

Havária lietadla Lisunov Li-2.

16. október 1944, vrch Flós , Veľká Poloma

Pred odletom

Situácia na Slovensku sa vo vojnových rokoch postupne vyvíjala smerom k odporu proti fašistickým silám. Silnelo partizánske hnutie a ilegálne odbojové skupiny. V horách operovali partizánske oddiely, ktorých počet a členská základňa narastali. S pribúdajúcim množstvom partizánskych skupín rástla potreba materiálneho, technického a vojenského zabezpečenia týchto jednotiek. V roku 1944, keď 29. augusta vypuklo SNP, bolo nutné riešiť zásobovaciu situáciu vo väčšom rozsahu. Túto potrebu bolo treba riešiť urgentne, nakoľko situácia na povstaleckom území si vyžadovala posily. Rozkaz k leteckému presunu na Slovensko dostala 2. Československá samostatná paradesantná brigáda v ZSSR. Cieľom letu bolo letisko Tri Duby. Paradesantná brigáda ako elitná a bojom zocelená jednotka mala za úlohu vojensky podporiť povstanie.

Z histórie 2. Čs. Paradesantnej brigády

Druhá československá samostatná Paradesantná brigáda bola výraznou silou, ktorá ovplyvnila sled udalostí počas 2. svetovej vojny a počas SNP. Jej postavenie medzi vojenskými jednotkami 1. čs. armády, SNP a odbojovým hnutím je osobitité, hodné úcty a uznania. Dodnes je to vojenská jednotka, ktorá drží svetový rekord v dĺžke aktívnej bojovej činnosti v tyle nepriateľa.

Paradesantná brigáda pozostávala z viac ako 70 % bývalých vojakov slovenskej armády, ktorí v roku 1943 prešli na stranu Červenej armády v oblasti Melitopoľa a Kachovky. Následne sa dobrovoľne prihlásili do československých jednotiek v zahraničnej armáde. V decembri 1943 vzniklo za podpory týchto dobrovoľníkov „Prevolanie k slovenskému národu a k slovenskej armáde“. Bol to významný vlastenecký manifest, ktorý povzbudzoval vlastenecky orientovaných Čechov a Slovákov k oslobodzovaciemu boju. Bol za znovuvytvorenie spoločnej vlasti oboch bratských národov v jednom štáte, čiže štátu Čechov a Slovákov - Československa.

Sústredenie vojakov a vytvorenie 2. Československej Paradesantnej brigády v ZSSR prebiehalo v meste Jefremov, ktoré bolo vzdialené 300 km od Moskvy. Prichádzali sem vojaci zo zajateckých táborov (napríklad z Usmane), tiež doplnky vojakov z partizánskych jednotiek na Ukrajine a v Bielorusku. Následne v početnom stave doplnili brigádu volynskí česi, oslobodení sovietskou armádou na Ukrajine.

Plánované využitie jednotky parabrigády bolo nasadenie v tyle nepriateľa – špecificky na území Slovenska. Tomu bol prispôsobený charakter výcviku a vybavenie brigády. Vo svojej dobe to bola najmodernejšia jednotka, ktorá bola zároveň najmodernejším druhom vojska – paradesantná brigáda bola elitnou výsadkovou jednotkou. Veliteľom brigády bol menovaný pplk. Vladimír Přikryl a jeho zástupcom sa stal pplk. Viliam Lichner.

Brigáda si pre svoje špecifické určenie vyžadovala aj špeciálnu a náročnú prípravu. V týždňoch od januára do apríla prebiehal náročný výsadkárske bojový výcvik. Terénne cvičenia a zoskoky z balóna a neskôr z lietadiel upevňovali bojového ducha jednotky a zocelovali fyzickú pripravenosť vojakov. Vekový priemer mužstva bol v tej dobe 22 rokov. Výzbroj jednotky pozostávala zo sovietskych zbraní a výstroj bola tiež dodaná zo sovietskych zásob. Slávnostná prísaha a odovzdanie bojovej zástavy prebehli po náročnom cvičení, kde brigáda splnila všetky svoje úlohy výborne a to napriek zlému počasiu, snehu a mínusovým teplotám. Brigáda výsledkami

cvičenia potvrdila, že je pripravená na boj s nepriateľom a dosiahla tak charakter paradesantného vojenského zväzku.

V čase od 30.4.1944 do 17.5.1944 sa brigáda presunula bližšie k frontovej línii. Vlakovým transportom dorazila do poľského mesta Proskurov. V tomto meste pokračovalo sústredenie brigády a zároveň tu prebiehala ďalšia etapa výcviku. Vojaci si zdokonaľovali prácu v skupinách, orientáciu v teréne, cvičila sa defenzívna a ofenzívna bojová činnosť. Dôraz bol kladený na súčinnosť jednotiek medzi sebou pri bojovom nasadení, ovládanie ukoristenej výzbroje a vojenskej techniky. V Proskurove zastihla paradesantnú brigádu dňa 29. augusta 1944 informácia o vypuknutí SNP. Vojaci a dôstojníci sa začali dožadovať svojho nasadenia na pomoc povstaniu. Na túto chvíľu čakali celý čas a venovali všetko úsilie k tomu, aby boli čo najlepšie pripravení na tento deň. Až 4. septembra 1944 prišiel dlho očakávaný rozkaz k presunu na front. V tom čase mala parabrigáda spolu 110 dôstojníkov, 93 rotmajstrov, 1 047 poddôstojníkov a 1683 vojakov, čo bolo spolu 2 933 osôb pripravených k nasadeniu do boja.

Vývoj situácie na duklianskom bojisku, ktorý nebol priaznivý pre oslobodzujúce jednotky zapríčinil, že brigáda bola nasadená najprv do bojov v Karpatoch. Bolo potrebné zmeniť pomer síl a obnoviť aktivitu na úsekoch bojov. Najbližšie dni ukázali, že parabrigáda zohrala významnú úlohu pri prenesení hlavného úderu z centra na ľavé krídlo sovietskej armády. Vďaka parabrigáde sa podarilo pútať veľké sily nepriateľa na duklianskom fronte a tie nemohli byť použité na potlačenie SNP. Boje na Dukle boli ťažké a namáhavé. Vplyv terénu, počasia a nasadenie nepriateľa si vyžiadali svoju daň. Počas týchto bojov padlo v brigáde 143 osôb, ranených bolo 437 osôb a nezvestných bolo 47. Na ich počesť postavili v poľskej obci Nowosielce pamätník, ktorý pripomína ťažké boje v tomto úseku a zároveň slúži na uctenie si pamiatky na týchto hrdinov, ktorí padli v boji proti fašizmu.

Na pamätníku je napísané aj meno nášho rodáka, pána Juraja Hatvaníka, ktorý padol dňa 13.9.1944 v poľskej obci Nowosielce. Juraj Hatvaník, narodený 29.1.1922 Malá Poloma, kmeňové číslo 6588. Hodnosť vojak, príslušník 1. Paradesantného práporu, 4. guľometná rota. V rámci výcviku mal za sebou 7 zoskokov padákom.

Počas bojov v Karpatoch brigáda preukázala svoju plnú pripravenosť na boj s nepriateľom a po splnení všetkých úloh bolo rozhodnuté o jej leteckom presune na Slovensko. Brigáda bola presunutá do oblasti Krosna, kde prebehlo doplnenie výzbroje a výstroje, reorganizácia brigády, vyznamenanie členov parabrigády za boje v Karpatoch a samotná príprava na odlet na Slovensko.

Pre náročnú prepravu veľkého počtu osôb, vojenského materiálu do tylu nepriateľa boli sovietskym velením vybraté divízie 5. Orelského zboru. Jednalo sa o 53. Stalingradskú leteckú divíziu diaľkového doletu a o 54. Orelskú leteckú divíziu diaľkového doletu. Divízie pozostávali z leteckých plukov, ktoré plnili tieto náročné úlohy. Od 4.9.1944 do 24.9.1944 bolo uskutočnených 1 199 vzletov, počas ktorých bolo na Slovensko dopravených vyše 2 000 výsadbárov parabrigády a 639 ton vojenského materiálu. Jednotky brigády prichádzali na Slovensko v októbri, kedy už bola situácia na bojisku SNP veľmi zložitá, na mnohých miestach až kritická. Neraz museli jednotky ihneď po vystúpení z lietadla odísť priamo na bojovú líniu a zasiahnuť do bojov s nepriateľom.

2. prápor parabrigády bol nasadený do bojov a protiútokom oslobodil Hronskú Dúbravu a Jalnú. Roty 1. práporu prinútili na ústup silné nepriateľské jednotky s tankami v smere Kozelník – Banská Štiavnica. Po stabilizácii na týchto úsekoch fronty boli jednotky brigády nasadené na obranu Zvolena z juhu a útočným bojom tak zabránili prielomu nepriateľa. Od 23.10.1944 niesla parabrigáda celú ťarchu ústupových bojov v úseku Zvolen – Badín – Banská Bystrica a tiež v smere od Podbrezovej na Banskú Bystricu, smerom na Donovaly. Nasledoval organizovaný ústup parabrigády do hôr a prechod na partizánsky spôsob boja. Pokračovali hrdinské boje v horách za nepredstaviteľných podmienok. Sneh, zima, vietor a hlad si vyberali svoju daň. Presuny brigády po horách, svahoch a údoliach si vyžiadali obete a vojaci museli siahnúť na úplné dno svojich síl. Pochod cez Prašivú, Chabenec, Kozí chrbát a ostatné pohoria Nízkych Tatier preverili fyzickú a psychickú odolnosť vojakov.

Nepriateľ prenasledoval vojakov parabrigády a svojou útočnou činnosťou sa snažil zamedziť pobytu parabrigády v horách. Pomocou obyčajných ľudí v podhorských dedinkách sa podarilo parabrigádu stabilizovať a mohla tak vyvíjať svoje aktivity a diverznú činnosť v tyle nepriateľa. V tomto náročnom období boli nápomocní dobrí ľudia v dedinkách Horná a Dolná Lehota, Mýto pod Ďumbierom, ale aj ďalších nemenovaných podhorských obciach, ktorí pomáhali potravinami, ošatením, obuvou a informáciami o nepriateľovi. S menom paradesantnej brigády je spojený aj prepád v oblasti Krpáčovo, neďaleko dediny Dolná Lehota. Štáb a vojakov parabrigády tam prepádli nemecké jednotky. Po tomto prepade sa musela parabrigáda stiahnuť, znovu sformovať do skupín a svoju ďalšiu činnosť koordinovať v skupinách.

Po úspešných bojoch v tyle nepriateľa a spojení s jednotkami oslobodzujúcich armád koncom februára 1945 sa brigáda sústredila v meste Kežmarok. Prebehlo doplnenie stavu parabrigády, ošetrovanie ranených a výcvik nováčikov. Brigáda bola následne nasadená do bojov pri likvidácii zvyškov nepriateľských fašistických a vlasovských jednotiek v oblasti Nízkych Tatier a časti stredného Slovenska. Následne bola paradesantná brigáda poverená obsadením posádok na južnom Slovensku, ktoré boli oslobodené od horthyovského Maďarska.

Logistika a zabezpečenie leteckej pomoci

Bolo nutné naplánovať a logisticky zabezpečiť prepravu väčšieho množstva osôb, materiálu, zbraní a streliva do tylu nepriateľa. Pre túto náročnú úlohu vybral veliteľ sovietskeho diaľkového letectva maršal A.E. Golovanov príslušníkov 5. Orelského leteckého zboru diaľkového doletu, ktorému velil generálporučík I. V. Georgijev.

5. Orelský zbor tvorili dve divízie:

53. Stalingradská letecká divízia diaľkového doletu (veliteľ generálmajor V. I. Labudev)

54. Orelská letecká divízia diaľkového doletu (veliteľ generálmajor V. A. Ščelkin)

53. Stalingradská letecká divízia diaľkového doletu mala veliteľstvo dislokované vo Ľvove. Divízia pozostávala z jednotiek:

1. gardový Brianský letecký pluk diaľkového doletu (veliteľ g. pplk. V. P. Filin. Materské letisko vo Ľvove.

23. gardový Belgorodský letecký pluk diaľkového doletu (veliteľ g. pplk. G. A. Šamrajev). Letisko Čerjany, pri mestečku Gorodok Jagelowski, (26 km od Ľvova).

336. letecký pluk diaľkového doletu (veliteľ g. pplk. D. M. Ravič). Letisko Cunjuv.

54. Orelská letecká divízia diaľkového doletu mala veliteľstvo dislokované v meste Glijany (32 km východne od Ľvova, občas sa uvádza aj mesto Busk). Divízia pozostávala z jednotiek:

7. gardový Gatčinský letecký pluk diaľkového doletu (veliteľ g. pplk. B. G. Jezerský). Letisko Stroni Baby (42 km severovýchodne od Ľvova).

29. gardový Krasnoseľský letecký pluk diaľkového doletu (veliteľ g. pplk. N. G. Afonin). Letisko Kukovič (28 km juhovýchodne od Ľvova).

340. letecký pluk diaľkového doletu (veliteľ g. pplk. F. F. Stepanov). Letisko Kukovič (28 km juhovýchodne od Ľvova).

Obidve divízie boli vyzbrojené prevažne lietadlami Lisunov Li-2 a v tej dobe len šiestimi lietadlami Douglas C-47 „Dakota“.

Z uvedených plukov bolo vybraných celkovo 127 najskúsenejších posádok, z ktorých 107 mohlo plniť náročné úlohy pri letoch do tylu nepriateľa v zložitých meteorologických podmienkach. Posádky a lietadlá boli určené

na pristávanie na vzletovej pristávacej dráhe (VPD) letiska Tri Duby. Pri tvorbe letového plánu boli vzaté do úvahy letiská jednotlivých plukov, pomocné letiská, teréne prekážky a bol prevedený prieskum a logistické zabezpečenie celej leteckej prepravy – „leteckého mostu“.

Vypracovaný plán prepravy 2. Československej Paradesantnej brigády na Slovensko počítal s tým, že parabrigádu prepraví na Slovensko za štyri dni a to od 18. do 21. septembra 1944. Rozpis podľa dní uvažoval s nasadením 50 lietadiel Li-2 a 3 lietadiel C-47 počas prvej noci 18.9.1944. Na druhú noc 19.9.1944 bolo plánovaných 52 lietadiel Li-2 a 3 lietadlá C-47. Na 20.9.1944 bolo plánovaných 80 lietadiel Li-2 a 12 lietadiel C-47. Štvrtá noc 21.9.1944 uvažovala s 116 lietadlami Li-2 a 3 lietadlami C-47. To bol plán prepravy. Počasie a poveternostné podmienky však nedovoľovali držať sa plánu a tak preprava trvala dlhšie. Posledné lietadlá prepravovali vojakov na Slovensko ešte koncom októbra. Letecký most na pomoc SNP tak trval od 16. septembra do 24. októbra 1944, časový harmonogram do veľkej miery ovplyvnilo počasie a poveternostné podmienky.

Nás zaujíma činnosť 5. Orelského zboru a jeho divízií. Bolo absolvovaných minimálne 683 letov. Na Troch Duboch bolo vysadených minimálne 2 213 ľudí. Bolo prepravených 87 468 kg materiálu na pomoc povstaniu.

O náročnosti úlohy prepraviť na Slovensko veľký počet osôb a materiálu svedčí aj štatistika nehodovosti, zostrelův a havárií lietadiel. Celkovo ich bolo 17. Jednou z havárií lietadiel bola aj havária v pondelok, v noci zo 16. na 17. októbra 1944 na vrchu Flós pri Veľkej Polome (dnes Gemerskej Polome). V tú noc nedoleteli štyri lietadlá.

Lietadlo Lisunov Li-2 č.17, z druhej letky 336. leteckého pluku diaľkového doletu, 53. Stalingradskej leteckej divízie diaľkového doletu narazilo do vrchu Flós a havarovalo. Lietadlo pilotoval skúsený veliteľ lietadla P. J. Anušin. Nočný let, komplikovaný zlými poveternostnými podmienkami a takmer nemožnou orientáciou v teréne si vyžiadal svoju krutú daň. Dodnes sú na mieste havárie lietadla stopy po tomto nešťastí.

Záznamy o leteckej pomoci zo dňa 16. na 17. októbra 1944 hovoria o pripravených a naložených lietadlách v počte 71. Pre poveternostné podmienky úlohu splnilo 42 lietadiel. Bolo prevezených 156 ľudí a 44,5 tony materiálu. Na spätnom lete bolo prepravených 43 ľudí a 4,5 tony materiálu. V tú tragickú noc nedoleteli štyri lietadlá Lisunov Li-2, v ktorých zahynulo 18 sovietskych letcov a 12 príslušníkov Paradesantnej brigády.

Letecká pomoc pre SNP, organizovaná a realizovaná zo ZSSR bola neoceniteľným prínosom pre priebeh SNP a pre možnosť klásť odpor nepriateľským silám na území Slovenska. Svojou veľkosťou, rozsahom, počtom lietadiel a posádok nasadených do tejto bojovej úlohy, nemá ani z dnešného pohľadu obdoby.

Lietadlo Lisunov Li-2

Lisunov Li-2 , pôvodne označované ako PS-84, bolo sovietskou verziou amerického civilného dopravného lietadla Douglas DC-3, vyrábaného v licencií z roku 1937. Pomenovanie Dakota pre lietadlo Douglas DC-3 bolo zavedené britskou RAF. Vojenské verzie vo vojenskom letectve USA niesli rôzne označenia, napr. dopravná verzia C-47 Skytrain alebo výsadkový variant C-53 Skytrooper. Stroj bol upravený pre sovietske podmienky, bol do neho inštalovaný sovietsky motor Švecov M-62 a niektoré lietadlá boli aj vyzbrojené. Vstupné dvere pre cestujúcich sa presunuli na druhú (pravú) stranu trupu a dvere nákladového priestoru boli posunuté takmer až nad krídlo. V takto uvoľnenom priestore zadnej časti trupu boli vo vojenskej verzii po oboch stranách trupu inštalované guľomety. Novinkou bola aj strelecká veža v hornej časti trupu.

Vo vojenských verziách Li-2 boli v uvoľnenej zadnej časti trupu lietadla umiestnené po oboch stranách guľomety a pri niektorých sa v hornej časti trupu umiestňovali guľometné kupoly. Viacúčelové lietadlá Li-2 niesli aj výzbroj,

ktorá bola tvorená tromi guľometmi ŠKAS 7,62 mm konštruktérov B. G. Špalného a I. A. Komarického, leteckým guľometom 12,7 mm UBK-Berezinov. Lietadlá poháňali dva motory Ševcov AŠ-62 s výkonom 735 kW. Počas druhej svetovej vojny lietali Li-2 aj nad územím Československa. Po vypuknutí SNP sa lietadlá tohto typu využívali v rámci tzv. „leteckého mosta“ pri preprave osôb a materiálu na pomoc povstaniu. Lietadlami Li-2 sa prepravila na pomoc SNP z poľského územia aj 2. Čs. Paradesantná brigáda v ZSSR. Okrem prevozu ranených z územia ovládaného povstalcami prepravovali vojenský materiál a zásoby.

16. október 1944. Poľsko, pomocné letisko Jasionka

V pondelok, 16. októbra 1944 bolo počasie na letisku neďaleko Rzeszowa zlé. Silný dážď a vietor robili podmienky pre odlet komplikovanými. Lietadlo Lisunov Li-2, pripravené na odlet, nieslo číslo 17. Jeho stav si pred odletom kontroloval veliteľ lietadla a hlavný pilot Pavel Evsejevič Anušin. Tento ambiciózny, sebavedomý a skúsený pilot mal už za sebou 25 letov. Spolu s posádkou a lietadlom patrili k druhej letke 336. APDD leteckého pluku diaľkového doletu, 53. Stalingradskej leteckej divízie diaľkového doletu. Sovietsku časť posádky lietadla (pilotov a pomocný personál) tvorilo šesť osôb.

- veliteľ lietadla: lejteňant (poručík) Pavel Evsejevič Anušin
- druhý pilot: mladší lejteňant (podporučík) Nikolaj Jakovlevič Potapskij
- palubný mechanik: technik lejteňant (poručík) Sergej Anatoljevič Afanasjev
- letový navigátor: mladší lejteňant (podporučík) Valentin Chisanfovič Ignatjev
- vzdušný strelec: mladší seržant (desiatnik) Nikolaj Andrejevič Davidko
- radista – vzdušný strelec: seržant (čatár) Alexander Michajlovič Obuchov

Pasažierov lietadla, vojakov určených k preprave na Slovensko tvorili príslušníci štábnej a pomocnej roty 2. Československej Paradesantnej brigády v ZSSR. V lietadle s cieľom letu Tri Duby sa nachádzalo 15 osôb. Nakoniec leteli v dolevedenom zložení.

- podporučík Alexander Novák (veliteľ československej časti posádky lietadla)
- vojak Josef Štrojsa
- vojak František Martinovič Polaček
- podporučík Vladimír Srb
- rotný Pavel Ondrejko
- čatár Václav Jirásek
- desiatnik Michal Dolník
- vojak Ivan Fuťko
- vojak Vasil Sidun
- vojak Lazar Lebovič
- vojak Jaroslav Korber
- vojak Marcel Rajsfeld
- Kazimierz Zajdel
- vojak Peter Alexandrovič Ovčinko
- vojak Antonín František Marek

V konečnom súčte osôb v lietadle dospejeme k číslu 21. Je to 21 osôb, 21 vojakov, 21 ľudských životov a zároveň 21 osudov. A osud a náhody si doslova zahrali s každým z nich.

Už na letisku sa začali odohrávať náhodné udalosti a hry osudu. Zloženie posádky sa niekoľkokrát menilo a tak sa stalo, že v lietadle sa nakoniec ocitli osoby, ktoré tam prvotne nemali byť. Spolu štyri osoby sa do lietadla dostali náhodou. Najprv pôvodné zloženie posádky prepravovaných vojakov opustili manželia Steineroví. Poručík Judr. Bedřich Steiner mal lietadlom letieť spolu so svojou manželkou čatárkou Máriou Steinerovou. Náhoda spôsobila, že manželov volal k sebe do iného lietadla jeden dôstojník, kamarát Bedřicha Steinera. Vraj im let strávený spolu v kamarátskom rozhovore skôr ubehne. Manželia tak nastúpili do iného lietadla a z neho prešli dvaja vojaci práve do lietadla poručíka Anušina. To boli prví dvaja vojaci mimo rozpisu prepravovaných osôb.

Čerstvý absolvent rjazaňského učilišťa dôstojníkov pechoty podporučík Alexander Novák prišiel k lietadlu so svojím spolužiakom, teraz už tiež čerstvým podporučíkom Vladimírom Srbom. Menovaní do hodnosti podporučíkov boli tesne pred odletom. Nemali ešte žiadnu výstroj a ani osobné pištole, oblečení boli tak, ako prišli. Všetko potrebné mali dostať na letisku Tri Duby. Posádka pre krátkosť letu nedostala ani prídelenie jedla. Alexander Novák sa ako veliteľ posádky pasažierov rozprával tesne pred odletom s veliteľom lietadla Anušinom. Anušin pôsobil sebavedomým dojmom a na jeho hrudi sa vynímali vysoké vyznamenania. Bol to statný muž stredného veku. Určite už mal za sebou náročné vojenské úlohy, ktoré vždy splnil. Aj keď sa Novák snažil v rozhovore s veliteľom lietadla nastoliť otázku zrušenia letu kvôli zlému počasiu, veliteľ lietadla to rázne odmietol. Uviedol, že on na Slovensku pristál vždy a že tam pristane aj teraz. Vojakov domov dopraví.

Toto lietadlo letelo ako jedno z posledných a určených členovia parabrigády v ňom patrili k rôznym útvarom. Boli to všetci, ktorí z nejakých dôvodov neleteli už skôr. Alebo leteli viackrát, a vždy sa vrátili pre nepriaznivé počasie. Väčšinou to boli príslušníci štábnej a pracovnej rotý brigády. Pri nástupe pred odletom lietadla sa značne oneskorili dvaja vojaci. Dokonca prišli v silno podnapitom stave, čím boli k preprave nespôsobilí. Už vopred oslavovali svoj návrat domov. S ich umravnením si musel Alexander Novák poradiť sám. Spoliehal trochu na kamaráta Vladimíra Srba, ale ten mu so vzniknutou situáciou nepomohol a nepomohol ani s organizáciou nástupu do lietadla. Novák sa na kamaráta Srba trochu nahneval. Opilci museli opustiť priestor nástupu do lietadla a miesto nich prišli dvaja náhradníci. To boli ďalší dvaja vojaci, ktorí sa v lietadle ocitli zhodou okolností a náhod.

Sám Alexander Novák pred nástupom do lietadla pociťoval zmiešané pocity. Mal spomienky na svojho strýka Vladimíra Nováka, ktorý bol tiež členom Paradesantnej brigády. Letel už skôr, dňa 9. októbra 1944 na pomoc povstaniu. Pred letom vravel Alexandrovi, že má zlé tušenie, akoby tušil, že dôjde k nešťastiu. Už na druhý deň bolo zrejmé, že sa niečo stalo. Jeho lietadlo nedoletelo. Nepristálo na Slovensku, ale ani sa nevrátilo na pomocné letisko. Až po vojne sa zistilo, že lietadlo havarovalo vo Vysokých Tatrách. Aká náhoda to musí byť, keď sa z jednej rodiny dvaja členovia dostanú do Paradesantnej brigády. Obaja prežijú výcvik a boje v Karpatoch, obaja odlietajú na pomoc povstaniu a obaja havarujú. Je to náhoda? Hra osudu? Čo je to za silu, ktorá ich viedla rovnakou cestou?

Piloti už sedeli pripravení v lietadle, vojaci sa zoradili a začali postupne nastupovať. Spolu pätnásť členov prepravovanej posádky stúpalo po schodíkoch do trupu lietadla. Podporučík Srb rezervoval miesto svojmu kamarátovi Novákovi vpredu pri kabíne letcov, ale Novák si sadol úplne dozadu na posledné miesto až v chvoste lietadla. Bol nahnevanej na kamaráta, tak chcel byť radšej ďalej od neho. Netušil, že mu to o pár hodín zachráni život. Okrem mužstva nebol v lietadle žiaden prepravovaný náklad. Vojaci sa tešili domov, aj keď vedeli, že ich tam čakajú ťažké boje s nepriateľom.

Dvere na lietadle sa zatvorili. Motory zaburácali a lietadlo bolo pripravené na odlet. Daždivé počasie a rozmočená dráha poľného pomocného letiska dávali tušiť, že let môže byť náročný. Z letiska Jasionka pri

Rzeszówe vzlietlo lietadlo v noci 16. októbra 1944 o 22:00 hodine moskovského času. Odlet a nočný let lietadla bol prevedený za krajne nepriaznivého počasia, veľmi hustej hmly, vetra a dažďa. Samotný let, ale aj orientácia v teréne boli za takýchto podmienok veľkým rizikom.

Napriek všetkým okolnostiam lietadlo vzlietlo, dostalo sa do potrebnej výšky a nabralo správny kurz. Podľa letového plánu malo v najbližších hodinách priletieť na letisko Tri Duby, kde malo vysadiť prepravovaných príslušníkov 2. Československej Paradesantnej brigády.

Pre publikovanie na internetových stránkach www.flos1944.sk spracoval Adrian Gallo