

Havária lietadla Lisunov Li-2.

16. október 1944, vrch Flós , Veľká Poloma

Let a pád lietadla

Nočný let prebiehal spočiatku bez problémov. Všetko sa dialo naplánovane a štandardne. Až na zlé počasie a zhoršujúce sa poveternostné podmienky. Lietadlo letelo správnym kurzom podľa letového plánu. Na palube lietadla vládla počas letu skvelá nálada. Všetci sa tešili na návrat domov. Pre mnohých z nich to bol návrat po niekoľkých rokoch. Pre niektorých to bol však návrat po dlhých rokoch. Medzi vojakmi boli Slováci, „Zakarpaťáci“, Volyňskí Česi a jeden vojak nesúci poľské meno. Spievali sa sovietske bojové piesne. Čas ubiehal.

Piloti si robili svoju prácu a nič nenasvedčovalo tomu, že let môže dopadnúť zle. Vyzeralo to, že posádka si s počasím poradí. Obavy však medzi vojakmi boli. Po odlete o 22:00 hodine naviazala posádka rádiové spojenie s veliteľským stanoviskom. Neskôr, v priebehu letu to bolo o 22:45 hodine, keď radista podal hlásenie o prelete nad mestom Lisko. To bolo zároveň posledné hlásenie, ktoré podalo lietadlo č.17 - poručíka Anušina. Ďalšie hlásenia už neprišli. Lietadlo sa nevrátilo, ale ani nepristálo na letisku Tri Duby. Jeho osud začínal byť otázný.

Na nočnej oblohe sa objavila vystrelená svetlica. Dnes nie je jasné, či bola vystrelená zo zeme, alebo ju vystrelili piloti. Svetelné signály patrili k spôsobom vizuálnej komunikácie medzi miestom pristátia a lietadlom. Oznamovali pripravenosť letiska na pristátie, na zhodenie materiálu na padákoch, možné nebezpečenstvo, prípadne nepriateľské aktivity. Lietadlo začalo krúžiť a okruhov bolo niekoľko. Zároveň lietadlo znižovalo rýchlosť a začalo klesať. Piloti zaznamenali signálne ohne na zemi a pod sebou zbadali vracajúce sa lietadlá. Po splnení úlohy nabrali tieto lietadlá spätný kurz. Všetko nasvedčovalo tomu, že sa lietadlo nachádza v zóne pristátia a situácia na zemi a vo vzduchu sa ponášala na čulý ruch leteckého mostu. Hlavná zodpovednosť bola na pleciach navigátora. Jeho rozhodnutiu sa musí prispôbiť aj veliteľ lietadla. Identifikácia terénu na zemi bola značne komplikovaná. Hmla a dážď v noci neprispievajú k orientácii v teréne a porovnať si mapu s okolitým terénom je náročné. Lietadlo už nabralo smer na druhý okruh a počas preletu sa situácia nezmenila. Stále nebolo jasné, či je na zemi naozaj letisko Tri Duby. Pilot znížil výkon motorov a začal klesať. Nízka rýchlosť v malej výške by mohla pomôcť nájsť identifikačné body a možno by sa podarilo naviesť lietadlo na pristátie. Tretí okruh v hmle a daždi tiež nepriniesol požadovaný výsledok. Svetlá na zemi zrazu začali zhasínať.

Bolo to asi po hodine letu. Prudký a silný náraz zrazu prišiel ako blesk z čistého neba. Boli to sekundy v hustom daždi. Hukot motorov, praskajúce stromy, lámanie konárov a rozlomenie lietadla na niekoľko kusov, to všetko bol sprievodný jav nárazu lietadla. Havária bola podľa spôsobu letu a okolitého terénu neodvratná. V noci zo 16-teho na 17-teho októbra 1944 narazilo lietadlo do vrchu Flós neďaleko obce Veľká Poloma. Lietadlo pri klesaní zavadilo o koruny stromov, roztočené vrtule a pád lietadla v lesnom poraste dokonali dielo skazy. Staré duby boli prisilné nato, aby lietadlo ostalo nepoškodené, alebo aspoň s malými škodami. Nedokázalo ochrániť svoju posádku pred následkami pádu.

Osudným sa stal starý a silný buk. Aj keď mu vrtule motorov odsekli časť veľkej a košatej koruny, do jeho konárov sa zasekol chvost lietadla. Odlomený ostal v korune stromov. V tej chvíli z neho vypadol ppor. Alexander Novák a to mu zachránilo život. Zvyšok lietadla pokračoval v lete a narazil do dubu, ktorý vyvrátil aj s koreňmi. Ten sa zachytil a zakliesnil do druhého dubu a spolu tak pri náraze prevrátili torzo lietadla, ktoré ostalo podvozkom a bruchom nahor. Vojaci, ktorí sa nachádzali v trupe lietadla túto situáciu nemohli prežiť. Neprežil takmer nikto z nich. Silno poškodená bola aj kabína lietadla. Pokrčené plechy, rozbité okná a silno zdeformované vybavenie lietadla nedalo šancu na prežitie ani pilotom a ani zvyšku sovietskej časti posádky lietadla.

Udalosti, ktoré v tom čase prebiehali v blízkosti miesta havárie lietadla naznačujú možné príčiny nešťastia. Medzi obcami Henckovce a Nižná Slaná sa nachádza oblasť s názvom Pališov. Je to oblasť ideálna na zhodenie leteckej pomoci na padákoch. V októbri 1944 tam operovalo niekoľko partizánskych skupín. Aj v osudnú noc, 16. októbra 1944 čakali príslušníci partizánskych jednotiek a občania okolitých dedín ktorí im pomáhali, na leteckú pomoc. Na nákladných padákoch pristáli na zemi vaky s vojenským materiálom. Padali do oblasti ohraničenej svetelnými signálmi – zapálenými ohňami. Následne bol materiál naložený na vozy a odvezený na vopred určené miesta. Lietadlá po splnení úlohy opúšťali vzdušný priestor nad Pališom a vracali sa svojou trasou na domovské letiská. Práve tieto lietadlá mohla zahliadnuť posádka poručíka Anušina, keď leteli ponad nich. Keď bol materiál naložený na vozy a postupne odnášaný preč z Pališova, zbadali partizáni a dedinčania osamotené lietadlo. Pri treťom okruhu ponad ich hlavy už aj im bolo jasné, že niečo nie je v poriadku a tak rýchlo bežali zhasiť signálne ohne. Bolo však už neskoro.

Takto spomínali na udalosti oných dní očití svedkovia.

Pán Ondrej Gallo,

rodák zo susednej obce Henckovce v čase SNP aktívne pomáhal pri odbojovej činnosti. Narodil sa v roku 1914 a v čase udalosti mal 30 rokov. Takto spomínal na udalosť pádu lietadla, pozoroval to práve z Pališova.

„V októbri 1944 sme na poli zvanom Pališov, ktoré sa nachádza medzi chotárom Henckoviec a Nižnou Slanou čakali prilet sovietskych lietadiel, mali zhodiť pomoc partizánom. Bolo to v noci, tak sme zapálili signálne ohne a vyčkávali na zhodenie nákladných padákov. Bol som tam so záprahom volov a vozom, plánovali sme ten náklad naložiť a čím skôr prepraviť na dohodnuté miesto. Priletelo niekoľko lietadiel a všetko išlo podľa plánu. Lietadlá odleteli a keď sme odchádzali s naloženými vozmi znovu som počul hluk motorov lietadla a neskôr som zbadal letiace lietadlo. Bolo to osamotené lietadlo, nemalo doprovod, ani nebolo v leteckej skupine s ďalšími lietadlami. Urobilo ponad nás niekoľko preletov v okruhoch a videli sme, že postupne klesá. Viditeľnosť bola slabá, počasie zlé a navyše bola hlboká noc. Pri treťom okruhu sme videli, že niečo nebude v poriadku. Rýchlo sme bežali zhasiť signálne ohne. Bolo už neskoro. Zrazu sme počuli niekoľko výstrelů, boli to salvy z palubných zbraní lietadla. V diaľke sme začuli ozývajúci sa hrmot a zvuk pripomínajúci lámanie stromov. Na druhý deň som sa dozvedel, že pri Veľkej Polome (dnes Gemerská Poloma) sa zrútilo lietadlo, ktoré prepravovalo vojakov na pomoc povstaniu.“

Pán Ondrej Šimko z Gemerskej Polomy spomína:

"My sme vtedy boli spolu s bratom pri partizánoch v Nižnej Slanej. Mal som 11 rokov. Videli sme ako partizánom zhadzujú z lietadiel výzbroj a muníciu na padákoch. Na miesto dopadu nás dospeli nepustili. Odvážali to na vozoch. V Pališove som zažil aj boje a streľbu. Lahli sme si do trávy, museli sme sa prikrčiť, lebo "guľky z pušiek a samopalov" nám lietali tesne ponad hlavy."

"Asi týždeň po havárii lietadla sme sa s bratom išli pozrieť na Flós. Boli sme zvedaví. Dorazili sme tam tesne pred obedom za pekného počasia. Všade bol veľký neporiadok, polámané konáre, rozhádzané časti lietadla a vecí z neho. Chodili sme s bratom po plechoch na zemi. Časť lietadla bola zaseknutá v stromoch, chodili sme popod trup a krídla. Na trupe bolo jasne vidieť bočné okná. Zobral som si takú malú trubku a nejaké koliesko z lietadla. Ešte teraz ich mám. Vtedy tam chodilo veľa ľudí, každý si niečo zobral. Chodili aj na vozoch a brali celé kusy plechov. Viem, že vojakov, čo zahynuli museli na zem spúšťať na lanách a potom ich previezli do dediny, kde ich pochovali. Po vojne tam prišla komisia, ktorá vyšetrovala príčinu nehody."

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