

[1946, 7. februára. Trenčín.] — Spomienka majora M. Lisického
na let do Moskvy v auguste 1944.

V roku 1944 bol som veliteľom bombardovacej jednotky v Poprade a od mája toho roku aj leteckým styčným dôstojníkom u gen. Malára, veliteľa vyššej jednotky na východných hraniciach štátu. Jeho SV bolo v Prešove. Toto moje pridelenie bolo prevedené z vyššieho záujmu a malo za účel zaistiť mi voľnosť jednania a kontroly VVZ a nemeckej DLM. Úlohy som dostával cez gen. Malára alebo mi boli doručované priamo z ústredia osobne známymi kuriérami. Všetky úlohové lety sme konali bez letových rozkazov, prelety sa hlásnej službe nehlásili, pristanie a štarty na jednotlivých letiskách sa úmyselne nezapisovali. Keď mal gen. Malár pre mňa prácu, zatelefonoval a pozval ma do Prešova. Keď zase ja som dostal úlohu, ohlásil som mu vždy, kam idem, aby pre prípad, že by ma niekto z VVZ hľadal, vždy bola pripravená pohotová odpoveď.

2. 8. 1944 popoludní odletel z letiska Tri Duby do SSSR na lietadle He-111 kpt. L. Koza. Jeho odlet upozornil a zvýšil ostražitosť Nemcov. Veliteľ VZ plk. Balay okamžite vydal zákaz lietania na všetkých letiskách a akýkoľvek let mohol byť prevedený len na jeho vlastnoručne podpísané písomné povolenie. Akýkoľvek pokus odletu bez jeho povolenia mal byť znemožnený paľbou.

Takáto bola situácia, keď mi 3. 8. 1944 popoludní telefonoval gen. Malár, aby som zajtra ráno prišiel na jeho SV do Prešova. Informoval som ho o všetkých opatreniach, ktoré boli učinené z príkazu plk. Balaya. Bolo treba konať rýchle a nenápadne. So súhlasom gen. Malára telefonicky zavolať som plk. Balaya a žiadal ho podľa rozkazu gen. Malára o vydanie povolenia k odletu z Popradu do Prešova. Na jeho dopyty, prečo a po čo, som hlásil, že nič neviem a bližšie vysvetlenie si môže vyžiadať od gen. Malára osobne. Povolenie k letu mi však nedal. Výsledok rozhovoru s Trenčínom telefonicky som hlásil gen. Malárovi. Ďalší priebeh udalostí, s ktorými ma nasledujúci deň gen. Malár oboznámil, bol tento: „Plk. Balay volal ma z Trenčína a žiadal o vysvetlenie ohľadom štartu mjr. Lisického. Zdelil som mu, že chcem letieť na štáb do Tarnova. Plk. Balay navrhol, aby som letel s nemeckým dôstojníkom mjr. F., ktorý bol v Prešove veliteľom skupiny VZ. Na to striktné som mu oznámil, že budem letieť s tým, s kým chcem a kam chcem, a nebudem žiadať od neho súhlas a povolenie.“ Toto mi povedal gen. Malár. Avšak výsledok zákroku bol, že v noci poslal plk. Balay rádiogramy; mne do Popradu, gen. Malárovi a mjr. F. do Prešova s obsahom, že let do Prešova je povolený. Z Prešova ďalej len vtedy, keď vezmeme so sebou mjr. F. ako jeho zástupcu. Tento rádiogram mi bol doručený na letisku až o 04.00 hod. ráno, keď som sadal do lietadla. V noci okolo 23. hod. zobudil ma kuriér z Banskej Bystrice, npor. K. v civile, ktorý mi odovzdal písomný rozkaz plk. G., aby som zajtra, t. j. 4. 8. 1944 o 14.00 hod. čakal na letisku Mokrad na cestujúcich, ktorých privezie kpt. S., a s tými aby som odletel podľa ich dispozícií. Prijem som potvrdil na obálke a rozkaz po prečítaní v prítomnosti kuriéra spálil. Npor. K. žiadal ešte benzín s tým, že musí ísť ihneď do Prešova, pretože má rozkazy aj pre gen. Malára. Telefonicky som vyhľadal svojho pobočníka npor. Gabriša, ktorý ako pozorovateľ bol členom posádky lietadla. Nariadil som mu pripraviť lietadlo na 8.00 hod. zajtra ráno.

4. augusta 1944 počasie ráno na letisku Poprad bolo krajne nepriaznivé. Dážď, výška mrakov 150, viditeľnosť 300 m, letieť sa nedalo. Palubný mechanik, rotný František Počiatok, mal už lietadlo pripravené a letištný dozorný dôst. mi odovzdal rádiogram plk. Balaya, o ktorom som sa už zmienil. Telefonicky zavolať

som letisko Prešov a žiadal meteorologickú zprávu. Hlásili: „Zatiahnuté s medzami, oblačnosť 10/10, výška mrakov 700 m.“ Rozhodol som sa pre let. Po štarte pôjdem nad mraky a nad Prešovom dierou v mrakoch dole. Pri štarte v plnom rozbehu vysadil mi ľavý motor a lietadlo s rozbitým podvozkom skončilo v poliach za letiskom. Začína to pekne, pomyslel som si. Nariaďujem vyťahnuť ďalšie lietadlo z hangáru a pripraviť k letu. To však nebolo také jednoduché. Lietadlo z hangáru museli sme ťahať s traktorom, pretože časť letiska medzi hangármi a štartom bola v oprave a lietadlo zapadlo do blata po nápravy. Konečne lietadlo naštartovalo. V 100 m nad letiskom boli sme už v mrakoch, z ktorých vypadli sme vo výške 2000 m. Za Braniskom podarilo sa nám nájsť dieru, ktorou dostali sme sa na zem a pristáli okolo 09.00 hod. na letisku v Prešove. Tu očakával ma mjr. F., ktorý mi oznámil, že má rozkaz letieť so mnou a s gen. Malárom. Podotknul som, že na let je i tak zlé počasie a že je zbytočné, aby sme leteli spolu. Nech letí on s generálom, ja mám toho i tak dnes už dosť. Ostatne, o tom rozhodne sám generál.

Z letiska sme šli spolu autom do Prešova na SV gen. Malára. Po ohlásení pobočníkom zavolať ma gen. Malár samého a mjr. F. zostal vonku. Odovzdal mi rozkaz, mne už čiastočne známy. Mám byť o 14.00 pripravený k odletu z letiska Mokrad. Cestujúcich dovedie kpt. S.

A čo s mjr. F.? — spýtal sa ma generál.

Navrhol som, že bude najlepšie, keď sa pán gen. rozhodne, že vzhľadom na počasie do Tarnova nepoletí, ale že pôjde autom. A aby sa plk. Balay aspoň dnes nič nedozvedel, nech vezme mjr. F. so sebou. Dohodnuté, spravené. Mjr. F. bol zavolaný a toto rozhodnutie mu obolo oznámené. A ja sám, aby som rozptýlil prípadné podozrenie, medzi rečou som povedal, že počkám na letisku do obeda, až sa počasie trochu zlepší a potom, že odletím späť do Popradu. Rozlúčili sme sa a ja som odišiel na letisko. Z Prešova som štartoval do Mokrade okolo 11.00 hod. No, cez Branisko sa nedalo preletieť. Pršalo a kopce boli v mrakoch. Nad mraky som sa nesmel pustiť, lebo by som sa nedostal v Mokradi dole. Letisko Mokrad leží na južných svahoch Liptovských holí vo výške 730 m. Pichanie mrakov v kopcovitom teréne je nemysliteľné. Letel som teda po zemi a od Kluknavy údolím Hornádu cez Spišskú Novú Ves a Štrbu dostal som sa na Mokrad. Na letisku som nariadil palubnému mechanikovi lietadlo doplniť a pripraviť k ďalšiemu letu. Štart o 14.00 hod.

Tesne pred 14.00 hod. prišiel k lietadlu Karol Šmidke, terajší predseda Slovenskej národnej rady v sprievode kpt. S. Zavolať ma stranou a povedal úlohu: „Poletíme do Vinice. Nad letiskom vo výške 2000 m vystrelíme 2 červené a 1 zelenú raketu, na ktoré znamenie na letisku vyložia plachtu a my pristaneme. Npor. Gabriš rozkladá na trávu svoje mapy a zahajuje šturmskú prípravu. Nakoľko v lietadle nebola raketová pištoľ a potrebné rakety, požiadal som npor. Č., aby mi ju priniesol aj s červenými, zelenými a bielymi raketami. Nasadli sme do lietadla a čakáme už len na rakety. V tom prišlo auto, z ktorého vystúpil Dr. M. Ferjenčík. Bol rád, že nás ešte našiel, lebo šiel autom až z Bystrice a cestou mal plno defektov. Zháňal sa po gen. J., ktorý podľa dispozícií mal tiež letieť s nami. No, menovaného nebolo, a keď sme sa vrátili po vojne domov, dozvedeli sme sa, že gen. J. bol už vtedy zaistený. Medzitým priniesli rakety, pištoľ a pretože som sa rozhodol, že čakanie na ďalších cestujúcich je zbytočné, ba dokonca nebezpečné, vyroloval som na štart. Hodiny ukazujú 14.03 hod. Lietadlo sa odlepilo. Zakrúžil som nad letiskom a zmizol v mrakoch.

Obloha je úplne zatiahnutá dažďovými mrakmi, ktoré sú 200 m nad letiskom. Podľa skúseností z dopoludňajšieho letu, kde mraková pokrývka sa tiahla až do výšky 2000 m, predpokladal som, že najvyššie končiare Tatier budú voľné, ak sa to od tých čias nezmenilo. Kurz na Vinicu som chcel nabráť nalietnutím cez Lomnický štít, ktorý mal byť podľa tejto teórie viditeľný. Toto som povedal svojmu šturmanovi, ktorý s rozloženými mapami sedel vedľa mňa a túžobne čakal,

kedy sa mu z mora mračien vynoria končiare Tatier. Nič takého sa nestalo. Letíme v úplnom mlieku, stúpame 2 m/sek. a čakáme, kedy vypadneme z mrakov. Ručička výškomeru ukazuje napred 2000 m, po 10 min. vylezie na 3000 m a stále len mraky. Konečne, keď ručička výškomeru ukazuje 3900 m, vylietame z mrakov. Nad nami slnko krásne hreje. Šturman opravuje ľavý výškomer o nadmorskú výšku letiska. Výška letu je 4640 m. Hodiny ukazujú 14.45 hod. Let v mrakoch trval 42 minút. Ďalšiu polhodinu letíme spokojne a tešíme sa, že všetko je v poriadku. Pravidelný chod motorov je nám najsladšou hudbou. Mraková pokrývka je súvislá, zem nevidíme. Je 15.15 hod. Šturman ukazuje vzadu 4 stíhačky. Sú ešte ďaleko, no pravdepodobne nás už videli, lebo sa stáčajú a letia na nás. Sme asi niekde nad frontom. Len posádka vie, že je zle. Či sú to Rusi alebo Nemci, všetko jedno. Obzriem sa ešte dozadu a vidím, že spolucestujúci sa spokojne bavia. Zavolám na šturmana: „Ideme do mrakov, tam za nami nepôjdu.“ Potlačiac lietadlo, už sa aj vnárame do mrakov. Mraky, na ktoré sme predtým nadávali, teraz nám zachraňujú život. Dávame si ďalšiu polhodinku letu v mrakoch podľa prístrojov. No táto je poriadna. Pilotovi je z toho teplo i vo výške 5000 m. Po tomto polhodinovom lete opatrne vystupujeme z mračien a obzeráme oblohu, či je vzduch čistý. Je to dobré, sme sami. Letíme ďalej. Hodiny ukazujú 16.00 hod. Mali by sme byť južne od Lvova. Kompaktná vrstva mračien nám stále zakrýva zem. Potrebovali by sme diery, ktorou by sme sa dostali von. No, diery niet. Rozhodnem sa pichať mraky. Musíme sa dostať na zem, aby sme sa mohli orientovať, kde sme. Ideme dole. — Volám na šturmana. Variometer ukazuje klesanie 2 m/sek. a ručička výškomeru pomaly zostupuje so 4000 na 3000, potom na 2000 a konečne ukazuje 1000 m. Stále sme ešte v mrakoch. No, zem je už blízko a všetci napnute čakáme. Stále ešte nič nevidieť. Ručička už zostúpila na 500 m a prichádza k nule. Zem stále nikde. „GFE chybné,“ vravím šturmanovi, ktorý ukazuje na výškomere a nervózne po ňom poklepkáva. Konečne sme von z mrakov. Letíme ani nie 100 m nad terénom. Silne prší, prúdy vody stekajú po sklách pilotnej kabíny a znižujú viditeľnosť, ktorá je i tak sotva 300 m. Orientácia za takýchto okolností je nemožná. Zostáva nám aj naďalej kurz a kompas, ktorý strážiame všetci ani oko v hlave už vyše dvoch hodín. Po niekoľkých minútach letu dostávame protiletadlovú paľbu z pravého boku. Batéria zenitiek reže do nás ako na strelnici. Červený ohňostroj svietiacich striel vidíme okolo celého lietadla. Potlačíme lietadlo až na zem. Vrtule motorov šlahajú trávu a obilie. Letíme úplne po zemi. Terénne prekážky, ako les, dedinky, doslovne preskakujeme. No, ani to nepomáha. Po niekoľkých ďalších minútach letu prichádza druhý palebný prepád. Teraz zo zadu. Červené strely vybuchujú rovno pred nami. Pudove sme sa prikrčili, pri čom šturman zistil, že veru ani pilotné sedadlo nemáme pancierované. V tom ostrý úder do kormidla, až mi nohy odskočili z nožného riadenia. Skúšam; noha nebolí, kormidlá reagujú, no smerovka akosi ťažko. Šturmanovi vravím: „Dostali sme do smerovky.“ Rozhodol som sa pre pristátie. Len najšť príhodné miesto niekde poblíž cesty alebo dajakej dediny, aby sme sa čo najskôr dovolali pomoci. Prelietavame akési mestečko. Je schované v údolí rieky, no za mestom vidíme kupovitý pahorok, zarastený trávou. „Tam pristaneme,“ ukazujem šturmanovi. „Priprav raketu.“ Stáčame sa do ľava a robíme nízky nálet nad vyhladnutou plochou, aby sme zistili, či niet prekážok. No, pod kopcom je všade plno vojakov, ktorí veselo strieľajú na lietadlo ručnými zbraňami. Nad plochou sme vystrelili raketu, aby sme podľa dymu zistili prízemný vietor a smer na pristátie. Vystrelená raketa je náhodou červená a po jej vystrelení pechotná paľba umlka. „Strieľaj červené ďalej, idem na pristátie,“ volám na šturmana. Vypúšťam podvozok, potom klapky. Lietadlo pekne dosadne a po zabrzdení stojí. Vypínam motory, zlobiekam padák a zoskakujem po krídle na zem. Ostatní za mnou. Obzeráme lietadlo. V smerovke máme dva zásahy. Je 16,42 hod.

Dopytom u dôstojníka, ktorý k nám prišiel a s ktorým sa srdečne zdravíme, dozvedeli sme sa, že mestečko pod nami sa volá Čortkov. Rozkladáme mapy

a konštatujeme, že naša kurzová čiara leží 17 km severne od mesta. Uchýlili sme sa pri našom skoro 3-hodinovom lete v mrakoch, bez vidu a nad nimi od kurzovej čiary o 17 km. To je viac, než sme mohli vôbec očakávať. Za chvíľu sme obklopení vojakmi a miestnym obyvateľstvom, ktoré si nás zvedavo obzerá. Spytujeme sa na komandanta goroda. Dôstojník nám úslužne zdeluje, že už preň poslal. Zanedlho prichádza plukovník, ktorého nám ohlasujú ako veliteľa posádky. Po vzájomnom predstavení a zoznámení odchádzame spoločne z kopca dole. Ideme ďalej. Rotný Počiatok zostáva pri lietadle. Pod kopcom stojí na ceste veľký 6-sedadlový ZIS. Nasadáme my dvaja, plukovník a jeho náčelník, mladý sympatický kapitán. Prešli sme cez mesto a zastavujeme pri železničnej stanici. Plukovník odchádza telefonovať a my v aute vyčkávame. Ešte stále prší, dážď je drobný, ale vytrvalý. Šofér vyliezol z auta a ide na prieskum. Objavil kuchyňu a o chvíľu sa vracia s devuškou v uniforme, ktorá nás milo ponúka s teplými buškami a maslom. Veru neodmietame.

Plukovník sa vracia a zdeluje nám, že sme povolani na štáb frontu. Lúči sa s nami a kapitánovi, ktorý nás bude doprevádzať, dáva lístok s napísaným maršrutom. Vydávame sa na ďalšiu cestu. Kapitán sedí vedľa mňa, vytahuje mapu a spoločne sledujeme maršrut podľa lístku: Bučač—Monastirskaja—Galič—Jezupol. Napísané to bolo pekne, kým sme sa však dostali do toho Jezupola, zažili sme ešte veľa príhod. V noci sme si poplietli cestu a úplne sa vyvalili s autom. V Galiči sme prechádzali Dnester cez rozbitý most už zaliaty vodou, ktorý za nami spadol, a veru už bolo dávno po polnoci, keď sme sa dostali na miesto. Naš kapitán išiel hľadať štáb a my sme v aute všetci svorne spali. V Jezupole bol štáb 4. Ukrajinského frontu s veliteľom gen. pl. Petrovom. Tu sme sa zdržali celý deň, vyčkávajúc rozhodnutie z Moskvy. No, v Moskve nás už čakali, lebo sme boli ohlásení cez Londýn. A tak v nedeľu, dňa 6. 8. 1944 pred obedom, vydali sme sa na ďalšiu cestu. Napred autami do Galiča a na poľné letisko za mesto. Cez Dnester nás už museli prevážať motorové člny, lebo most bol už strhnutý. Z letiska sme štartovali o 15.00 hod. do Moskvy, kde sme o 20.00 hod. pristáli na centrálnom aerodrome. Kým pre nás prišla z hlavného štábu Dočka, do ktorej sme sa naložili, bola už tma. No, tlampače moskovských bulvárov nám i za jazdy veselou hudbou oznamovali nové víťazstvá ČA a salut o 22.00 hod. Zastavili sme na Krasnej plošči práve, keď hodiny kremelskej veže odbíjali desiatu a pred kostolom sv. Vasila Blaženého videli sme jedinečný salut, ktorým hlavné mesto Moskva 20 salviami z 224 diel zdravila príslušníkov 4. Ukrajinského frontu za dobytie naftovej oblasti a mesta Drohobyč. A my, ešte meskoro v noci, vracajúc sa z hlavného štábu¹ do nášho bytu na Karetnom pereulku, pri bohatej večeri sme spomínali na moskovský salut, ktorý sme vtedy v celej jeho kráse videli po prvý raz v našom živote.

AÚD KSS Bratislava. F. 6, a. j. 148/I. Odpis. Strojopisný priepis.

¹ V už citovanom liste M. Ferjenčíka sa uvádza: „V noci toho istého dňa nás po prilete do Moskvy predviedli k jednému gen. poručíkovi na hlavnom štábe sovietskej armády. Tento NKVD generál (s ktorým som sa pozdejšie, pri svojej druhej ceste do Moskvy stretol u gen. Píku) nás vypočul, zrovnával naše výpovede s hlásením od gen. Mechlisa.“ (Svědectví, roč. II, čís 22, s. 152.)