Historie z lotniska Jedlina cz:6

9 marca 1945 roku. Pierwsze samoloty.

Zima nadal nie odpuszcza, jest parę stopni poniżej zera. Z nisko zalegających chmur delikatnie sypie śnieg pogarszając i tak niezbyt dobrą widoczność. Z oddali, choć warunki nie są sprzyjające do odbywania jakichkolwiek lotów, słychać jednostajny pomruk silników samolotowych. Jeden za drugim, powoli, w dużych odstępach pojawiają się samoloty szturmowe Ił-2 w liczbie 29 sztuk. Nadlatują ze wschodu z okolic Krakowa, lecąc na niskim pułapie, w stronę frontu na linii Pawłowice-Strumień. Dziś jednak zadanie jest proste i bezpieczne z pozoru.

Cały 565. pułk ma zostać przebazowany z Krakowa na lotnisko polowe w Jedlino, 12 km na zachód od Oświęcimia. Jeden za drugim samoloty obniżają lot i podchodzą do lądowania na „nowym” lotnisku, które zostało zbudowane specjalne dla zmniejszania odległości przelotu i częstszych ataków na przeciwnika odległego o parędziesiąt kilometrów. Dobrze widzimy jak przy lądowaniu samolot Ił-2 podporucznika Worobewa\* przy próbie przyziemienia traci cały ogon. Udaje mu się jednak opanować i wyhamować maszynę. To jednak nie koniec dziwnych zdarzeń.

Następne aeroplany podchodzą do lądowania. Podporucznik Sas\*\* swoją maszyną taranuje na pasie samolot porucznika Gazukina\*\*\*. W rezultacie tego zdarzenia w pierwszej z maszyn jest złamane całe skrzydło. W drugiej, porucznika Gazukina, wygięło się śmigło oraz zniszczeniu uległa gondola podwozia, czyli miejsce mocowania koła. Jak możemy się domyślić, obie maszyny prędko nie wzbiją się w powietrze, jeśli w ogóle naprawa będzie możliwa. Sami piloci wyszli bez szwanku. To czego nie ujęto w bojowych raportach z tego felernego dnia, to na pewno morza przekleństw w językach turkmeńskim, białoruskim i rosyjskim.

Jaka mogła być przyczyna tych zdarzeń? Zdecydowanie słaba widoczność, która nie przekraczała 1 km przy opadach śniegu, czyli pilot, który już lądował, nie widział końca pasa lotniska. W dniu 9 marca 1945 roku zaczęto używać lotnisko Jedlina. W tym dniu przebazowano 29 samolotów Ił-2, jeden szkoleniowy Ił-2 oraz dwie sztuki Po-2 (samoloty łącznikowe).

\*Worobew Lew Nikitowicz (Воробьев Лев Никитович) numer samolotu:302957

Urodzony w 1921 w Turkmenistanie. Brał udział w lotach bojowych na samolotach Ił-2 od lipca 1944 roku. Do 9 marca wykonał ich co najmniej 50. Odznaczony m.in. Orderem Czerwonej Gwiazdy, Orderem Czerwonego Sztandaru, Orderem Wojny Ojczyźnianej I klasy. Wojnę przeżył, zmarł w 2002 roku.

\*\*Sas Aleksiej Swiridowicz (СаС Алексей Свиридович) numer samolotu 11122. Urodzony pod Mińskiem na Białorusi w 1922 roku. Powołany do armii w marcu 1944 roku. Do stycznia 1945 roku miał już na koncie 37 lotów bojowych. Odznaczony m.in. Orderem Czerwonej Gwiazdy, Orderem Czerwonego Sztandaru, Orderem Wojny Ojczyźnianej I klasy. Wojnę przeżył, zmarł w 1995 roku.

\*\*\* Gazukin Nikołaj Iwanowicz   (Газукин Николай Иванович) pilotował samolot o numerze: 305033. Urodzony pod Orłowem w Rosji w 1922. Powołany w lipcu 1943. W chwili „zdarzenia” na lotnisku był dowódcą rozpoznania 565 pułku. Bardzo doświadczony, blisko 123 loty bojowe na samolocie Po-2 kukuruźnik oraz ponad 50 na Ił-2. Wielokrotnie odznaczony tak jak już dziś opisywani piloci. Wojnę przeżył.

Bibliografia. Журнал боевых действий 224 шад. 9 марта 1945 года. Życiorysy pilotów wraz ze zdjęciami ze strony память парода. Tłumaczenie własne z języka rosyjskiego.