a Zvorykin A. A. Krátce po dopadu k místu neštěstí dorazili první místní občané, poté hasiči a za nějakou dobu i první sovětské vojáci, kteří každého odehnali. Až odpoledne se na místo dostavila sovětská vyšetřovací komise, přičemž jeden z jejích členů velmi hlasitě prohlašoval, že vrtulník byl sestřelen. Při ohledání zbytků trupu komise našla u vyrovnávacího rotoru několik čtyřhranných otvorů, které ovšem pocházely ze špičky hasičské sekery. Tento kus plechu byl vyříznut a odvezen ke znalecké expertize. Sovětská strana následně využila této havárie k propagandistickému tvrzení, že vrtulník sestřelili čs. kontrarevolucionáři. Následným vyšetřováním dospěla čs. komise k jednoznačnému závěru, že hlavní příčinou havárie byla porucha motoru a díl viny rovněž padl na pilota. Sovětský velvyslanec v Praze předal vládě ČSSR nótu, v níž SSSR kategoricky odmítl závěry čs. komise vyšetřující havárii vrtulníku a trval na tom, že stroj byl sestřelen palébnou zbraní ze země.

Dobový tisk rovněž přinesl zprávu, že posádka jiného sovětského vrtulníku bortového čísla 44 oznámila, že byla napadena střelnou zbraní z vozidla jedoucího z Brodu do Jihlavy. Hlášení posádky se nepodařilo prokázat.

K další katastrofě došlo 26. srpna 1968 nedaleko od Zvolena. Během setupového manévru k letišti Sliac narazil transportní letoun An-12 od 12. „Mginské“ VTAD do zalesněného kopcovitého terénu přibližně 8 km před pražem dráhy. Při katastrofě zahynuli kpt. Nikolaj Nabok (velitel letounu – 374. vtap), por. Valerij Jeršov (druhý pilot, zástupce velitele letounu – 374. vtap), por. Gennadij Zenkov (navigátor – 374. vtap), des. Gennadij Děmkin (radista – 374. vtap), npor. Nikolaj Gorbunov (palubní inženýr – 8. vtap) a npor. Anatolij Zamalajev (palubní technik pro výsadkové vybavení – 566. vtap).

Havárie jiného letounu An-12 byla zaznamenána na letišti Žatec. Během přistávacího manévru transportní letoun, který zabezpečoval přísun materiálu pro sovětský stíhací pluk, vyjel z VPD do nezapovězeného terénu, následně čehož došlo k poškození (vylomení?) jedné podvozkové nohy. Někteří bývalí příslušníci 11. slp však udávají, že k poškození podvozku došlo poněkud jinak. Letoun se prý již otáčel na VPD a přitom jednou podvozkovou nohou najel na rošt, sloužící k odvodu povrchové vody z VPD a ten se pod Antonovem „probořil“.

V Žatci došlo ještě k jedné kuriózní nehodě, která však jen zázrakem skončila katastrofou. Při jedné letové akci sovětského stíhacího pluku s letouny MiG-19P/PM došlo při přistávacím manévru ke střetu s lehkým terénním automobilem GAZ-69 sovětského útvaru. Řidič Gazu, neznalý situace, nerespektoval zákaz vjezdu před VPD na východní straně letiště v době, kdy se na přistání chystal sovětský MiG-19. Posádka však měla štěstí, neboť letoun pouze „skrtnul“ hlavním podvozkem o kabínu automobilu a celý incident si vyžádal jen lehká zranění. Letoun v pořádku dokončil přistání a žádné poškození nebylo zjištěno.

Ani polské letectvo se během operace Dunaj nevyhnulo jedné havárii. Dne 12. 10. 1968 vykonala osádka ve složení: pilot mjr. pil. Stanislaw Boczar a pasažéři mjr. Jan Cakala a Wanda Kopanowska, spojovací let ve vrtulníku SM-2 „2021“ (výr. č. 202021) z České Rybné do Šumperka. Celý let, vykonaný pro potřeby 10. tankové divize, měl být proveden ve výšce 200–300 m. Ke startu došlo v 15:55 hod., ovšem po 20 minutách letu se začalo zhoršovat počasí a v okolí obce Cotkytle (8 km severovýchodně od Lanškrouna) dokonce sahaly mraky k vrcholům zdejších kopců, proto se pilot rozhodl přerušit let a vrátit se na místo startu. Mjr. Boczar provedl obrát vlevo a při návratu přelétával město Lanškroun ve výšce 300 m. V další fázi letu začal mjr. Boczar snižovat výšku a nebezpečně se přitom přibližoval k zalesněnému úbočí Třebovských stěn mezi Českou Třebovou a Lanškrounem, na což pasažér, mjr. Cakal, zareagoval slovy „bo zawadzimy - zavadzime!“. Na upozornění pilota zareagoval přitažením vrtulníku, ale i přesto došlo k zachycení o vrcholky stromů. Vrtulník se vznesl o několik metrů a vykonal obrát vpravo. Vzhledem k prudkému obrát vpravo vrtulník změnil směr letu o 180° a při rychlosti 60–80 km/h znovu zachytil vyrovnávacím rotorem o vrcholky stromů, stočil se vlevo a dopadl na levý bok v pozici opačné ke

směru letu. Mjr. Boczar a mjr. Cakala opustili vrtulník a vynesli pasažérku, která omdlela. Vrtulník následně vzplanul. K havárii došlo v 16:27 hod., 6 km východně od České Třebové. Hlavní příčinou havárie byl špatný zdravotní a psychický stav pilota, chvilková nevolnost, ztráta kontroly a paměti pravděpodobně z nadýchání se kyslíčnicku uhelnatého z kamen ve stanu, kde pilot přespával.

K další havárii, tentokrát letounu MiG-21PFM od 33. iap, došlo 27. 10. 1968. Během přistání na letišti v Bechyni letoun najel ještě před začátkem VPD do pole a došlo tak k jeho převrácení. Pilot vyvázl jen zázrakem bez zranění.

K poškození další „jednadvacítky“ mělo dojít i na letišti v Pardubicích. Podle vzpomínek bývalých příslušníků 4. slp došlo k poškození během přistávacího manévru, kdy „jednadvacítká“ dosedla přímo na podtrupovou PPN. Není zcela jasné, zda se jednalo o technickou závadu přední podvozkové nohy nebo hlavního podvozku. K výraznějšímu poškození stroje však údajně nedošlo.

Poslední známá katastrofa se stala 30. 10. 1968. Během cvičného letu z letiště v Hradci Králové narazil letoun MiG-17 za špatného počasí do kopce nad osadou Kamenec v Zdobnicích v Orlických horách, přibližně v nadmořské výšce 880 m. Pilot letounu, 40-ti letý gardový major Viktor Pavlovič Gagarinov, zahynul. Havarovaný stroj, po kterém pátraly vrtulníky, byl nalezen až za 3 dny a celá událost se stala těsně před návratem celého pluku do Polska. Stroj patřil 42. „Tannenberskému“ gvibap, který se na hradecké letišti přesunul během srpnové invaze z polského Żaganu. V roce 1973 byl přibližně necelý kilometr pod místem nárazu postaven příslušníky 30. sbolp v Hradci Králové malý pomník s křídlem letounu MiG-15. Na pamětní desce je uvedeno „Zde zahynul při plnění internacionální povinnosti gardový major Viktor Pavlovič Gagarinov, člen KSSS, 1928–1968“.

Tabulka - strana 41

Vyhodnocení operace „Dunaj“ z pohledu nasazení letectva

Je nesporné, že hlavních cílů operace Dunaj, tedy ukončení reformního procesu a především trvalé rozmístění sovětských vojsk na území Československa bylo dosaženo a to za cenu minimálních ztrát v řadách intervenčních vojsk.

Není ani třeba zdůrazňovat, že jakýkoliv zásah ČSLA proti obrovské přesile intervenčních vojsk, které se do republiky valily ze čtyř směrů, neměl sebelepší naději na úspěch. Československá lidová armáda byla orientována proti jedinému nepříteli a tomu odpovídalo i rozmístění posádek. Většina nejlépe vycvičených svazků a útvarů Západního vojenského okruhu byla dislokována v západní části republiky. Sovětské velení navíc vědělo o ČSLA prakticky vše, od organizační struktury počínaje přes dislokaci, výzbroj, vybavení, časové normy až po myšlenkové názory jednotlivých vyšších velitelských kádrů ČSLA. Řada intervenčních leteckých útvarů měla možnost se ještě před samotnou invazí seznámit s čs. letišti a to v rámci tzv. družebních návštěv, nebo letecko-taktických cvičení. Několik týdnů až měsíců před zahájením operace Dunaj byly na některých čs. letištích vykonány „propagativní“ návštěvy, kterých se většinou zúčastnili funkcionáři leteckých svazků a útvarů, nasazených později v samotné operaci. Těmto návštěvám byly sdělovány veškeré informace, které byly požadovány většinou pod záminkou nějakého připravovaného cvičení.

Novinkou bylo velké nasazení leteckých prostředků REB, se kterými se doposud v takovém rozsahu čs. vojáci nesetkali. Rušení RL prostředků v prvních hodinách intervence bylo značné a velice efektivní. Vzhledem k zákazu vzletu čs. hotovostních stíhačů sovětské letectvo od počátku udržovalo nad celým územím ČSSR vzdušnou nadvládu a dokázalo ochránit transportní letouny výsadkové skupiny, jejíž výsadková operace v Praze a Brně byla vyhodnocena jako nejrizikovější.

Je samozřejmé, že se během tak obrovské vojenské akce vyskytla celá řada větších či menších problémů, především v logistickém zabezpečení bojových útvarů, leteckých nevyjímaje. Mnohé sovětské letecké útvary přistávaly na čs. letištích, které ani nebyly obsazeny pozemními sledy, což je z taktického hlediska téměř nepochopitelné. Sověti totiž předpokládali, že ČSLA bude plnit rozkazy ministra národní obrany M. Džúra a nezasáhne. Pozemní útvary letištního zabezpečení obvykle dorazily na čs. letiště s velkým zpožděním, navíc jejich vybavení bylo neúplné. Chyběly nejen potřebné cisterny s palivem, ale i další speciální technika, především rádiové a radiotechnické vybavení. Sovětské velení totiž doufalo, že palivo a další technické vybavení poskytne československá strana, to se ovšem alespoň v prvních dnech intervence nestalo. Skutečnost zůstává, že v prvních dnech po obsazení našich letišť byla část sovětských letadel zcela neakceschopných z důvodu nedostatku paliva, což se například nejmarkantněji projevilo u 42. gvibap v Hradci Králové. Problémy s palivem se plně podařilo vyřešit až za několik dní, kdy jej začaly dopravovat transportní letouny An-12 a nebo cister-

nové vozy. Další problémy byly v prvních dnech s ubytováním leteckého a pozemního personálu leteckých útvarů. Ne všechny pozemní sledy s sebou vzaly stany, protože Sověti opět předpokládali, že ubytování poskytně čs. strana. Proto musela většina pilotů, kteří přistáli na našich letištích už 21. 8. 1968, spát první den v kabinách svých strojů, zatímco pozemní personál spal pod křídly. Problémů bylo samozřejmě mnohem více, není však v možnostech autorů je detailněji popsat.

Podpis tzv. Moskevského protokolu fakticky znamenal ukončení obrodného procesu, započatého Pražským jarem a socialistické Československo se tak vydalo na cestu tzv. normalizace. Smutnou skutečností zůstává, že v pozdějším normalizačním období byla většina velitelských kádrů leteckých útvarů ČSLA pro svůj zásadní nesouhlas s vstupem vojsk propuštěna z armády.

Lectectvo Střední skupiny vojsk v Československu 1968-91

Vznik Střední skupiny vojsk na území ČSSR

Stahování větší části intervenčních vojsk, rozmístěných na území Československa v rámci operace Dunaj, bylo zahájeno teprve poté, co sovětská strana získala dostatečné záruky, že se politický vývoj v socialistickém Československu bude ubírat „požadovaným“ směrem. V první řadě došlo ke stažení divizí tzv. prvního strategického sledu, které se vrátily zpět na území NDR, Polska a Maďarska. Ke 4. listopadu 1968 Československo opustilo 25 sovětských divizí, dále zhruba 20 leteckých útvarů sovětského letectva a všechny divize a útvary ostatních států Varšavské smlouvy.

Na základě urychleně uzavřené mezistátní dohody z 16. října 1968 o podmínkách dočasného pobytu sovětských vojsk na území Československa, podepsané představiteli ČSSR a předsedou rady ministrů SSSR A. Kosyginem, zůstalo na čs. území pět divizí pozemního vojska a jedna letecká divize. Jednalo se o svazky tzv. druhého strategického sledu, tedy o divize doposud náležející do složení vojenských okruhů na západní hranici Sovětského svazu. Nově vytvořená Střední skupina sovětských vojsk* zahrnovala 15. gardovou „Mozyrskou“ tankovou divizi a 30. gardovou „Irkutsko-Pinskou“ motostřeleckou divizi (vyčleněny ze složení 28. armády Běloruského vojenského okruhu), dále 18. gardovou „Insterburgskou“ motostřeleckou divizi (od 11. gardové armády Pobaltského vojenského okruhu), 31. „Viselskou“ tankovou divizi (od 38. armády Příkarpatského vojenského okruhu), 48. „Ropšinskou“ motostřeleckou divizi (od 14. gardové armády Oděského vojenského okruhu) a 131. „Novgorodskou“ smíšenou leteckou divizi (doposud náležející k 14. letecké armádě Příkarpatského vojenského okruhu). Smlouva z 16. 10. 1968, kterou 18. října schválilo Národní shromáždění, umožňovala vytvoření operačního uskupení čítajícího 75.000 osob, 200 letounů a vrtulníků. Vzniku Střední skupiny vojsk předcházela složitá jednání československých a sovětských delegací. Už 16. a 17. září 1968 došlo v ukrajinském Mukačevu k jednání delegací československých a sovětských ozbrojených sil o dočasném rozmístění sovětských vojsk v Československu. Ministr obrany SSSR Grečko například požadoval rozmístění vojsk v devíti divizních rajonech a dále vznesl požadavek na vyčlenění 5 letišť (v krajním případě 4), jeden štáb letecké armády a 5 leteckých pluků. Pokud šlo o protivzdušnou obranu, představovanou především protiletadlovým raketovým vojskem, sovětská strana se domnívala, že není potřeba ji na čs. území rozmisťovat. Nakonec bylo v Československu ponecháno „pouze“ pět výše uvedených vševojskových divizí a jedna smíšená letecká divize.

Na jednání ministrů obrany ČSSR a SSSR o otázkách dočasného rozmístění sovětských vojsk na území Československa byly posouzeny možné prostory dočasného umístění vojsk SA. Pro rozmístění letectva byly vybrány letiště Mimoň-Hradčany, Milovice-Mladá, Olomouc-Neředín a Zvolen-Sliach s kasárenským, svobodárenským a skladovým fondem. Umístění sovětských vojsk na těchto letištích si vynutilo redisklokaci následujících útvarů ČSLA:

Milovice-Mladá

- 47. průzkumný letecký pluk je přemístěn do Pardubic
- 13. vrtulníková letka je přemístěna do Trenčína
- 22. letištní prapor je přemístěn do Pardubic
- 2. prapor RTZ je přemístěn do Pardubic
- Výcvikové středisko letectva je přemístěno do Brna

Mimoň-Hradčany

- 2. stíhací bombardovací letecký pluk je zrušen, technika přemístěna ke 30.sbořp
- 7. letištní prapor je zrušen

* Ve skutečnosti se jednalo v pořadí o druhou skupinu sovětských vojsk se stejným názvem. Poprvé byla Střední skupina vojsk zformována v letech 1945-1955 na území Rakouska a Maďarska. Po podepsání mírových dohod s Rakouskem v r. 1955 byla tato skupina rozformována.

- 46. prapor RTZ je zrušen
- Vyhodnocovací a fotografické středisko + Fotoletecká skupina jsou přemístěny do Hradce Králové

Olomouc-Neředín

- 12. vrtulníkový pluk je přemístěn do Stichovic u Prostějova
- 331. vrtulníkový roj je přemístěn do Stichovic u Prostějova
- 2. letištní prapor je přemístěn do Stichovic u Prostějova
- 18. prapor RTZ je přemístěn do Stichovic u Prostějova

Zvolen-Sliach

- 4. letecký školní pluk je přemístěn do Piešťan
- 28. letištní prapor je přemístěn do Piešťan
- 11. prapor RTZ je přemístěn do Piešťan

V důsledku těchto redisklokačních změn, provedených v krátkém časovém období, došlo ke značnému nahromadění čs. letecké techniky na letištích Čáslav a Pardubice. Naopak poměrně slušně vybudovaný kasárenský fond na letištích Mladá, Hradčany a Sliach umožnil leteckým útvarům CGV téměř bezproblémový začátek služby na území ČSSR.

Lectectvo CGV - charakteristika a určení

Střední skupina Sovětských vojsk v Československu byla zařazena v operačních plánech Generálního štábu ozbrojených sil Sovětského svazu do tzv. Středoevropského válčiště (Западный ТВД - Západní teritorium vojenských operací). Do stejné kategorie byla dále zahrnuta Skupina sovětských vojsk v Německu, Severní skupina vojsk v Polsku, Pobaltský vojenský okruh, Běloruský vojenský okruh a konečně Příkarpatský vojenský okruh na území západní Ukrajiny.

Nejmodernější uskupení leteckých sil, v rámci výše uvedeného teritoria vojsk bylo umístěno na území NDR v podobě 16. letecké armády. V ČSSR byly rozmístěny letecké útvary ve značně menším měřítku, což ale neznamená, že by ve stupni dosaženého výcviku nějak zaostávaly za útvary 16. VA.

Sovětské letecké útvary, umístěné v Československu a Východním Německu měly bojovat jako prvosledové na samém dotyku obou vojenských uskupení - Varšavské smlouvy a NATO. Tomu odpovídala i výzbroj. V případě zahájení bojových operací mělo dojít k jejich posílení o útvary tzv. druhého strategického sledu z Příkarpatského a Běloruského vojenského okruhu.

Sovětské velení si své hlavní letecké základny na území ČSSR nevybralo náhodně. Dvě nejdůležitější letiště Střední skupiny vojsk - Milovice a Hradčany - se totiž nacházely v pomyslné obranné linii, tvořené dalšími sovětskými základnami stíhacího letectva 16. VA v NDR, na nichž byly umístěny útvary 6. GvIAD s velitelstvím v Merseburgu, 126. IAD s velitelstvím v Zerbstu a 16. GvIAD s velitelstvím v Damgartenu.** Rozdíl od sovětských základen stíhacího letectva v NDR se však obě hlavní letecké základny CGV nacházely až za první obrannou linií, tvořenou čs. letišti se stíhacími útvary PVOS (1. slp, 11. slp) a frontového letectva (5. slp a 9. slp).

Sovětské letectvo Střední skupiny vojsk disponovalo začátkem roku 1990 celkem 103 letouny a 173 vrtulníky, z toho bylo 76 bojových letounů a 146 bojových vrtulníků. Až do roku 1985 se všechny letecké útvary CGV nacházely v podřízenosti velitelství 131. „Novgorodské“ smíšené letecké divize. V roce 1985 však dochází v letectvu Střední skupiny k reorganizaci a v Milovicích vzniká štáb VVS CGV. Tomuto štábu je podřízena 131. SAD, nyní složená pouze z 114. iap, 236. apib a jejich zabezpečujících útvarů. Další útvary, jako 100. orae, 173. osae a 199. ove jsou podřízeny přímo veliteli VVS CGV. Prvním velitelem VVS CGV se stává genmjr. Valerij Vasiljev, kterého v roce 1988 střídá genmjr. Viktor Kot.

Lectectvo CGV mohlo působit zcela samostatně jako kompaktní celek a mohlo plnit veškeré operačně-taktické úkoly na něj kladené. Ve své výzbroji mělo prostředky, schopné plnit stíhací, útočné, průzkumné a dopravní úkoly plus v omezené míře i úkoly REB. Mimo to bylo v součinnosti s 3. divizí PVOS zapojeno do společného hotovostního systému PVOS. Pro jeho plnění byl po čtyřadvacet hodin připraven k okamžitému startu hotovostní roj na letišti v Milovicích (letouny MiG-23M od 114. iap) a do roku 1984 i na letišti Hradčany (letouny MiG-21bis od 192. iap). Sovětské útvary 131. smíšené letecké divize měly působit především v součinnosti s útvary frontového letectva 10. letecké armády ČSLA a to jak ze svých stálých (zodolněných) základen, tak i ze záložních (polních) letišť, čemuž byl samozřejmě podřízen výcvik. Ten byl u sovětských útvarů po celou dobu jejich působení na území Československa velice intenzivní. V podstatě se

** Konkrétně se jednalo o letiště Altenburg (968. iap - tento útvar byl v Altenburgu umístěn až od roku 1989), Falkenberg (31. gvIap), Merseburg (85. gvIap), Köthen (73. gvIap), Altes Lager (833. iap), Zerbst (35. iap), Finow (787. iap), Wittstock (33. iap) a Damgarten (773. iap).

dá říci, že se létalo hodně a za jakéhokoliv počasí. Ostré raketové střelby probíhaly nejen nad pobřežím Baltu, ale i na střelnicích v SSSR, stejně tak jako výcvik v použití protizemní řízené munice, který probíhal většinou na střelnicích v Bělorusku a Polsku. Komplexní zajištění výcviku všech leteckých útvarů Střední skupiny vojsk pak probíhalo nejčastěji ve spolupráci s útvary 16. a 4. letecké armády v NDR a Polsku.

V roce 1975 se začínají na území ČSSR formovat první samostatné vrtulníkové útvary, určené k podpoře pozemních vojsk, vedení radiačního, chemického a fotografického průzkumu. Vzniká tak vojskové letectvo CGV. Zpočátku se jedná o samostatné vrtulníkové odřady, podřízené velitelství 131. SAD. V roce 1981 dochází u vojskového letectva CGV k rozsáhlé reorganizaci. Odřady jsou transformovány (nejdříve u tankových divízi a v letech 1982–83 u motostřeleckých divízi) do podoby tzv. divízních samostatných vrtulníkových letek, které jsou včleněny do nově vytvořeného Oddílu vojskového letectva CGV, podřízenému přímo velitelství skupiny v Milovicích. Prvním náčelníkem Oddílu vojskového letectva CGV se stává genmjr. Lebedev, kterého později nahrazuje plk. Antoškin. V polovině 80. let se na čs. území nacházelo celkem 5 vrtulníkových letek vojskového letectva, a to na letištích Milovice, Hradčany, Olomouc (dvě letky) a Sliach. Každá z letek byla operačně podřízena jedné vševojskové divízi, pro kterou plnila úkoly bojové podpory. Mimo „divízních“ vrtulníkových letek byl od roku 1977 umístěn na letišti Sliach i jeden samostatný vrtulníkový pluk, opět začleněný do Oddílu vojskového letectva CGV.

Organizačně se letecké a vrtulníkové útvary CGV příliš nelišily od podobných útvarů ČSLA, určitým rozdílem byl pouze větší počet letecké techniky u sovětských útvarů. Sovětský stíhací letecký pluk, který se standardně skládal ze tří letek, disponoval celkově až 50 letouny. Samostatná vrtulníková letka naopak disponovala přibližně 15–18 vrtulníky, zatímco samostatný vrtulníkový pluk jich měl ve výzbroji až 60. Každý letecký a vrtulníkový útvar CGV byl zabezpečován vlastními útvary letištního a radiotechnického zabezpečení, které měly zajistit jejich působení na záložních letištích.

V první polovině 80. let je dále posílena útočná složka letectva CGV jako protiopatření na rozmísťování střel s plochou dráhou letu a raket Pershing 2 na území některých států NATO. Letectvo CGV tak poprvé získává v podobě letounů MiG-27K prostředek, který je schopný provádět nejen přesné údery na pozemní cíle řízenou municí, ale který umožňuje i údery „speciální“ municí. V druhé polovině 80. let je rovněž zahájen proces přezbrojení na moderní techniku jako odpověď na zavádění nové výzbroje do států NATO. K tankovým útvarům začínají přicházet první tanky T-72B1 (360. tp a 29. gvtp), k motostřeleckým útvarům jsou zaváděny bojová vozidla pěchoty BMP-2 a obrněné transportéry BTR-70, protiletadlové raketové pluky získávají moderní systém 9K33 „Osa“, oddíly vojskových raket zařazují do výzbroje raketový systém 9K79 „Točka“, protiletadlové oddíly tankových a motostřeleckých útvarů 18. GvMSD dostávají úplné první kusy systému 2K22 „Tunguska“ a 211. dělostřelecká brigáda začíná nahrazovat 152mm samohybné kanónové houfnice 2S5 „Giacint“ čs. výrobkem vz. 77 „Dana“. U 5. protiletadlové raketové brigády se dále připravovalo nahrazení PLRK 2K11 „Krug“ moderním systémem 9K37 „Buk-M1“. Proces přezbrojení se samozřejmě nevyhnul ani letectvu CGV, které v roce 1989 začíná zavádět letouny MiG-29 v nejmodernější verzi 9-13.

Na konci druhé poloviny 80. let ovšem dochází k postupnému uvolňování politického a vojenského napětí mezi NATO a Varšavskou smlouvou, což se následně projevilo v částečném snižování koncentrace vojenských sil ve střední Evropě. Tento stav se samozřejmě nevyhnul ani Střední skupině vojsk, která od roku 1989 začíná snižovat svůj početní stav a přechází na novou, tzv. obrannou strukturu. Přechod na tzv. obrannou strukturu se nejvíce dotkl pozemního vojska a vojskového letectva CGV. V praxi to znamenalo snížení počtu tankových pluků ve prospěch motostřeleckých.* Tento přechod se podařilo uskutečnit pouze u 15. GvTD a 18. GvMSD. Dále byly ze složení všech divízi vyjmuty oddíly vojskových raket a vrtulníkové letky, které jsou následně začleněny do nově vytvořené 442. raketové brigády, respektive 490. samostatného vrtulníkového pluku. Bojový stav letectva CGV se dále snížil o 20 letounů.

Vzhledem k procesu celospolečenských změn, které v Československu proběhly po 17. listopadu 1989, ovšem nebyl u CGV přechod na novou obrannou strukturu dokončen, stejně tak jako celý přezbrojovací proces.

Sovětské letectvo a Československý front

V případě zostření mezinárodní situace a zahájení bojových operací mělo dojít ke vzniku tzv. Československého frontu (ČsF). Československá lidová

armáda rozvíjela vlastní front už od roku 1961. Důležitou úlohu v případných bojových operacích měly sehrát sovětské letecké útvary tzv. druhého strategického sledu, dislokované na území západní Ukrajiny.

V 60. letech bylo v rámci válečných operací připraveno několik variant vedení bojové činnosti. Ve zmiňovaných plánech se předpokládalo i masivní použití jaderné munice na základě rozkazu hlavního velitele spojených ozbrojených sil Varšavské smlouvy. Během 1. dne od zahájení bojových operací mělo dojít k přesunu leteckých útvarů 57. letecké armády z PrikVO na čs. letiště, přičemž letecké útvary ČSLA by mezitím zaujaly prostory soustředění na záložních letištích. V rámci 57. VA se předpokládalo přemístit na čs. letiště především útvary 131. IAD a 289. IBAD. 57. letecká armáda PrikVO měla být až do 5.–6. dne operace podřízena Československému frontu. Sovětské útvary měly v součinnosti s útvary 10. letecké armády ČSLA zjišťovat a ničit prostředky jaderného napadení protivníka, jeho letectvo a místa velení. Dále měly podporovat bojovou činnost vojsk frontu, kryt vojska frontu před útoky nepřátelského letectva a provádět vzdušný průzkum s hlavním úsilím na odhalování prostředků jaderného napadení protivníka a jeho operačních a strategických záloh. Mimo to se předpokládalo nasazení 184. gvtpab z letiště Priluki k jaderným úderům na cíle v Západním Německu a pro jeho letouny Tu-16 se rozšiřovaly stojánky na letištích Milovice a Přerov.

V druhé polovině 70. let se předpokládalo přemístit na čs. letiště pro podporu Československého frontu svazky a útvary 14. letecké armády z PrikVO, do jejíž podřízenosti měly následně přejít i útvary 131. smíšené letecké divize Střední skupiny vojsk. Pro působení 14. VA na území Československa bylo vyčleněno celkem 29 letišť, na které se měly přemístit útvary 4. stíhací letecké divize z Ivano-Frankovska, dále útvary 289. „Nikopolské“ stíhací-bombardovací letecké divize z Lucku, 56. „Breslavské“ bombardovací letecké divize z Čerljan plus samostatné letecké útvary, jako 48. ograp z letiště Kolomyja, 828. orap, 55. ovp z letiště Brody a 340. ovp z Kalinova. K rozptylu leteckých útvarů 131. SAD byly konkrétně určeny letiště Vodochody, Ruzyně a Mnichovo Hradiště.

Zabezpečení činnosti sovětských útvarů na čs. letištích měly do doby, než se z území SSSR přisunou jejich vlastní zabezpečovací útvary, zajistit tzv. „S“ roty ČSLA. Tyto speciální zabezpečovací útvary byly vybavené výhradně sovětskou technikou a v roce 1986 byly například dislokovány v posádkách Čáslav, Hradec Králové, Kbely, Klecany, Náměšť nad Oslavou, Pardubice, Přerov a Žatec.

Výzbroj a možnosti letectva CGV

Standardní výzbrojí stíhacích útvarů CGV v první polovině 70. let byly letouny MiG-21PF/PFM, doplněné cvičně bojovými stroji MiG-21U a US. V případě letounů MiG-21 se jednalo o verze frontového stíhače, zavedené u 114. iap a 192. iap. Byly používány především k zabezpečení úkolů PVO a k vybojování vzdušné převahy nad případným bojištěm. Velmi solidní obratnost a výkony těchto strojů značně snižovala nedostatečná výzbroj. Při zavěšení podtrupové PTB na 490 litrů paliva mohla být pod křídelní závěsníky zavěšena pouze dvojice řízených střel R-3S nebo RS-2U, což bylo žalostné málo. Rovněž použití proti pozemním cílům bylo značně omezené. Naopak mezi výhody patřily nenáročná údržba a možnost operovat ze záložních letišť nebo zpevněných travnatých ploch.

K průzkumným účelům se v sestavě letectva CGV od počátku používaly na svou dobu moderní letouny MiG-21R s průzkumnými kontejnery, zavedené do výzbroje u 100. orae. Pod trup letounu MiG-21R bylo možné zavěsit kontejner v provedení D, N, R a T. Kontejnery typu R byly určeny k radioelektronickému průzkumu a obsahovaly aparatury SRS-6, SRS-7M, ROMB-4A a 4B společně s fotopřístrojem A-39. Pro snímkování ve dne byl určen kontejner označovaný jako D, který obsahoval jeden kus fotoaparátu AŠ AFA-5M a šest kusů fotopřístrojů A-39. Noční fotopřezkoumání byl prováděn pomocí kontejnerů typu N s fotopřístrojem UA-47 a celkem se 152 kusů zábleskových patron. Televizní záznam byl prováděn pomocí kontejnerů typu T s aparaturou „Barij-M“. Další variantou podvěsu byl kontejner aktivního rušení „Sireň“ nebo zařízení pro sběr vzorků vzduchu. V neposlední řadě bylo možné použít kontejner s aparaturou pro retranslaci audio-informací v pásmu UKV.

Transportní a dopravní úkoly zajišťovaly v 70. letech osvědčené transportní letouny An-8, Il-14 a An-24, který sloužil jako salónní letoun velitele CGV. Ke spojovacím úkolům se používal i jeden An-2. Z vrtulníků byly u CGV zpočátku používány pístové Mi-4, které jsou ovšem záhy nahrazeny modernějším typem Mi-8T.

Polovina 70. let přinesla přezbrojení obou stíhacích útvarů CGV na moderní techniku nové generace. 192. iap získal letouny generace dva plus v podobě letounů MiG-21bis, doplněné o dvoumístné MiG-21UM, zatímco 114. iap se přezbrojil na letouny třetí generace MiG-23M a dvoumístné cvičně-bojové MiG-23UB. Proč nebyly oba útvary vyzbrojeny stejnou

* Součástí tankových divízi CGV měly být 2 tp + 2 msp (původně 3 tp + 1 tp) a u motostřeleckých divízi se zvýšil počet msp na 4, reorganizací dosavadního tankového pluku na pluk motostřelecký.

technikou je otázkou. Jak letouny MiG-23M, tak i MiG-21bis pozvedly úroveň a možnosti stíhacího letectva CGV.

Letoun MiG-21bis byl nejmodernější variantou tohoto typu a byl vybaven motorem R-25-300, který umožňoval zapnutí časově omezeného zvláštního režimu tahu přidavného spalování. V tomto režimu se zvýšil výsledný tah motoru na hodnotu až 97kN po dobu tří minut. Stoupavost letounu dosáhla 225 m/s a mohl dosahovat maximálního přetížení do +8,5g. MiG-21bis měl některé elektronické systémy použité na strojích MiG-23 prvních výrobních sérií. Radiolokátor RP-22 s možností sledovat cíle na pozadí země a modernizovaná výzbroj jej stavěla do role případného protivníka daleko modernějších letounů třetí generace. Reálně se počítáno s jeho potenciálním nasazením i proti strojům F-16A/B. Na učebně ve výškové budově letiště Hradčany viselo několik nákrešů taktických manévrů při vzájemném střetu těchto rivalů. Zároveň došlo u letounů MiG-21bis ke snížení povětrnostních minim oproti starším verzím letounů MiG-21 na hodnoty 150m spodní základna oblačnosti a 1500m dohlednost. Součástí jeho výzbroje se staly rakety řady R-60M s velkou odolností proti násobkům přetížení v momentě jejich odpalu. Přípustná hodnota se pohybovala okolo +7g. Rakety navíc bylo možné použít na minimální vzdálenosti 200 až 300m od cíle letícího v rozmezí výšek od 30m do 20km. Část letounů MiG-21bis od 192. iap měla provedenu zástavbu radiotechnického systému blízké navigace RSBN-5S (2S).

Letoun MiG-23M byl v podstatě prvním sovětským frontovým stíhačem, který díky svému taktickému doletu mohl efektivně operovat nad územím nepřítel, na rozdíl od dřívějších „Jednadvacítek“, kterým jejich taktický dolet umožňoval vést efektivní bojovou činnost pouze nad frontovou linií případného bojiště. Radiolokační zaměřovač RP-23 společně s infrasnímačem TP-23 a výzbroj v podobě dvojice raket R-23 s možností nést na podtrupových závěsnících další 4 kusy raket R-60 znamenaly opět posun oproti starším „Jednadvacítkám“. Velkou inovací na letounech MiG-23M byl rovněž systém zobrazování údajů z radaru a infrasnímače. Veškeré informace, nutné ke zničení cíle, byly v přehledné formě promítány na zaměřovač ASP-23D. Rakety R-23 ve spojení s radarem umožňovaly nejen ničení cílů na střední vzdálenost, ale především možnost útočit z různých rekurzů. Radiolokační zaměřovač RP-23D-III (Safir-23M) také umožňoval částečné zachycení a ničení cílů na pozadí země. Zároveň patřil k zařízením, které si žádalo nejvíce servisních hodin k zajištění vlastní bezvadné funkce. Na palubě letounu se nacházela telemetrická aparatura Lazur, pomocí které se prováděl sběr, dekodování a zobrazení informací nutných pro navedení letounu do optimální pozice vůči vzdušnému cíli. K pohonu letounů MiG-23M sloužil motor R-29-300 s velice solidním tahem 122,50 kN na forsážním režimu.

Standardní výzbroj vrtulníkových útvarů na začátku 80. let představovaly spojovací vrtulníky Mi-2, velitelské Mi-8VKP, transportní Mi-8T a bitevní Mi-24D, vybavené naváděcím rádiovým systémem „Raduga-F“ pro řízení protitankové rakety 9M17P „Falanga“.

Až do poloviny 80. let disponovalo letectvo CGV omezenými prostředky k provádění efektivních a přesných útoků na pozemní cíle pomocí letounů MiG-23M a MiG-21bis. To se změnilo až 21. srpna 1984, kdy se na čs. území přemístily letouny MiG-27K a MiG-27 (izd. 23BM) od 236. apib. Letouny třetí generace MiG-23/27 zásadním způsobem mění taktické možnosti letectva Střední skupiny vojsk. „Sedmadvacítka“ mohla provádět letové akce za podstatně horších meteorologických podmínek, ve srovnání například s typovou řadou strojů MiG-21. Je udávána hodnota spodní hranice oblačnosti 80m nad zemí a dohlednost 800m. Letové akce na hranici těchto povětrnostních minim byly běžnou součástí výcviku u 236. apib.

MiG-27K, vybavený vyspělou elektronikou a moderním zaměřovacím-navigačním systémem PrNK-23K, byl určen k pronikání do hloubky nepřátelského území a k provádění přesných úderů proti pohyblivým a z odolnějším stacionárním cílům. Další možností byla schopnost provádět úderý „speciální“ municí, neboť MiG-27K byl i prostředkem jaderného napadení. Schopnosti vedení úderů proti pozemním cílům byly vskutku obrovské a efektivita tohoto letounu byla ve srovnání s letounem MiG-23BN až 4x větší! Zcela novou se stala možnost provádět úderý proti pozemním cílům pomocí naváděných raket Ch-25, Ch-27, Ch-29 a řízených pum KAB-500. Pilot navádění raket na cíl sledoval pomocí laserového, optoelektronického a televizního systému „Kajra“ s výstupem na obrazovku IT-23T, která se nacházela v horní části přístrojové desky vpravo. Zůstala zachována možnost vedení úderů celou škálou klasických volně padajících bomb. Ve výzbroji MiG-27 se dále nacházel šestihlavňový rotační kanón GŠ-6-30A (9A621 neboli OA-18A) ráže 30mm se zásobou 265 nábojů. Na křídelní závěsníky se dala zavěsit pouzdra s dvouhlavňovým kanónem ráže 23mm. Maximální nosnost podvěšů dosáhla 4000kg. Irkutský výrobní závod vyprodukoval do konce sériové výroby v roce 1982 197 kusů „Izdělie 32-26“ – tedy letounů MiG-27K. Mezi moderní aparatury na palubě letounu patřil rádiový systém blízké navigace (RSBN) „Koral-1“, systém dálkové navigace RSDN, radio-

kompas ARK-19. Poměrně vysokou schopnost vedení REB umožňovala zástavba aparatur SPS-141 a 142. Do letounů MiG-27K byl montován motor R-29B-300, zatímco do dvoumístných MiG-23UB motor řady R-27.

Rovněž průzkumné letectvo nezůstává v ničem pozadu a v první polovině 80. let nahrazuje pomalu zastarávající MiGy-21R za moderní taktické průzkumné letouny Su-17M3R. Tyto stroje umožňují provádět letecký taktický průzkum ve dne i v noci mnohem efektivněji, než „Jednadvacítky“. Kontejnery komplexního průzkumu, umístěné pod trupem strojů, umožňovaly provádět sběr informací pomocí leteckých fotoaparátů, kamer, infračervených snímačů a snímačů zaznamenávajících radiolokační provoz – včetně záznamu souřadnic vysílajícího radiolokátoru protivníka. Tak se dalo vyhodnotit umístění jeho důležitých spojovacích uzlů a činnost prostředků REB. Kontejner KKR-1/T nesl denní fotoaparáty A-39, PA-1 a také fotopřístroje AFA UA-47 pro noční snímkování společně se sadou osvětlovacích patron FP-100, umístěných v kazetách KRF-38. Kromě toho byla používána radioprůzkumná aparatura SRS-13 „Tangaž“. V kontejnerech KKR-1/2 byl kromě modulu s fotoaparáty zabudován modul tepelného průzkumu „Žima“ a televizní stanice 429-T „Čibis“, která zajišťovala přenos informací z paluby letounu na zem v reálném čase. V sestavě kontejneru KKR-2A byla zabudována dvojice fotopřístrojů AFA-39 a AP-402, doplněná o aparaturu televizního průzkumu. Kontejnery KKR-2T byly ještě navíc vybaveny stanicí radioprůzkumu SRS-13 „Tangaž“. Nedílnou součástí letounů Su-17M3R byl rovněž kontejner SPS-141 (142,143) MVG „Gvozдика“ pro vedení REB. Letouny Su-17M3R byly schopné účinně působit i proti pozemním cílům. Jejich zaměřovací a navigační komplex umožňoval provádět úderý v automatickém režimu, což s ohledem na evropské válčiště s častým výskytem mlh bylo velmi důležité. Stroje navíc mohly efektivně ničit radiolokační zařízení protivníka pomocí protiradiolokačních raket řady Ch-25 a Ch-27.

Dopravní letectvo získává v 80. letech modernější a efektivnější techniku. Zastaralé An-8 a Il-14 byly nahrazeny letouny An-26 a An-12BP, které jsou „tažnými koňmi“ transportního letectva CGV po celá 80. léta. Pro přepravu vysokých funkcionářů Střední skupiny vojsk je určen letoun Tu-134A a dvojice vrtulníků Mi-8S v provedení salón.

Rozšiřuje se a modernizuje i vojenské letectvo CGV. Na konci 80. let disponuje celkem 173 bojovými vrtulníky a převyšuje tak vojenská letectva obdobných skupin sovětských vojsk v Polsku a Maďarsku. Vysoký počet vrtulníků na území ČSSR byl dán především dislokací 5 vševojskových divizí CGV na čs. území. V neposlední řadě měl svůj vliv i počet tanků a obrněné techniky na straně potencionálního protivníka. Výzbroj vrtulníkových útvarů Střední skupiny tvořilo na konci 80. let několik modifikací vrtulníků typu Mi-8T/MT/PPA, Mi-9, Mi-6VKP/VzPU a Mi-24V/P plus Mi-24RCh/K. Například počet bitevních vrtulníků Mi-24 u vojenského letectva CGV byl vyšší než počet stejného typu v celém československém letectvu!

Bitevní vrtulníky Mi-24V/P, které přicházely do výzbroje vojenského letectva CGV v letech 1981/85, jsou dostatečně známy, a proto se zaměříme pouze na specializované verze vrtulníků, používané Střední skupinou vojsk. Varianta Mi-8PP (Postanovčik Pomech) byla určena především k aktivnímu rušení radiotechnických prostředků případného protivníka, k čemuž sloužila palubní aparatura „Polje“. Podle rozměrných antén na trupu vrtulníku byla tato verze snadno rozpoznatelná. Vrtulníky Mi-8PP se u Střední skupiny vojsk objevily přibližně ve druhé polovině 70. let. Specializované verze Mi-6, zařazené do výzbroje CGV přibližně ve stejné době, se používaly ke zcela odlišným úkolům. Mi-6VKP (Vozdušnyj Komandnyj Punkt) byl určen k bojovému řízení vojsk vševojskové nebo letecké armády. V nákladní kabině vrtulníku byl umístěn spojovací uzel a salon pro důstojníky štábu. Mi-6VKP ovšem plnil svoji úlohu pouze a jen po přistání a rozvinutí vybavení na zemi. Naopak verze Mi-6VzPU (Vozdušnyj Punkt Upravlenija) mohla stejné úkoly vykonávat během letu, tedy bez nutnosti přistát. Ve výzbroji letectva CGV byl ještě používán vrtulník Mi-9. Nákladní kabina Mi-9 byla rozdělena do tří úseků. V prvním se nacházel prostor palubního informačního systému „Plazma-1“ s pracovištěm operátora šifrovací aparatury, operátora radiostanice a velitele informační centrály, který obsluhoval zařízení AK-21, řídicí provoz na čtyřech radiokanálech. Ve druhém úseku bylo pracoviště tří důstojníků operační skupiny. Jejich prostor byl vybaven pracovním stolem, informačním tablem, pracovní mapou, telefonním zařízením AK-11 a třemi magnetofony MS-61, registrujícími rádiovou korespondenci. V posledním třetím úseku se nacházel prostor uložení bloků radiostanic R-405, R-111, R-832 a zařízení T-817, určenému k vytváření radioelektronického rušení.

Specializovaná verze Mi-24RCh, zařazovaná do výzbroje letectva CGV v roce 1986, byla určena k provádění radiačního a chemického průzkumu. Nenesla komplex výzbroje protitankových řízených střel včetně optiky a antény pod přídi. Na koncích křídel byla namontována zařízení pro odběr vzorků horních vrstev půdy. Výzbroj v podobě rotačního kulometu v přídi

zůstala zachována stejně tak jako možnost používat podvěšenou neřízenou raketovou výzbroj a volně padající bomby. Na pravých vstupních dveřích do nákladového prostoru bylo jedno větší vypouklé okno. Na levém křídle lze zavěsit speciální kontejner s vybavením odpovídajícím prováděnému druhu průzkumné činnosti. Na koncovém oblouku levého křídla není instalován fotokulomet. V nákladové kabině byly umístěny bloky speciálního vybavení, dvě sedadla obsluhy a v úrovni vstupních dveří více vpravo se nacházel pracovní pult. Kabina byla plně klimatizována. Veškeré získané údaje bylo možné přenášet v reálném čase do řídicího centra.

Další specializovanou variantou byl vrtulník Mi-24K (Korektirovščik), určený k vedení průzkumu, korekci palby dělostřelectva pozemních vojsk a k provádění fotografického pozorování. Stroje Mi-24K, které přicházely do výzbroje letectva CGV v letech 1986-88, nebyly vybaveny systémem pro používání řízených protitankových střel. V pravé části přídě, namísto klasické „Radugy“, byla nově umístěna kamera optického pozorovacího přístroje „Iris“, ovládaná operátorem z přední pilotní kabiny. V nákladové kabině byl instalován systém průzkumu a korekce „Ruta“, skládající se z pozorovacího přístroje, palubního počítače „Orbita-20-9K“ a fotoaparátu AFA-87PV nebo AFA-110-280 s objektivem 1300mm. Snímkování bylo prováděno otvorem v pravém boku nákladové kabiny. Získané informace bylo možno předávat přímo k útvarům pozemních vojsk pomocí radiostanice R-828. U některých Mi-24K byl místo fotoaparátu AFA montován laserový dálkoměr-značkováč cílů, který umožňoval navádění leteckých a pozemních řízených střel. Sedáčky obsluhy speciálního vybavení byly u obou speciálních verzí Mi-24 vybaveny padáky.

Na konci osmdesátých let bylo zahájeno poslední přezbrojení v rámci letectva CGV a to na stroje MiG-29, které přicházely do výzbroje 114. iap. Pluk stále užíval jako nosný typ letouny MiG-23M s cvičnými MiG-23UB. Nové „Devětatdvacítky“ byly zastoupeny verzí izdelje 9-13 v počtu 7 kusů a třemi „spárkami“ MiG-29UB izdelje 9-51. Tímto počínajícím přechodem na letouny čtvrté generace se začala opět měnit možnost jeho operačního použití. 114. iap se dočkal přezbrojení na letouny MiG-29 poměrně pozdě – v porovnání se sovětskými útvary rozmístěnými v tehdejší NDR a Maďarsku. Za to se však létající personál začal přeskolovat rovnou na vylepšenou verzi 9-13, u které se podařilo vyřešit většinu nedostatků základní varianty 9-12, jako byl například malý dolet. Nicméně možnosti boje proti pozemním cílům byly stále značně omezené a to i v porovnání s letouny třetí generace MiG-27, neboť ani verze 9-13 nebyla nosičem řízených protizemních či protiradiolokačních raket řady Ch-25, Ch-27 a Ch-29.

MiG-29 byl předurčen především k plnění úkolů stíhacího letectva. Dvojice výkonných motorů RD-33, aerodynamická koncepce v kombinaci se zbraňovým systémem nové třídy jej předurčovala k vedení efektivního vzdušného boje, o kterém se do té doby pilotům MiG-21bis a MiG-23M mohlo jen zdát. Jak už bylo naznačeno výše, došlo u verze 9-13 ke zvětšení objemu palivové nádrže č.1 o 240 litrů. Kromě přídavné podtrupové palivové nádrže na 1500 litrů bylo možné na dva vnitřní křídelní pylony zavěsit po jednom PTB na 1150 litrů. Při plné „zaprávce“ s trojicí PTB byl možný přelet letounu na vzdálenost až 2900 km. Podtrupová přídavná nádrž, umístěná mezi motory, byla konstruována tak, aby co nejméně ovlivňovala aerodynamické vlastnosti letounu a v případě potřeby ji bylo možné odhodit. Podkřídelní odhoditelné palivové nádrže omezovaly maximální rychlost letounu na 850 km/h. Verze 9-13 byla vybavena v nástavbě za kabinou aparaturou „Gardenija“, určenou k vedení REB a její antény byly umístěny v koncovém oblouku křídla a v zadní části trupu.

Protože na letišti v Milovicích byla držena ostrá hotovost, počítalo se s letouny MiG-29 izdelje 9-13 i v systému PVO tehdejší ČSSR. V letounech byl napevno zabudován jednohlavňový kanón 9A-4 071K (GŠ-30 1) ráže 30mm s kadencí 1500 až 1800 ran/min. Raketová výzbroj vzduch-vzduch se sestávala z kombinací raket R-27, R-73 a R-60. Především raketa R-73 ve spojení s přílbovým zaměřovačem NSC-29 (Ščel-3UM) představovala velice efektivní a účinný prostředek k ničení vzdušných cílů protivníka. Rakety středního dosahu řady R-27 bylo možno podvěsit v počtu dvou kusů jen na jednomístné verze MiG-29. Počítalo se s použitím R-27 proti celé škále vzdušných cílů za všech meteorologických podmínek, včetně raket s plochou dráhou letu, což mohl v té době být hlavní cíl letounů 114. iap. Raketa mohla ničit vzdušné cíle letící ve výškách od 20 m do 27 km a při jejich rychlosti letu do 3500 km/hod. Rakety řady R-73 bylo možné použít při blízkém vzdušném boji s vysoce manévrujícím vzdušným cílem ve výškách od 20 m do 20 km při jeho rychlosti do 2500 km/hod.

Tabulky dislokací - strany 47-48, 70, 71, 76 a 77

Prostředky jaderného napadení v letectvu CGV

Je samozřejmé, že i Střední skupina vojsk disponovala stejně tak jako ČSLA prostředky jaderného napadení. V případě pozemního vojska CGV to byly

ve druhé polovině 80. let starší raketové systémy 9K72 „Elbrus“ z výzbroje 185. raketové brigády v Turnově a moderní raketové systémy 9K79 „Točka“ krátkého dosahu ve výzbroji oddílů vojskových raket jednotlivých tankových a motostřeleckých divízi. Na území ČSSR byla dále od prosince 1983 do února 1988 dislokována 122. raketová brigáda operačně-taktických raket sovětského raketového vojska, která ovšem nespadala pod velení CGV. Její výzbroj představovaly raketové systémy středního dosahu 9K76 „Temp-S“ s doletem 500–1000 km.

Na území Československa byly na základě „Dohody mezi ČSSR a SSSR o opatřeních ke zvýšení bojové pohotovosti raketových vojsk ČSLA“ ze dne 15. prosince 1965 postaveny tři speciální objekty na skladování jaderné munice – jaderných hlavíc pro operačně-taktické rakety a taktické rakety. Objekty byly vybudované v letech 1967–69 a do roku 1970 je kompletně převzala Sovětská armáda. Konkrétně se jednalo zařízení s krycím označením Javor-50 v lokalitě Bílina-Červený Újezd (v/č pp. 01806), Javor-51 v lokalitě Míšov-Borovno (v/č pp. 80990) a Javor-52 u Belé pod Bezdězem (v/č pp. 85856). Sovětské velení tyto objekty označovalo pod krycím názvem jako 12. GUMO (hlavní úpravení ministerstva obrany), tedy hlavní velitelství ministerstva obrany. Měření radiace, provedené po odchodu sovětských vojsk, neprokázala skladování jaderné munice v těchto objektech.

Letectvo CGV mělo ve výzbroji jako hlavní prostředek jaderného úderu letouny MiG-27K z výzbroje 236. apib na Hradčanech. Jako „nosiče“ speciální munice byly určeny letouny 1. letky. O konkrétní podobě výcviku s použitím speciální munice na letounech 236. apib je možné pouze spekulovat. Speciální munice v podobě dvou jaderných bomb se u letounů MiG-27 zavěšovala na dva podtrupové závěsníky. Výcvik pilotů 236. apib na letounech MiG-27K zahrnoval celou škálu manévru a postupů, ze kterých lze usuzovat, že jejich nasazení se speciální municí by v případě válečného konfliktu bylo velice pravděpodobné. Při činnosti na polygonu Luninec v Bělorusku byly nacvičovány průniky PVO, odhozy bomb v různých režimech a výškách, odpalý řízených raket proti pozemním cílům včetně využití palubních systémů REB. Schopností provádět údery „speciální“ municí zřejmě disponovaly i některé letouny MiG-23M od 114. iap v Milovicích, kde bylo prováděno pouze teoretické školení létajícího personálu a to na učebnách štábu pluku a za podmínek vysokého utajení.

Na letišti v Milovicích, v lokalitě Na Vinici (jižně od VPD) se nacházel sklad letecké munice, který zabezpečovala 4306. RTB (Remontno-Těchničeskaja Baza – v/č pp. 22012). V 80. letech zde došlo k výstavbě dvou speciálních z odolnějších muničních objektů typu „Granit“. Tento sklad byl podle západních zpravodajských služeb určen k dočasnému skladování letecké jaderné munice.

Zkratky / vysvětlivky

ČSSR – Československá socialistická republika

NDR – Německá demokratická republika

PLR – Polská lidová republika

MLR – Maďarská lidová republika

BLR – Bulharská lidová republika

VS – Varšavská smlouva

ČSLA – Československá lidová armáda

SA (CA) – Sovětská armáda

NVA – Národní lidová armáda NDR

BLA – Bulharská lidová armáda

MLA – Maďarská lidová armáda

GŠ – generální štáb

MNO – ministerstvo národní obrany

Sovětská armáda

CGV (ЦГВ) – Střední skupina vojsk v Československu

GSVG (ГСВГ) – Skupina sovětských vojsk v Německu (název používán do r. 1989)

ZGV (ЗГВ) – Západní skupina vojsk v Německu (název používán od r. 1989)

SGV (СГВ) – Severní skupina vojsk v Polsku

JGV (ЮГВ) – Jižní skupina vojsk v Maďarsku

PrikVO (ПрикВО) – Příkarpatský vojenský okruh

PribVO (ПрибВО) – Pobaltský vojenský okruh

BVO (БВО) – Běloruský vojenský okruh

OdVO (ОдВО) – Oděský vojenský okruh

Letectvo

VVS (ВВС) – vzdušné síly

IA-PVO (ИА-ПВО) – stíhací letectvo PVO

DA (ДА) – dálkové letectvo

VTA (ВТА) – vojenské dopravní letectvo

AA (AA) – vojskové letectvo
 VA (BA) – letecká armáda
 BAD (БАД) – bombardovací letecká divize
 бар (бап) – bombardovací letecký pluk
 gvtбар (гв.тбап) – gardový letecký pluk těžkých bombardérů
 GvADIB (Гв.АДИБ) – gardová stíhací-bombardovací letecká divize
 GvIBAD (Гв.ИБАД) – gardová stíhací-bombardovací letecká divize (název používán do r. 1976)
 gvarib (гв.апиб) – gardový stíhací-bombardovací letecký pluk
 gvibar (гв.ибар) – gardový stíhací-bombardovací letecký pluk (název používán do r. 1976)
 GvIAD (Гв.ИАД) – gardová stíhací letecká divize
 gviar (гв.иар) – gardový stíhací letecký pluk
 IAD (ИАД) – stíhací letecká divize
 iar (иар) – stíhací letecký pluk
 iar PVO (иар ПВО) – stíhací letecký pluk PVO
 ADIB (АДИБ) – stíhací-bombardovací letecká divize
 IBAD (ИБАД) – stíhací-bombardovací letecká divize (název používán do r. 1976)
 apib (апиб) – stíhací-bombardovací letecký pluk
 ibar (ибар) – stíhací-bombardovací letecký pluk (název používán do r. 1976)
 ogrар (ограп) – samostatný gardový průzkumný letecký pluk
 orар (орап) – samostatný průzkumný letecký pluk
 oraе (ораэ) – samostatná průzkumná letka
 ošар (ошап) – samostatný bitevní letecký pluk
 SAD (САД) – smíšená letecká divize
 osар (осар) – samostatný smíšený letecký pluk
 osae (осаэ) – samostatná smíšená letka
 VTAD (ВТАД) – dopravní letecká divize VTA
 vтар (втап) – dopravní letecký pluk VTA
 ovo (ово) – samostatný vrtulníkový odřad
 ove (овэ) – samostatná vrtulníková letka
 ove REB (овэ РЭБ) – samostatná vrtulníková letka pro radioelektronický boj
 gvovp (гв.овп) – samostatný gardový vrtulníkový pluk
 ovp (овп) – samostatný vrtulníkový pluk
 obaz (обаз) – samostatný letecký roj vlečných terčů
 KP (КП) – velitelské stanoviště
 ZKP (ЗКП) – záložní velitelské stanoviště
 KDP (КДП) – řídicí věž
 TEČ (ТЕЧ) – technicko-provozní útvar
 IAS (ИАС) – inženýrská letecká služba
 ARZ (АРЗ) – letecký opravárenský závod
 obato (обато) – samostatný prapor letištního-technického zabezpečení
 orato (орато) – samostatná rota letištního-technického zabezpečení
 obs i RTO (обс и РТО) – samostatný prapor spojení a radiotechnického zabezpečení
 ors i RTO (орс и РТО) – samostatná rota spojení a radiotechnického zabezpečení
 v/č pp. (в/ч пп.) – vojenský útvar – poštovní
 Pozemní vojsko
 OA (OA) – vševojsková armáda
 GvTA (Гв.ТА) – gardová tanková armáda
 GvTD (Гв.ТД) – gardová tanková divize
 GvOA (Гв.ОА) – gardová vševojsková armáda
 AK (AK) – armádní sbor
 TD (ТД) – tanková divize
 GvMSD (Гв.МСД) – gardová motostřelecká divize
 MSD (МСД) – motostřelecká divize
 gvtr (гв.тп) – gardový tankový pluk
 tp (тп) – tankový pluk
 gvmsp (гв.мсп) – gardový motostřelecký pluk
 msp (мсп) – motostřelecký pluk
 VDV (ВДВ) – výsadkové vojsko
 GvVDD (Гв.ВДД) – gardová výsadková divize
 gvdp (гв.пдп) – gardový výsadkový pluk
 zrp (зрп) – protiletadlový raketový pluk

Letectvo
 LA – letecká armáda
 aPVOS – armáda PVOS
 sPVOS – sbor PVOS
 slд – stíhací letecká divize
 sbold – stíhací bombardovací letecká divize
 ltd – letecká technická divize
 slp – stíhací letecký pluk
 sbolp – stíhací bombardovací letecký pluk
 pzlp – průzkumný letecký pluk
 lšp – letecký školní pluk
 dpzlp – dělostřelecký průzkumný letecký pluk
 spojlp – spojovací letecký pluk
 dvlp – dopravní výsadkový letecký pluk
 vrp – vrtulníkový pluk
 vrlt – vrtulníková letka
 lpr – letištní prapor
 prRTZ – prapor radiotechnického zabezpečení
 spojп – spojovací pluk
 PRTLO – protiradiotechnický letecký oddíl
 FLS – Fotoletecká skupina
 VFS – Vyhodnocovací fotografické středisko
 VSL – Výcvikové středisko letectva
 TO – technické opravy
 LVO – letecké vojskové opravy
 TOP – technické opravy pluku
 PO – provozní oddělení
 Pozemní vojsko
 td – tanková divize
 tp – tankový pluk
 msd – motostřelecká divize
 msp – motostřelecký pluk
 plrb – protiletadlová raketová brigáda
 plb – protiletadlová brigáda
 plrp – protiletadlový raketový pluk
 plo – protiletadlový oddíl
 dp – dělostřelecký pluk

Československá lidová armáda
 ZVO – Západní vojenský okruh
 SVO – Střední vojenský okruh
 VVO – Východní vojenský okruh
 VÚ – vojenský útvar
 VS – velitelské stanoviště

